VERORDNUNGS-BLATT

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Redigirt im k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem k. k. Handelsministerium.

NEUNTER JAHRGANG

1896.

WIEN.

Druck von OTTO MAASS' SÖHNE, I. Wallfischgasse Nr. 10.

9

Inhalts-Verzeichniss

des

Verordnungs-Blattes für Eisenbahnen und Schiffahrt.

1896. Nr. 1—150.

RUBRIKEN:

Die grösser gedruckten Zahlen bedeuten die Nummer des Blattes, die kleiner gedruckten die Seitenzahl.

Ueber die Tarifangelegenheiten ist vierteljährlich ein abgesondertes Inhaltsverzeichniss erschienen.

A. Inland.

I. Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

II. Parlamentarisches.

a) Oesterreich.

Herrenhaus.

Abgeordnetenhaus.

b) Ungarn.

Abgeordnetenhaus.

III. Eisenbahnrecht.

Entscheidungen des Obersten Gerichtshofes.

Rückständige Versicherungsbeiträge können von den Arbeiter-Unfallversicherungsanstalten nicht nur im Verwaltungswege, sondern auch im gerichtlichen Executionswege eingetrieben werden. **51**, 933.

Die abgesonderte Liquidation einer im Wiener Handelsregister eingetragenen Zweigniederlassung einer ungarischen Actiengesellschaft ist zur Erwirkung der Löschnng der Zweigniederlassung nicht erforderlich. **66**, 1167.

Die Bestimmung des § 1327 a. b. G.-B., wonach der hinterlassenen Frau und den Kindern eines Getödteten ein Schadenersatzanspruch gegen den an dem Tode Schuldtragenden zusteht, ist auch auf andere Personen, welchen dem Getödteten gegenüber ein gesetzlicher Anspruch auf Alimentation zustand, analog anzuwenden. **93**, 1581.

Eine Eisenbahn, welche an Geschäftsleute Standplätze vermiethet, ist in dem Falle, als ihr das gewerbebehördliche Verbot der Benützung eines solchen Standplatzes zukommt, verpflichtet, den Miether hievon unverweilt zu verständigen und haftet für den aus der Unterlassung dieser Verständiguug entstehenden Schaden, nicht aber auch für Gewinnentgang. **96**, 1621.

Bei Erhebung eines Anspruches nach dem Gesetze vom 5. März 1869, R.-G.-Bl. Nr. 27, kann die Frage, ob der Vorfall, welcher die behauptete Körperverletzung oder Tödtung eines Menschen herbeigeführt hat, als eine „Ereignung im Verkehre“ im Sinne des bezogenen Gesetzes anzusehen ist, nicht mittelst Einwendnng der Incompetenz des Handelsgerichtes zur Entscheidung gebracht werden, da diese Frage das Meritum der Sache betrifft. **106**, 1746.

Für ihr Verwaltungsgebiet kann rechtswirksam jede politische Landesstelle das in den §§ 5 und 46 des Gesetzes vom 29. Februar 1880, R.-G.-Bl. Nr. 35, bezeichnete Einfuhrverbot erlassen. Mit dem Ueberschreiten der Gebietsgrenze vollzieht sich verantwortliches Zuwiderhandeln wider das Verbot: es wäre denn, dass die eingeführten Thiere schon vorher im Inlande in den Verkehr und zur Eignuug gelangten, durch inländische Viehpässe gedeckt zu werden. **110**, 1818.

Der Prioritätencurator ist in die Kosten eines von ihm gegen die Emmissionsgesellschaft erfolglos geführten Processes nicht ad personam, sondern bei Execution des Vermögens der von ihm vertretenen Prioritäre zu verurtheilen. Auf Gruud eines solchen Erkenntnisses kann eine Execution auf die Entlohnungsansprüche der Vertrauens- nnd Ersatzmänner, auch wenn diese sich als Prioritäre ausgewiesen haben, nicht geführt werden. **126**, 2130.

Die im Gesetze vom 18. Februar 1878, R.-G.-Bl. Nr. 30, begründete Entschädigung für die durch die Enteignung einer Grnndparcelle vernrsachte Erschwerung des Gewerbes des Enteigneten kanu nicht deshalb abgelehnt werden, weil das Gewerbe kein mit der enteigneten Liegenschaft verbundenes dingliches Recht bildet. Eine solche Schadloshaltung kann aber nnr für die Daner der Betriebserschwernng, und zwar mit der dem jährlichen Aufwande für die letztere entsprechenden Rente beansprucht werden. In dem durch das obcitirte Gesetz geregelten Verfahren kann ein Ersatz jener Kosten, die den Betheiligten durch die Heranziehung eines Rechtsbeistandes erwachsen sind, nicht angesprochen werden. **133**, 2242.

Das öffentlichrechtliche Interesse, welches das Aerar und die Staatsbahnverwaltung daran haben, dass einem Staatsbeamten die ihm gebührenden, der Execution entzogenen Bezüge ungeschmälert erhalten bleiben, erlischt mit dem Tode dieses Staatsbeamten, und die Finanzprocuratur ist daher nach diesem Zeitpunkte zur Bestreitung einer auf solche Bezüge geführten Execution nicht mehr legitimirt. **142**, 2454.

Die Schadenersatzpflicht einer Eisenbahngesellschaft bezüglich eines von ihr transportirten, von der Partei selbst verladenen Gegenstandes ist nur dann begründet, wenn vom Kläger der Beweis erbracht wird, dass der bezügliche Gegenstand in unbeschädigtem Zustande einwaggonirt wnrde. **150**, 2663.

Entscheidungen des k. k. Reichsgerichtes.

Auch pensionirte Staatsbeamte unterliegen hinsichtlich der während ihrer Amtsthätigkeit begangenen Delicte der Disciplinargewalt des Staates. Bei dem Bestande eines rechtskräftigen Disciplinarerkenntnisses, in welchem der Pensionsverlust ausgesprochen ist, beschränkt sich die Competenz des Reichsgerichtes hinsichtlich des Pensionsanspruches auf die Entscheidnng, ob ungeachtet des Disciplinarerkenntnisses ein solcher Anspruch besteht. **141**, 2430.

Entscheidungen des Verwaltungsgerichtshofes.

Die Einbringung einer Beschwerde beim Verwaltungsgerichtshofe gegen die Correctur einer Motivirnng einer anderen nicht angefochtenen Entscheidung ist in dem Falle unzulässig, als durch diese Correctur die Rechte des Beschwerdeführers nicht unmittelbar berührt werden. **1**, 1.

Die im § 10 des Eisenbahn-Concessionsgesetzes vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238, aufgezählten besonderen Verpflichtungen der Eisenbahn-Unternehmnng entspringen nicht dem Privatrechte, sondern sind öffentlich-rechtliche, der Unternehmung mit Rücksicht auf die ihr ertheilte Concession auferlegte Verbindlichkeiten und deshalb der administrativen Jndicatur unterworfen. **18**, 381.

Bei der Ertheilung eines Betriebsconsenses für eine Eisenbahn kommen nur öffentliche Rücksichten, in Betracht und kann daher die bezügliche Entscheidung vor dem Verwaltungsgerichtshofe nicht angefochten werden. **25**, 481.

Beschwerden gegen das Verfahren bei Concessionirung maschineller Betriebsanlagen sind zunächst im Instanzenznge auszutragen. **25**, 481.

In der Angelegenheit einer Bauführung auf einem Bahnhofe ist die Frist für den Zug der Beschwerde an den Verwaltungsgerichtshof vom Tage der Zustellung jener Entscheidung zn berechnen, mit welcher der Bauconsens definitiv ertheilt worden ist. **31**, 561.

In der Unterlassung einer Entscheidnng, welche nach der Sachlage eine Rechtswirkung nicht äussern kann, ist eine Rechtsverletzung nicht zu erblicken. **38**, 706.

Die Zuziehung eines Bergbauverständigen zur commissionellen Verhandlung in Bausachen ist nach der Bauordnung für Böhmen nicht erforderlich. **42**, 802.

Bei beabsichtigter Bauführung über verliehene Grnbenmassen kommen die Bergbauinteressen erst in Betracht, wenn es sich um die Bewilligung eines Baues selbst handelt. **42**, 802.

Zur eventuellen Anbringung einer Beschwerde, dass ein neu entstehender Ortstheil nicht zureichend mit Wasser versehen sein wird, kann nur die Gemeinde legitimirt sein. **42**, 802.

Bei Bauten auf Anlagen und Gründen der Eisenbahnen in Schlesien ist die oberste Eisenbahnbehörde als baubewilligende Behörde bezüglich aller, also auch der Fragen betreffend Baulinie, Niveau und Strassenbreite, die Entscheidung zn treffen competent. **55**, 995.

Bei Aufführung eines Zubaues ist die neue Baulinie, und zwar mit Rücksicht auf den rechtskräftig festgesetzten Strassenregulirungsplan zu bestimmen. **55**, 995.

Bei Consentirung von Eisenbahnbauten ist im Hinblicke auf die Pflicht der Eisenbahn-Verwaltung, bestehende Strassenzüge zu berücksichtigen, nicht lediglich von dem im Momente der Consentirung an irgend einer Stelle thatsächlich bestehenden Zustande auszugehen, sondern hat als der zu beachtende Zustand vielmehr derjenige zu gelten, der nach Massgabe der zur Zeit des Baues bestehenden Regulirungsprojecte als der für den öffentlichen Verkehr erforderliche bereits erkannt ist. **61**, 1098.

Die auf einer Eisenbahnstrecke verwendeten Schneeschaufler sind an sich als beim Eisenbahnbetriebe beschäftigte krankenversicherungspflichtige Personen anzusehen und als solche Mitglieder der betreffenden Bezirkskrankencasse; es wäre denn, dass die Schneeschauflung durch selbstständige Unternehmer auf deren eigene Rechnung mit Personen besorgt würde, welche zu ihnen selbst im Arbeitsverhältnisse stehen. — **67**, 1190.

Aenderungen an Eisenbahnobjecten, welche lediglich in Folge von Regulirungsbanten behufs Zusammenfassung und concentrirter Abfuhr der Wässer eines Fluss- oder Bachgebietes erforderlich werden, fallen nicht der Eisenbahnunternehmung zur Last. **99**, 1658.

Bei Beurtheilnng der Frage, ob eine Eisenbahnunternehmung auf Grund der Bestimmung des § 10, lit. b, Abs. 2 der Verordnung vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238, zu Vorkehrungen gegen später eingetretene Nachtheile verpflichtet werden kann, kommt es nicht auf ein Verschulden der Eisenbahnunternehmung, sondern nur auf den ursächlichen Zusammenhang zwischen dem Bahnbaue und den constatirten Uebelständen an. **105**, 1734.

Aus der Verpflichtung der Eiseubahnunternehmung zur Herstellung von Vorkehrungen folgt die weitere Verpflichtung, den hiezu erforderlichen Kostenaufwand zu bestreiten. **105**, 1734.

Die Ausschreibung der Landesumlagen fällt in den gesetzlichen Wirkungskreis der antonomen Landesorgane und kann daher der Landesausschnss die angerufene Entscheidung über die Gesetzmässigkeit der Vorschreibung von Zuschlägen dieser Art zu den directen landesfürstlichen Steuern nicht ablehnen. **125**, 2065.

Meliorationsfondsbeiträge können nur dem Unternehmen als solchen und nicht einem einzelnen Concurrenzfactor zugewendet werden. **119**, 1960.

Concurrenzpflichtig zu einem Uferschutzbau erscheinen diejenigen, deren Liegenschaft durch den Bau vor Wassergefahr geschützt werden, nnd gilt dieser Grundsatz auch in Ansehnng der Eisenbahnen. **119**, 1960.

Welche Liegenschaften dnrch einen concreten Uferbau geschützt werden, ist eine Ortfrage, welche im Falle eines Streites durch die Entscheidung der competenten Behörden festzustellen ist. **119**, 1960.

Die Verfügung, dass die Ministerial-Entscheidung über einen erhobenen Parteianspruch nachfolgen werde, enthält keine die Rechte der Partei in irgend welcher Richtung tangirende Disposition und eignet sich daher nicht zur Beschwerdeführung vor dem Verwaltungsgerichtshofe. **133**, 2243.

Für die Frage der Herstellnng einer Eisenbahn-Zufahrtsstrasse ist es irrelevant, ob die in Betracht kommende Aufnahmsstelle dem Gesammtverkehr dient oder blos als Personen-Haltestelle errichtet worden ist. Ueber die Frage der Nothwendigkeit der Herstellung einer Eisenbahn-Zufahrtsstrasse entscheidet die zuständige Behörde nach freiem Ermessen. Eine Vereinbarung der Parteien kann eine gesetzlich auferlegte Verpflichtung nicht alteriren und berechtigt den von der Leistnng Entlasteten nur, seine Rechtsansprüche gegenüber dem anderen Compaciscenten auf dem competenten Wege geltend zu machen. **144**, 2492.

Die Abwendung von Nachtheilen, welche in Folge von Bauführungen den Nachbarn durch Regenwasser erwachsen können, ist, sofern die Competenz der Gerichtsbehörden nicht platzzugreifen hat, Sache der Baubehörden. Welche Vorbeugungsmassregeln zu treffen sind, haben die Baubehörden nach freiem Ermessen zu bestimmen. Der Umstand, dass die oberste Instanz unterlassen hat, eine vom Recurrenten begehrte commissionelle Erhebung anzuordnen, begründet keine Mangelhaftigkeit des Verfahrens, wenn die Bauordnung eine solche Massnahme blos für das Verfahren erster Instanz vorschreibt. **147**, 2573.

Entscheidungen des Oberlandesgerichtes in Wien.

Nachträgliche Modificationen der Unterwerfungsclausel, wodurch sich eine Eisenbahn dem Eisenbahn-Schiedsgerichte unterworfen hat, sind unstatthaft. **71**, 1246.

Entscheidungen des Wiener Bagatellgerichtes in Handelssachen.

Eine Bahn kann nicht auf Rückstellung einer Mehrgebühr belangt werden, welche von einer anderen Bahn bemessen nnd eingehoben wurde. **24**, 470.

Eine Bahn kann von einer Partei nicht auf Ersatz belangt werden, wenn letztere auf Grund der bahnseits erfolgten Gewichtsermittlung im Frachtbriefe eine unrichtige Zolldeclaration vornimmt nnd dafür in eine Zollstrafe verfällt. **111**, 1834.

Entscheidungen des Eisenbahn-Schiedsgerichtes.

Vor Bezug des avisirten Frachtgntes sind Reclamationen unstatthaft. **114**, 1874.

Wenn gegen eine Bahn wegen äusserlich nicht erkennbarer Beschädigungen des bereits anstandslos übernommenen Frachtgutes nachträglich Ersatzansprüche erhoben werden, muss der directe Beweis darüber erbracht werden, dass diese Beschädigungen während des Transportes eingetreten sind. **118**, 1946.

Entscheidungen des Schiedsgerichtes der berufgenossenschaftlichen Unfall-Versicherungsanstalt der österr. Eisenbahnen.

Als dauerndes Siechthum ist eine unheilbare, die Kräfte langsam aufzehrende nnd auf diese Weise den Tod herbeiführende Krankheit anzusehen. **20**, 413.

Nicht jeder Fall im Eisenbahnbetriebe ist als ein Unfall im Eisenbahnverkehre anzusehen. **20**, 414.

Als Ereignung im Eisenbahnverkehre sind nicht nur Vorfälle, welche sich aus Anlass der Bewegung des Eisenbahnzuges ereignen, sondern auch jene, welche den Arbeiter gelegentlich einer anf die Verkehrsmittel und Verkehrsanlagen gerichteten, mit denselben örtlich verbundenen Thätigkeit treffen, aufzufassen. **43**, 814.

Der Grossvater eines ausserehelich geborenen Enkels hat im Falle des durch einen Betriebsunfall erfolgten Todes des letzteren keinen Anspruch auf eine Ascendentenrente. **93**, 1582.

Ein bei der Auswechslung der Schienen in der Verkehrshalle einer Eisenbahn erlittener Unfall ist ein Bahnverkehrsunfall. **92**, 1582.

Entscheidungen ungarischer Gerichte.

Der Adressat einer in beschädigtem Znstande angelangten Frachtsendung darf dieselbe wegen der Beschädigung nicht zurückweisen. Der den Schadenersatz fordernde Kläger hat gemäss § 399 des ungar. H.-G. (Art. 396 des allg. d. H.-G.) alle jene Daten anzuführen und zu beweisen, welche auf die Bemessung der Entschädigung von Einfluss sind, eventuell hat er sich mit dem bei der öffentlichen Feilbietung einer solchen Waare erzielten Erlöse zu begnügen. **14**, 310.

Ein nach dem Herabschneiden der Plomben in einem durch solche verschlossenen Wagen verübter Diebstahl ist ohne Rücksicht auf den Werth der gestohlenen Gegenstände als Verbrechen zu bestrafen. **14**, 310.

Bei nachgewiesener Zahlung der Frachtgebühr ist die Abgabsbahn, bei Francaturen die Versandtbahn zur Rückerstattung einer mehrbezahlten Frachtgebühr verpflichtet. **14**, 310.

Haftung der Eisenbahnen für die durch Funkenflug längs des Bahnkörpers entstandenen Feuerschäden. **23**, 451.

Die Assecuranzanstalt, welche ein auf der Eisenbahn transportirtes Gut versichert hat, ist berechtigt, für denjenigen Theil desselben, welcher im Bahnbereiche gestohlen wurde, vollen Schadenersatz zu verlangen. **23**, 451.

Gemäss dem Berner internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr hat bezüglich der nach dem Auslande verfrachteten Güter, wenn ihrer Ablieferung ein Hinderniss entgegensteht, das Verfahren nach den für die Abgabsbahn massgebenden gesetzlichen Bestimmungen zu erfolgen; daher kann in einem solchen Falle auch in Ungarn das allgemeine deutsche Handelsbuch und das Vereinsreglement der deutschen Eisenbahnen zur Geltung gelangen. **43**, 814.

Für die Gewichtsdifferenz an einer Wagenladungssendung, welche in der Aufgabestation mittelst einer Brückenwaage, in der Abgabestation mit einer Handwaage verwogen wurde, haftet die Eisenbahn. **57**, 1030.

Sicherstellungsweise Execution ist gegen eine Localbahn dnrch Vormerkung im Central-Grnndbuche für Eisenbahnen znlässig. **57**, 1030.

Eisenbahnbedienstete und Eisenbahnbeamte, welche durch Verletzung einer ihnen obliegenden Dienstpflicht auf einem Eisenbahnzuge oder in dessen Nähe befindliche Personen oder Sachen der Gefahr einer Verletzung oder Beschädigung durch die Eisenbahn aussetzen, sind gemäss § 438 des ungar. Strafgesetzes mit Gefängniss von zwei bis fünf Jahren zu bestrafen. **68**, 1202.

Ansprüche anf Rückerstattung solcher Mehrfrachtgebühren, welche vor dem 1. Jänner 1893 entstanden waren, sind gemäss § 61, Abs. 4, des Betriebsreglement als verjährt anzusehen und können daher nicht mehr geltend gemacht werden. **68**, 1203.

Eine Klage wegen Ueberschreitung der Lieferzeit gegen eine Eisenbahn ist nicht als eine Entschädigungsklage anzusehen. **96**, 1622.

Auch bezüglich jener Staaten, die dem Berner internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr nicht beigetreten sind, findet die Bestimmnng des § 61, P. 4, des B.-R., die Verjährung betreffend, auf den Verkehr mit einer Eisenbahnstation eines solchen Staates volle Anwendnng. **96**, 1622.

Die im § 61 des B.-R. festgesetzte einjährige Frist für Frachterstattungs-Ansprüche ist nicht eine Präclusivfrist, sondern eine Verjährungsfrist. **99**, 1658.
Schafwolle ist im Sinne der Waarenclassification nicht als Thierhaar zu classiren. **137**, 2325.

IV. Literatur.

Artaria. Eisenbahn- und Communicationskarte von Oesterreich-Ungarn und den nördlichen Balkanländern. **8**, 224.
Pollak. Schiffahrtskalender für das Elbegebiet 1896. **13**, 304.
Ribicki und Mikuli. Bauvorschriften für Eisenbahnen. **97**, 1636.
Handausgabe der österr. Gesetze und Verordnungen. Nachträge zu den Heften 107 und 108. **89**, 1534.
Taschenbuch und Kalender für den österr. Eisenbahn-Betriebsbeamten pro 1897. **131**, 2212.

V. Projectirte, noch nicht im Bau befindliche Locomotiv-Eisenbahnen.

a) Oesterreich.

Dampftrambahn.
— Triest-Sessana. Technische Vorarbeiten. **2**, 41. **57**, 1029.

Drahtseilbahnen.
— Edmundsklamm - Stimmersdorf - Rainwiese. Trassenrevision. **28**, 526.
— Radegund-Plateau des Schöckl. Technische Vorarbeiten. **78**, 1341.

Elektrische Bahnen.
— Payerbach-Prein. Technische Vorarbeiten. **3**, 70. **75**, 1297.
— Dunkelthal — Gross - Aupa — Bergschmiede - (Mohornmühle). Technische Vorarbeiten. **5**, 145. **79**, 1353.
— in Prag und Umgebung. Technische Vorarbeiten. **7**, 198. **43**, 813.
— Gmunden-Vorchdorf. Trassenrevision. **9**, 231.
— Aussee-Altaussee. Technische Vorarbeiten. **28**, 523.
— Golling-Steeg. Trassenrevision. **30**, 553.
— Liebenau—Böhm.-Aicha. Technische Vorarbeiten. **33**, 601.
— Bludenz-Schruns. **34**, 618.
— Gosaumühle - Hallstadt und Gosau - Zwieselalpe - Dachstein. Technische Vorarbeiten. **34**, 618.
— Teplitz-Schönau. Technische Vorarbeiten. **35**, 633.
— Gloggnitz-Semmering mit Abzweigung nach Edlitz und Feistritzthal. Technische Vorarbeiten. **43**, 813.
— Peggau-Kleinthal. Technische Vorarbeiten. **46**, 857.
— Hainfeld-Kleinzell. Trassenrevision. **47**, 876. **56**, 1018. **131**, 2209.
— Königgrätz Bahnhof-Königgrätz Stadt. Technische Vorarbeiten. **50**, 919. **132**, 2225.
— Zartlesdorf-Lippen. Technische Vorarbeiten. **74**, 1287.
— Linz-Urfahr-Pöstlingberg. Technische Vorarbeiten. **77**, 1329.
— — Politische Begehung. **110**, 1819. **121**, 1988.
— Polnisch-Ostrau — Hruschan. Technische Vorarbeiten. **78**, 1341. Trassenrevision. **136**, 2291. **145**, 2508.
— Arnau-Königinhof. Technische Vorarbeiten. **81**, 1386.
— Trautenau-Freiheit-Dunkelthal. Trassenrevision. **90**, 1547.
— Lupoglava-Lovrana. Technische Vorarbeiten. **92**, 1569.
— Gross-Reifling—Mariazell. Technische Vorarbeiten. **94**, 1593.
— Klosterneuburg-Weidling, eventuell über Weidlingbach und Sievring bis Heiligenstadt. Technische Vorarbeiten. **104**, 1713.
— Brüx - Oberleutensdorf - Niedergeorgenthal. Technische Vorarbeiten. **105**, 1733.
— Franzensbad-Kammerwald-Liebenstein-Eger. Technische Vorarbeiten. **120**, 1969.
— Lovrana-Abbazia. Trassenrevision. **120**, 1973, **126**, 2097.
— Gablonz. Politische Begehung. **47**, 876. **131**, 2209. **139**, 2371.
— Payerbach-Hirschwang. Trassenrevision. **135**, 2276.
— Graz—Maria-Trost—Fölling. Politische Begehung. **139**, 2371.

Kleinbahnen.
— Bozen-Klobenstein (Rittenbahn). Trassenrevision. **85**, 1453.
— Laibach-Hühnerdorf. Technische Vorarbeiten. **109**, 1805.
— Beraun-Koneprus. Politische Begehung. **122**, 2014.
— Villach-Dobratsch. Technische Vorarbeiten **129**, 2153.
— in Budweis. Technische Vorarbeiten. **135**, 2273.

Localbahnen.
— Gratzen—Deutsch-Beneschau. Technische Vorarbeiten. **12**, 285. **113**, 1857.
— Treffen-Nassenfuss. Technische Vorarbeiten. **15**, 321.
— Neumarkt-Kallham (eventuell Pram-Haag)—Neukirchen (eventuell Lambach). Technische Vorarbeiten. **15**, 321. **104**, 1713.
— Ustrzyki dolne-Ungar. Grenze und von Midmowiec, eventuell Smolnik-Zurawin nach Turka. Technische Vorarbeiten. **18**, 381. **41**, 770.
— Planitz-Wolschan. Technische Vorbarbeiten. **31**, 561. **124**, 2052.
— Saitz-Czeicz-Göding. Politische Begehung. **36**, 666. **42**, 803.
— Skuč-Polička. Politische Begehung. **50**, 920. **70**, 1234.
— Schwanenstadt - Taufkirchen, eventuell Neumarkt - Kallham. Technische Vorarbeiten. **68**, 1202.
— Mochow—Böhm.-Brod. Technische Vorarbeiten. **75**, 1297.
— Krakau-Kocmyrżow mit Abzweigung nach Mogiła. Technische Vorarbeiten. **85**, 1449.
— Jasło-Landesgrenze bei Konieczna. Technische Vorarbeiten. **106**, 1745.
— Synowódzko-Turka. Technische Vorarbeiten. **116**, 1908.
— Königsberg - Schönbrunn - Polanka. Technische Vorarbeiten. **127**, 2117.

Normalspurige Localbahnen:
— Mauthausen-Grein. Stationscommission. **1**, 4. **13**, 300.
— — Politische Begehung. **98**, 1643. **114**, 1875.
— Schwarzach—Wildbad-Gastein. Trassenrevision. **1**, 4.
— Wallach.-Klobouk—Bilnitz-Brumow. Technische Vorarbeiten. **2**, 41.
— Chabówka-Landesgrenze bei Jurgow. Technische Vorarbeiten. **2**, 41. Trassenrevision. **4**, 96.
— Linz Umschlagplatz-Efferding. Technische Vorarbeiten. **2**, 41. **15**, 321. Trassenrevision. **108**, 1794.
— Teplitz-Reichenberg. Trassenrevision. **2**, 47. **63**, 1124.
— — Politische Begehung. **121**, 1958. **126**, 2097. **127**, 2118. **133**, 2244. **144**, 2492.
— Przeworsk-Bachórz. Trassenrevision. **7**, 199.
— Mszana dolna-Radziszow. Technische Vorarbeiten. **8**, 209.
— Ung.-Hradisch—Bilowitz—Brzezolup. Technische Vorarbeiten. **8**, 219.
— Mähr.-Trübau—Zwittau. Technische Vorarbeiten. **8**, 219.
— Wodňan-Moldauthein. Politische Begehung. **10**, 256, **45**, 849.
— Mistelbach-Hohenau. Technische Vorarbeiten. **13**, 298.
— Lambach—Pram-Haag. Trassenrevision. **20**, 415. **34**, 625. **70**, 1234.
— Gross-Sieghart—Raabs. Trassenrevision. **22**, 440. **27**, 510. **76**, 1318.
— Jičin-Eisenstadtl-Rowensko-Turnau. Trassenrevision. **22**, 440. **135**, 2276.
— Jičin—Lochow—Mladějow—Sobotka—Unter-Bautzen. Trassenrevision. **22**, 440.
— Barzdorf-Jauernig. Politische Begehung. **22**. 440.
— Freudenthal—Klein-Mohrau. Trassenrevision, **23**, 454.
— Karlsbad-Lichtenstadt und Schlackenwerth-Lichtenstadt-Merkelsgrün. Trassenrevision. **24**, 472.
— Laun-Libochowitz. Trassenrevision. **27**, 510.
— St. Pölten-Harland. Technische Vorarbeiten. **28**, 523.
— Wekelsdorf-Parschnitz. Trassenrevision. **28**, 526.
— Wlaschim—Unter-Kralovic. Trassenrevision. **29**, 538.
— Hermannshütte-Kladran-Mies. Trassenrevision. **32**, 590.
— Knin-Drenovać. Technische Vorarbeiten. **33**, 601. **107**, 1757.
— Radnitz-Pürglitz. Trassenrevision. **39**, 732.
— Aschach a. d. Donau—Neufelden. Trassenrevision **19**, 402. **44**, 831.
— Linz-Urfahr. Trassenrevision. **45**, 848. **123**, 2032. **143**, 2476.
— Horn-Zwettl. Technische Vorarbeiten. **46**, 857.
— Saitz-Auspitz. Technische Vorarbeiten. **46**, 857.
— Stockerau-Absdorf. Politische Begehung. **46**, 850. **52**, 949.
— Raudnitz-Hospozin. Trassenrevision. **47**, 876.
— Bozen (Sigmundskron)-Kaltern-Neumarkt-Tramin. Technische Vorarbeiten. **14**, 309. **28**, 523. **49**, 901. **72**, 1257. **145**, 2505.
— Sudoměř—Jungbunzlau—Unter-Bautzen. Trassenrevision. **49**, 901.

b) Ungarn.

VI. Oeffentliche, im Bau, bezw. im Betriebe befindliche Eisenbahnen.

a) Allgemeines.

b) Oesterreichische und ungarische Staatsbahnen und vom Staate betriebene Privatbahnen.

I. Oesterreichische Staats- und Privatbahnen im Staatsbetriebe.

Arlbergbahn.

Asch-Rossbach.

Beneschau-Wlaschim.

Böhmisch-Mährische Transversalbahn.

Böhmische Westbahn.

Bukowinaer Landesbahnen.

Bukowinaer Localbahnen.

Caslau-Zawratetz—Močowitz.

Cerčan-Modřan-Dobříš.

Dniester-Bahn.

Dux-Bodenbach.

Eisenerz-Vordernberg.

Erste ungarisch-galizische Eisenbahn.

Erzherzog Albrecht-Bahn.

Friauler Eisenbahn (Monfalcone-Cervignano).

Gailthalbahn (Arnoldstein-Hermagor).

Graz-Fehring-Fürstenfeld.

Galizische Carl Ludwig-Bahn.

Galizische Transversalbahn.

Göpfritz—Gross-Siegharts.

Hannsdorf-Ziegenhals.

Halicz-Ostrów (Tarnopol).

Jaroslau-Sokal.

Istrianer Staatsbahnen.

Kaiser Franz Josef-Bahn.

Kaiserin Elisabeth-Westbahn.

Kolomeaer Localbahnen.

Königshan-Schatzlar.

Kriegsdorf-Römerstadt.

Kronprinz Rudolf-Bahn.

Laibach-Stein.

Lemberg-Bełzec (Tomaszów).

Lemberg-Czernowitz-Jassy.

Lemberg(-Kłeparow)-Janow.

Mährisch-Schlesische Centralbahn.

Murthalbahn (Unzmarkt-Mauterndorf).

II. Ungarische Staatsbahnen und vom Staate betriebene Privatbahnen.

c) Privatbahnen im eigenen Betriebe und auswärtige Staatsbahnen auf österreichischem Gebiete.

I. Oesterreichische Privatbahnen.

Achenseebahn.

Aussig-Teplitzer Eisenbahn.

Böhmische Commercialbahnen.

Böhmische Nordbahn.

Bozen-Meraner Bahn.

Brünner Localeisenbahn.

Buschtěhrader Eisenbahn.

Dampftramway vormals Krauss & Comp.

Deutschbrod-Humpoletz.

Drahtseilbahn auf den Schlossberg in Graz.

Elektrische Bahn Baden-Vöslau.

Elektrische Bahn Bielitz-Zigeunerwald.

Elektrische Bahn in Czernowitz.

Elektrische Bahn Prag-Vysočan und Lieben.

Elektrische Bahn in Reichenberg.

Elektrische Bahn Teplitz-Eichwald.

Elektrische Bahn Triest-Opčina.

Gaisbergbahn.

Gmundener Elektricitäts-Gesellschaft (Localbahn Station Gmunden-Stadt Gmunden).

Graz-Köflach.

Kahlenberg-Eisenbahn.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Localbahn Branowitz-Pohrlitz.

Kojetein-Tobitschau.

Rohrbach-Seelowitz.

Troppau-Bennisch.

Zauchtl-Bautsch.

Kapfenberg—Seebach-Au.

Kaschau-Oderberger Eisenbahn.

Fahrbetriebsmittel:

Kremsthalbahn.

Leoben-Vordernberg.

Mähr.-Budwitz—Jamnitz.

Mori-Arco-Riva am Gardasee.

Mühlkreisbahn.

Neutitscheiner Localbahn.

Oesterreichische Nordwestbahn.

Fahrbetriebsmittel:

Oesterreichisch-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Ostrau-Friedlander Bahn.

Radkersburg-Luttenberg.

Rakonitz-Petschau.

Reichenberg-Gablonz-Tannwald.

Salzburger Eisenbahn und Tramway.

Salzkammergut-Localbahn.

Schlackenwerth-Joachimsthal.

Schneebergbahn.

Stauding-Stramberg.

Steyrthalbahn.

Stramberg-Wernsdorf.

Südbahn-Gesellschaft.

Liesing-Kaltenleutgeben.

Mödling-Hinterbrühl.

Südnorddeutsche Verbindungsbahn.

Swoleňowes-Smečna.

Welchau-Wickwitz—Giesshübl Sauerbrunn.

Wien-Aspang.

Wiener Localbahnen.

Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn.

Militärbahn Banjaluka-Doberlin.

Bayerische Staatsbahnen.

Sächsische Staatsbahnen.

II. Ungarische Eisenbahnen.

VII. Schleppbahnen.

Aussig-Teplitzer Eisenbahn.

Böhmische Nordbahn.

Brünner Localeisenbahn.

Buschtěhrader Eisenbahn.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Kaschau-Oderberger Eisenbahn.

Oesterreichische Nordwestbahn.

Oesterreichische Staatsbahnen.

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

VIII. Tramways.

IX. Diverses.

Lagerhaus-Angelegenheiten.

Personalien.

Personalien in Ungarn.

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

B. Ausland.

Afrika.

Belgien.

Deutsches Reich.

Egypten.

Frankreich.

Grossbritannien.

Italien.

Luxemburg.

Niederlande.

Russland.

Schweden.

Schweiz.

Serbien.

Spanien.

C. Schiffahrt.

Allgemeines.

Oesterreichischer Lloyd.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Oesterreichische Nordwest-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Süddeutsche Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Sächsisch-Böhmische Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Ungarn.

Ausland.

Afrika.

Belgien.

Bulgarien.

Dentschland.

Bayern.

Mecklenburg-Schwerin.

Preussen.

Sachsen.

Württemberg.

Egypten.

Frankreich.

Grossbritannien.

Italien.

Russland.

Schweden.

Schweiz.

D. Viehtransporte und Seuchenangelegenheiten.

Tarif-Index für das I. Quartal 1896.

(Die grösser gedruckten Zahlen bedeuten die Nummer, die kleiner gedruckten die Seitenzahl des Blattes.)

G. Dampfschiffahrt.

II. Tarife für den directen Verkehr der österreichisch-ungarischen, bezw. bosnischen Bahnen unter einander.

A. Personen und Gepäck.

B. Allgemeiner Güterverkehr.

C. Specialtarife für einzelne Transportartikel.

Inländischer Kohlenverkehr über Aussig, bezw. Prag. Nachtrag V zum Tarife. 1. März. **3**, 75.
Inländischer Kohlenverkehr über Aussig, bezw. Bodenbach. Nachtrag IV zum Tarife. 1. März. **3**, 75.
Inländischer Kohlenverkehr über Aussig, bezw. Bodenbach. Neuer Tarif. 1. April. **19**, 406.
Inländischer Kohlenverkehr zwischen Stationen der Aussig-Teplitzer Bahn, der Böhmischen Commercialbahnen, der Buschtěhrader Bahn und der k. k. Oesterr. Staatsbahnen. Nachtrag I. 1. April. **19**, 406.
Mähr.-Schles.-Oesterr. Kohlenverkehr via Wien. Neuer Ausnahmetarif. 1. April. **19**, 406.
Kohlenverkehr mit Galizien und der Bukowina. Tarifnachträge. 1. Februar. **10**, 261.
Kohlenverkehr von Segen-Gottes. Neuer Tarif. 1. Mai. **30**. 556.

III. Tarife für den directen Verkehr mit auswärtigen Bahnen.

A. Personen und Gepäck.

Sächsisch-Oesterr. Personenverkehr. Verlegung des Einführungstermines des neuer Tarifes auf den 1. März. **1**, 7.
Directer Personentarif zwischen Stationen der Sächsischen Staatsbahnen und der Buschtěhrader Bahn, sowie Teplitz. Nachtrag I zum Tarif. 1. Mai. **31**, 568.
Berlin-Sächsisch-Böhmischer Rundreiseverkehr. Nachtrag III. 1. Mai. **32**, 595.
Ostdeutsch-Oesterreichischer Personenverkehr. Aenderung des Einführungstermines. 1. März. **6**, 177.
Ostdeutsch-Oesterreichischer Personenverkehr über Bodenbach und Eger. Neuer Tarif. 1. Mai. **33**, 611.
Norddeutsch-Oesterr. Personenverkehr über Eger. Neuer Tarif. 1. Mai. **25**, 485.
Norddeutsch-Oesterr. Personenverkehr über Tetschen und Seidenberg. Einführung von Rückfahrkarten zwischen Wien-Nordwestbahnhof und Hamburg-Altona (Verbindungsbahn). 1. März. **19**, 407.
Deutsch - Oesterr. - Schwedisch - Norwegischer Personenverkehr. Neuer Tarif. 1. April. **19**, 407.
Directer Personenverkehr zwischen Wien und München einerseits und Lyon und Marseille andererseits. Neuer Tarif. 1. April. **9**, 235.
Directer Personenverkehr zwischen Wien und Budapest einerseits und Ancona, sowie Venedig andererseits über Fiume. Nachtrag I. 1. April. **19**, 406.
Oesterr.-Ungar.-Rumänischer Personenverkehr über Predeal und Verciorova. Neuer Tarif. 1. April. **19**, 407.
Norddeutsch-Oesterr.-Ungar.-Rumänischer Personenverkehr über Oderberg und Oswięcim. Neue Fahrpreise. 15. März. **22**, 443.
— über Bodenbach. Directe Fahrpreise. 1. März. **22**, 444.
Rheinisch-Westphälisch-Bayer.-Oesterr. Personenverkehr über Aschaffenburg. Neuer Tarif. 1. April. **20**, 419.
Oesterr.-Schweizerischer Personenverkehr. Neuer Tarif. 1. April. **20**, 419.
Gardasee-Verbindungen. Neuer Tarif für directe Fahrkarten zwischen der Südbahn-Gesellschaft, Bozen-Meraner Bahn, Localbahn Mori-Arco-Riva u. der Gardassee-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. 1. Februar. **1**, 5.
Directer Personenverkehr mit oberschlesischen Stationen. Neue Fahrpreise zwischen Olmütz und Breslau über Oderberg. 15. März. **24**, 475.
Directer Personenverkehr von Suczawa, Brody und Podwoloczyska nach New-York. Aufhebung des Tarifes. 1. April. **21**, 433.
Oesterr.-Ungar.-Russischer Verband. Neuer directer Personentarif. 1. April. **30**, 556.
Directer Personenverkehr zwischen Oesterreich-Ungarn, Serbien, Bulgarien und der Türkei. Neuer Tarif, Heft 1. 1. Mai. **31**, 568.
Personenverkehr von italienischen, englischen, belgischen, französischen, serbischen, bulgarischen und orientalischen Stationen nach Budapest und zurück. Einführung des Millenniumsausstellung-Personentarifes, Heft IV. 15. April. **33**, 612.
Französisch-Belgisch-Deutsch-Oesterr.-Ung.-Rumänisch-Serbisch-Bulgarisch-Orientalischer Personenverkehr über Herbesthal—Köln—Aschaffenburg. Neuer Tarif. 1. Mai. **34**, 627.

B. Allgemeiner Güterverkehr.

a) Mit Deutschland.

Güterverkehr zwischen Oesterreich-Ungarn einerseits, Deutschland, Luxemburg, Belgien und den Niederlanden andererseits. Tarif Theil I, Abtheilung A und B. 1. März. **5**, 152.
Sächsisch-Oesterr. Verband. Herausgabe von Tarifnachträgen. 1. März. **4**, 101.
— Nachtrag VI zu Theil II, Heft 5. 1. Mai. **31**, 568.
Sächsisch-Westösterr.-Ungar. Verband. Nachtrag VI zum Heft 2. 1. März. **20**, 419.
— Einführung eines neuen Tarifes, Theil II, Heft 4. 1. Mai. **33**, 611.
Elbeumschlagsverkehr Westösterreich - Riesa - Elbequai. Neuer Tarif. 1. April. **19**, 406.
— Nichteinführung des Tarifes. **33**, 612.
Schlesisch-Sächsischer Verband. Neuer Gütertarif. 1. Jänner. **1**, 9.
Magdeburg-Halle-Sächsischer Verband. Neuer Tarif. 1. Februar. **6**, 178.
— Nachtrag I. 1. März. **17**, 375, 376.
Norddeutsch-Sächsischer Verband. Nachträge zu den Heften 1 und 2. 1. Februar. **6**, 177, 178.
Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina. Nachtrag II zu Heft 1. 1. Februar. **4**, 101.
— Aufhebung des Theiles II, Heft 2, sammt Nachträgen. 1. Mai. **32**, 595.
Ostdeutsch-Oesterreichischer Verband. Nachträge I zu den Tarifen Theil II, Heft 1 und 2. 1. Mai. **32**, 596.
Ostdeutsch-Ungarischer Verband. Nachtrag V zum Theil II, Heft 2. 1. März. **17**, 376.
Westdeutsch-Oesterr.-Ungar. Verband. Nachtrag 6 zu Tarifheft 4. 1. Februar. **6**, 178.
— Tarifnachträge. 1. April. **24**, 475.
Deutsch-Oesterr.-Ungar. Seehafenverband. (Oesterreich) Aufhebung von Frachtsätzen. 29. Februar. **6**, 178.
— Nachtrag V zum Theil II, Heft 3, und Nachtrag IV zum Theil II, Heft 4, und Nachträge III zu den Anhängen dieser Tarife. 1. April. **15**, 330.
— Nachträge IV zum Tarife, Theil II, Heft 1 und 2. 1. März. **17**, 375. **18**, 388.
— Hinausschiebung des Einführungstermines der Nachträge IV zum Theil II, Heft 1 und 2. 1. Mai. **22**, 443. **31**, 568.
— Nachtrag V zum Tarifheft 3 und IV zum Tarifheft 4, ferner Nachträge III zu den Anhängen. 1. Mai. **33**, 612.
Oesterr.-Ungar.-Bayerischer Verband. Tariftheil V, Heft 1 (Böhm.-Bayer. Kohlenverkehr). Einbeziehung der Station Marktwolnzach. **11**, 281.
— Einbeziehung der Station Marktschnaittach. **20**, 419.
— Nachtrag V zu Theil II, Heft 3 und Nachtrag II zu Theil IV, Heft 1. 1. April. **30**, 555.
— Nachtrag III zu Theil V, Heft 1. 1. April. **33**, 611.
— Nachtrag II zu Theil V, Heft 2. 1. April **33**, 611.
Combinirter Schiffs- und Bahnverkehr. I. Nachtrag zum Getreide-Ausnahmetarif Nr. I. 1. Jänner. **1**, 7.
— Nachtrag III zum Ausnahmetarif Nr. II für Getreide etc 1. April. **31**, 567.
— I. Nachtrag zum Ausnahmetarife Nr. IV. 1. April. **34**, 627.
Süddeutsch-Oesterr.-Ungarischer Verband. Einführung von Tarifnachträgen. 1. Februar. **5**, 151.
— Aufhebung der Bestimmungen und Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 44 für Twiste in Theil II, Heft 7. 1. März. **8**, 225.
— Einführung von Tarifnachträgen. 1. März. **16**, 347.
— Aenderung im Theil V, Heft 1. 1. April. **17**, 375.
— Ausnahmetarife für Zuchtvieh. 1. März. **17**, 375.
— Berichtigung eines Tarifnachtrages. **23**, 457.
Süddeutsch-Oesterr.-Ungarisch-Tirol-Vorarlberg-Südwestdeutscher Güterverkehr. Combinirter Schiffs- und Bahnverkehr mit süddeutschen Stationen. Aufhebung der Frachtsätze für die Station Karlsruhe-Mühlburger Thor. 1. März. **17**, 375.
Süddeutscher Donau-Umschlagsverkehr über Passau und Regensburg. Nachtrag IV. 1. März. **24**, 475.
Rheinisch - Westphälisch - Oesterreichisch - Ungarischer Verband. Anwendung der Frachtsätze des Ausnahmetarifes 12 im Verkehre mit Bregenz. 1. April. **21**, 433.

b) Mit Belgien, Holland, England und Frankreich.

Belgisch-Oesterr.-Ungarischer Verband. Tarifnachträge. 1. Mai. **33**, 611.
Bayer.-Belgischer Verkehr. Nachtrag I. 1. Februar. **5**, 152.
Niederländisch-Oesterr.-Ungarischer Verband. Nachträge zu den Heften 2 und 4 und den betreffenden Anhängen. 1. März. **20**, 419.
— Tarifnachträge. 1. Mai. **33**, 611.

Tarif-Index für das II. Quartal 1896.

(Die grösser gedruckten Zahlen bedeuten die Nummer, die kleiner gedruckten die Seitenzahl des Blattes.)

I. Localtarife.

A. Gemeinsame Bahnen.

B. Oesterreichische Bahnen.

C. Ungarische Bahnen.

D. Auswärtige Bahnen.

E. Dampfschiffahrt.

II. Tarife für den directen Verkehr der österreichisch-ungarischen, bezw. bosnischen Bahnen unter einander.

A. Personen und Gepäck.

B. Allgemeiner Güterverkehr.

C. Specialtarife für einzelne Transportartikel.

III. Tarife für den directen Verkehr mit auswärtigen Bahnen.

A. Personen und Gepäck.

B. Allgemeiner Güterverkehr.

a) Mit Deutschland.

b) Mit Belgien, Holland, England und Frankreich.

c) Mit der Schweiz und Italien.

d) Mit Russland und den Balkanländern.

C. Specialtarife für einzelne Transportartikel.

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Walfischgasse 10.

Tarif-Index für das III. Quartal 1896.

(Die grösser gedruckten Zahlen bedeuten die Nummer, die kleiner gedruckten die Seitenzahl des Blattes.)

I. Localtarife.

A. Allgemeines.

B. Gemeinsame Bahnen.

C. Oesterreichische Bahnen.

D. Ungarische Bahnen.

E. Auswärtige Bahnen.

F. Dampfschiffahrt.

II. Tarife für den directen Verkehr der österreichisch-ungarischen, bezw. bosnischen Bahnen unter einander.

A. Personen und Gepäck.

B. Allgemeiner Güterverkehr.

C. Specialtarife für einzelne Transportartikel.

III. Tarife für den directen Verkehr mit auswärtigen Bahnen.

A. Personen und Gepäck.

B. Allgemeiner Güterverkehr.

a) Mit Deutschland.

b) Mit Belgien, Holland, England und Frankreich.

c) Mit der Schweiz nnd Italien.

d) Mit Russland und den Balkanländern.

C. Specialtarife für einzelne Transportartikel.

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Walfischgasse 10.

Tarif-Index für das IV. Quartal 1896.

(Die grösser gedruckten Zahlen bedeuten die Nummer, die kleiner gedruckten die Seitenzahl des Blattes.)

I. Localtarife.

A. Allgemeines.

Allgemeiner Tarif, Theil I, der österr.-ungar. und bosnisch-herzegowin. Eisenbahnen. Nachtrag X. 1. Jänner 1897. **135**, 2279.

Neuauflage des Abschnittes A (betreffend Reglement und Allgemeine Zusatzbestimmungen). 1. Jänner 1897. **146**, 2559.

B. Gemeinsame Bahnen.

Kaschau-Oderberger Bahn. Einführung von Zuschlagsfristen. **129**, 2160.
— Aufhebung der Frachtsätze für Equipagen und sonstige Strassenfahrzeuge als Eilgut. 1. Jänner 1897. **141**, 2435.
— Nachtrag I zum Personentarife der Localbahn Szepes-Olaszi—Szepes-Váralja. 1. Jänner 1897. **142**, 2459.
— Aenderung im Ausnahmetarife V und Aufhebung des Ausnahmetarifes XIV. 1. Jänner 1897. **148**, 2601.

Südbahn-Gesellschaft. Reducirung der lagergeldfreien Zeit in der Station Görz anlässlich der Ueberfüllung der Magazine. **116**, 1915. **127**, 2121.
— Uebersicht der Personen-, Gepäcks- und Gütertarife für den Localverbands- und Transitverkehr. Nachtrag II. 15. October. **123**, 2035.
— Aufhebung der in der Station Görz anlässlich der Ueberfüllung der Magazine getroffenen Massnahmen. 21. October. **123**, 2036.
— Neuer Anhang zum Localgütertarife, Theil II. 1. Jänner 1897. **131**, 2213.
— Einführung des Rollfuhrdienstes in der Station Wien (Matzleinsdorf). 1. Jänner 1897. **136**, 2294.

C. Oesterreichische Bahnen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen. Nachtrag VIII zum Localgütertarife, Theil II, Heft 3. **112**, 1851.
— Zeitweilige Erhöhung des Lagergeldes für Schnittholzsendungen in Wien (Westbahnhof). 1. October. **112**, 1851.
— Nachtrag X zum Personentarife auf den nicht im Geltungsbereiche des Zonentarifes stehenden Localbahnen. **120**, 1975.
— Nachtrag VI zu Theil II, Heft 1, und Nachtrag VII zu Theil II, Heft 2, des Localgütertarifes. 1. November. **120**, 1975.
— Eröffnung der Station Kłaj für den Gesammtverkehr. 1. November. **120**, 1975.
— Eröffnung der Haltestelle Neu-Sandec Stadt für den Eilgutverkehr. 1. November. **120**, 1975.
— Herabminderung der Ladefristen für Güterwagen auf den Linien in Galizien und der Bukowina. **123**, 2035.
— Nachtrag IX zum Localgütertarife, Theil II, Heft 3. **123**, 2035.
— Eröffnung der Station Linz-Umschlagplatz für die Auf- und Abgabe von Gütern in Wagenladungen. 16. November. **126**, 2099.
— Herabminderung der Ladefristen für Güterwagen im Bereiche der Staatsbahn-Directionen Pilsen und Prag. 6. November. **127**, 2121. **128**, 2135.
— II. Nachtrag zu den reglementarischen Bestimmungen für Personen und Reisegepäck, Expressgut und Hunden. **129**, 2160.
— Nachtrag VIII zum Localgütertarife, Theil II, Heft 2. **130**, 2185.
— Aenderung von Fahrpreisen auf der Localbahn Wels-Aschach a. d. Donau. 1. Jänner 1897. **134**, 2269.
— Wiedereinführung der normalen Ladefristen für Güterwagen auf den Linien in Galizien und der Bukowina. 20. November. **135**, 2279.
— Nachtrag XI zu den Personentarifen für die nicht im Geltungsbereiche des Zonentarifes stehenden Localbahnen. **136**, 2293. **140**, 2415.
— Nachtrag X zum Localgütertarife, Theil II, Heft 3. **141**, 2435.
— Neuauflage der Tarife für Personen und Reisegepäck auf den nicht im Geltungsbereiche des Zonentarifes stehenden Localbahnen. 1. Jänner. **144**, 2495.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen. Aufhebung der anlässlich des Magazinsbaues in Lemberg podzamkiem getroffenen Massnahmen. 20. November. **144**, 2495.
— Neuauflage des Localgütertarifes. 1. Jänner. **145**, 2511.
— Tarif für den Personen- und Gepäcksverkehr auf den Localbahnen Itzkany-Suczawa und Hliboka-Sereth der Bukowinaer Landesbahnen. **145**, 2511.
— Wiedereinführung der normalen Ladefristen für Wagen auf den Linien der Staatsbahn-Directionen Prag und Pilsen. 15. December. **145**, 2511.
— Separatansgabe des zweiten Anhanges zum Localtarife, Theil II, Heft 1 (Kohlenverkehr). 1. Jänner. **146**, 2559.
— Einrichtung einer Rollfuhrunternehmung in der Station Prag. **147**, 2579.
— — Berichtigung. **150**, 2667.
— Aufhebung der zeitweiligen Erhöhung des Lagergeldes für Schnittholz in Wien (Westbahnhof). 20. December. **147**, 2581.
— Eröffnung der Strecke Tarnopol—Kopyczynce. 25. November. **147**, 2581.
— Eröffnung der Localbahn Schlackenwerth-Joachimsthal. 23. December. **148**, 2601.
— Einführung von Tour- und Retourkarten auf den Kolomeaer Localbahnen. 15. Jänner 1897. **149**, 2633.

Böhmische Commercialbahnen. Herabsetzung der Ladefristen. 25. October. 31. December. **122**, 2015.
— Neuer temporärer Anhang zum Gebührentarife, Theil II. 1. Jänner. **142**, 2459.

Böhmische Nordbahn. Neuer Anhang zum Localgütertarife. 1. Jänner 1897. **145**, 2511.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Stempelpflichtigkeit der Cessionsurkunden bei Reclamationen wegen Verlust, Minderung, Beschädigung und Lieferzeitversäumung, sowie anderer Entschädigungen, mit Ausnahme von Frachterstattungsansprüchen. **130**, 2186.
— Ausgabe eines neuen Localgütertarifes nebst zugehörigem temporären Anhange für das Hauptbahnnetz. 1. Jänner 1897. **132**, 2233.
— Beschränkung der lagergeldfreien Zeit bei der Abgabe in der Station Bielitz. **134**, 2269.
— Eröffnung der Ladestelle Steinbruch für Stein- und Schottermateriale. 24. October. **135**, 2279. **138**, 2351.
— Ermässigte Frachtsätze für einzelne Güterclassen und Relationen auf der Ostrau-Friedlander Bahn. 1. Jänner 1897. **144**, 2496.
— Eröffnung der Haltestelle Boniowitz für den Frachtgut-Wagenladungsverkehr. 1. Jänner 1897. **147**, 2581.
— Einführung eines Schlafwagenverkehres bei den Nachtschnellzügen Wien—Warschau. 30. December. **148**, 2601.
— Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse der Halte- und Ladestelle Oppahof-Stettin. 1. Jänner 1897. **148**, 2601.
— Beschränkung der lagergeldfreien Zeit bei der Güterabgabe in Teschen. **150**, 2667.
— Beschränkung der lagergeldfreien Zeit bei der Abgabe in der Station Floridsdorf. **146**, 2559.

Localbahn Deutschbrod-Humpoletz. Einführung von Schülerkarten. 1. November. **118**, 1951.

Localbahn Melnik-Mšeno. Tarif für den Personen- und Frachtenverkehr. **120**, 1976.
— Eröffnung von Theilstrecken für den Frachtgut-Wagenladungsverkehr. 15. November. **130**, 2186.

Localbahn Gross-Priesen—Wernstadt—Auscha. Ausgabe von Hin- und Rückfahrkarten während der Wintermonate. 20. December. **142**, 2459.

Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutsche Verbindungsbahn. Herabminderung der Ladefristen. 25. October. **122**, 2015.
— Wiedereinführung normaler Ladefristen für Güterwagen. 1. Jänner 1897. **147**, 2581.
— Nachtrag IV zum Localgütertarife. 1. Jänner 1897. **139**, 2375.

Oesterr.-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft. Schlafwagengebühren Wien—Prag—Dresden. **112**, 1852.
— Gebührenberechnung rücksichtlich der Strecken der den Verkehr zwischen den Wiener Bahnhöfen vermittelnden Eisenbahnlinien für solche Güter, die in Wien St.E.G. zur Abgabe gelangen und mit neuen Frachtbriefen zur Weiterbeförderung aufgegeben werden. 1. Jänner 1897. **132**, 2231.

D. Ungarische Bahnen.

E. Auswärtige Bahnen.

F. Dampfschiffahrt.

II. Tarife für den directen Verkehr der österreichisch-ungarischen, bezw. bosnischen Bahnen unter einander.

A. Personen und Gepäck.

B. Allgemeiner Güterverkehr.

C. Specialtarife für einzelne Transportartikel.

III. Tarife für den directen Verkehr mit auswärtigen Bahnen.

A. Personen und Gepäck.

B. Allgemeiner Güterverkehr.

a) Mit Deutschland.

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

k. k. Handels-Ministeriums

Pränumerationspreis pro Jahr: Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl. „ das Deutsche Reich . . . 25 Mark „ das übrige Ausland . . . 33 Frcs. Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 1. Wien, 4. Jänner 1896. IX. Jahrgang.

Des hohen Feiertages wegen gelangt das nächste Verordnungs-Blatt am 9. Jänner zur Ausgabe.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Das k. k. Handelsministerium hat im Einvernehmen mit den betheiligten Centralstellen dem Civilingenieur Heinrich Hobohm in Wien neuerdings die Bewilligung zur Vornahme hydrotechnischer Vorarbeiten für die Projectirung je eines doppelgeleisigen Schiffahrtscanals zwischen der Elbe (Moldau) und der Oder, zwischen der Donau und der Oder und zwischen der Oder, Weichsel und dem Dniester auf die Dauer eines Jahres, d. i. bis 26. December 1896, und unter den bisherigen Bedingungen ertheilt.

Wien, am 26. December 1895. Z. 67.528.

Aus den Entscheidungen des Verwaltungs-Gerichtshofes.

Die Einbringung einer Beschwerde beim Verwaltungs-Gerichtshofe gegen die Correctur einer Motivirung einer anderen nicht angefochtenen Entscheidung ist in dem Falle unzulässig, als durch diese Correctur die Rechte des Beschwerdeführers nicht unmittelbar berührt werden.

Die Bescheide der Bezirkshauptmannschaft M.-Weisskirchen vom 21. Mai 1894, Z. 519, und vom 11. Juli 1894, Z. 5982, womit der Kaiser Ferdinands-Nordbahn aus sanitätspolizeilichen Gründen die Entwässerung, resp. Verschüttung der in der Gemeinde Pohl gelegenen Materialgräben aufgetragen worden war, wurden über Recurs der Bahngesellschaft von der Brünner Statthalterei mit Erlass vom 19. October 1894, Z. 36.657, behoben; in den Motiven wurde unter Anderem bemerkt, dass ein in derselben Angelegenheit von der Gemeinde Pohl der Kaiser Ferdinands-Nordbahn ergangener Auftrag vom 12. Juli 1893, Z. 263, incompetenter Weise erflossen sei.

Im Hinblicke auf diesen Theil der Motivirung wurde von der Gemeinde Pohl der Recurs an das Ministerium des Innern ergriffen.

Dieses fand mit Erlass vom 18. Juli 1895, Z. 5221, den von der Gemeinde Pohl in Beschwerde gezogenen Ausspruch der Statthalterei zu beheben, weil der Auftrag, mit welchem der Kaiser Ferdinands-Nordbahn die Beseitigung localer sanitärer Uebelstände angeordnet wurde, aus gesundheitspolizeilichen Rücksichten und sohin im selbstständigen Wirkungskreise der Gemeinde und daher competenter Weise erflossen ist.

Die von der Kaiser Ferdinands-Nordbahn gegen diese Entscheidung eingebrachte Beschwerde wies der Verwaltungs-Gerichtshof nach den §§ 2, 5 und 21 des Gesetzes vom 22. October 1875, R.-G.-Bl. Nr. 36 de 1876, ohne weiteres Verfahren zurück, weil die Beschwerde nicht gegen eine concrete Entscheidung oder Verfügung einer Administrativbehörde, sondern gegen eine Correctur einer Motivirung einer anderen, von der Beschwerdeführerin nicht angefochtenen Entscheidung gerichtet ist, durch welche die Rechte der Beschwerdeführerin nicht unmittelbar berührt werden, und weil dieselbe gegen den Auftrag des Gemeindevorstandes von Pohl, ddto. 12. Juli 1893, Z. 263, ein Rechtsmittel nicht eingebracht hat.

[Erkenntniss vom 18. November 1895, Z. 5272; cf. H.-M.-Z. 74.475.]

Schiffsfrachtenbörse in Aussig.

Für die in Aussig a. d. Elbe neu errichtete und am 1. October 1895 eröffnete Frachtenbörse ist Seitens des Finanzministeriums im Einvernehmen mit dem Handelsministerium mit Erlass vom 10. September 1895, Z. 6045 F.-M., das nachstehende Statut genehmigt worden:

§ 1.

Der Börseverkehr erstreckt sich auf die mit dem Kohlen- und sonstigen Handel in Verbindung stehenden Schiffsfracht- und Versicherungsgeschäfte.

§ 2.

Die Börseversammlungen finden an jedem Werktage in den vom Börsevorstand bestimmten Localitäten und zu den durch die Börseordnung jeweilig festgesetzten Stunden statt.

§ 3.

Der Zutritt zu den Börseversammlungen steht nur jenen Personen frei, welche hiezu im Sinne dieses Statutes berechtigt erscheinen und von dem Börsebesuche nicht nach § 5 des Gesetzes vom 1. April 1875, R.-G.-Bl. Nr. 67, ausgeschlossen sind.

§ 4.

Der Börsevorstand ist berechtigt, durch besonderen Beschluss denjenigen Personen den Zutritt zu den Börseversammlungen zu versagen, welche, ohne in Concurs verfallen zu sein, sich mit ihren Gläubigern aussergerichtlich abzufinden suchen oder nachweislich ihre liquiden Verpflichtungen aus Handelsgeschäften unerfüllt lassen.

In solchem Falle kann die Ausschliessung dauern, bis der Nachweis der erfolgten Abfindung der Gläubiger, sei es durch Zahlung, Erlass oder Fristung, bezw. durch Erfüllung der eingegangenen Verpflichtungen geführt ist.

§ 5.

Der Zutritt zu den Börseversammlungen ist nur den Besitzern einer Börsekarte, sowie denjenigen Personen, welche vermöge ihrer Amts- oder Dienstpflicht die Börse zu besuchen haben, gestattet.

Auch die von einer Person gelöste Karte darf nur von dem auf der Karte bezeichneten Besitzer benützt werden.

Falls an deren Stelle zeitweilig oder dauernd eine andere Person tritt, ist vorher die Anzeige an den Börsevorstand zu erstatten und dies auf der Börsekarte durch das Bureau der Börse ersichtlich zu machen.

Jeder Börsebesucher ist verpflichtet, den hiezu bestimmten Organen die Börsekarte vorzuweisen, wenn sie es verlangen. Dieselbe ist nur für diejenige Person giltig, auf deren Namen sie lautet.

§ 6.

Für die Börsekarte ist für das erste Jahr von Schiffahrtsgesellschaften ein Beitrag von 200 fl. zu entrichten, wofür denselben 8 Karten ausgefertigt werden. Jede weitere Karte kostet 25 fl. Kohlenproducenten oder Händler haben 50 fl. zu entrichten, wofür denselben 2 Karten auszufertigen sind; jede weitere Karte kostet 25 fl. Schiffseigner haben für jede Karte 5 fl., Schiffsführer, die nicht Schiffseigner sind, 3 fl. zu entrichten. Für das zweite und die folgenden Jahre ist für jede Börsekarte ein Beitrag zu entrichten, dessen Höhe alljährlich von dem Börsevorstand bestimmt wird. Der Beitrag kann für die Besucher und Mitglieder verschieden bemessen werden; auch kann derselbe nach Classen mit verschiedenen Beträgen festgesetzt werden.

Die Jahresbeiträge sind im Vorhinein zu entrichten.

Der Börsevorstand kann auch Karten auf kürzere Zeit als auf ein Jahr gegen einen von ihm festzusetzenden Betrag ertheilen.

Der Börsevorstand kann jedoch nach seinem Ermessen an Personen, welche am Börseverkehr nicht betheiligt sind, unentgeltliche Gastkarten, welche zum Besuche der Börse an drei auf einander folgenden Tagen berechtigen, ertheilen.

Wird eine Börsekarte, welcher Kategorie immer, von Jemand benützt, für den sie nicht ausgestellt ist, so verliert sie dadurch ihre Giltigkeit, unbeschadet des sonstigen strafweisen Vorgehens.

§ 7.

Jeder, der ordnungsmässig eine auf seinen Namen lautende Börsekarte erlangt, ist für die Giltigkeitsdauer derselben Börsebesucher und als solcher den Bestimmungen dieses Statuts unterworfen. Derselbe hat das Recht zur Benützung aller Einrichtungen der Börse, insofern dies nicht an besondere Bedingungen geknüpft ist. Wer ausserdem die für die Mitgliedschaft vorgeschriebenen Erfordernisse besitzt, hat die den Mitgliedern zustehenden Rechte und ist gehalten, die den letzteren obliegenden besonderen Leistungen zu erfüllen.

§ 8.

Mitglied der Börse ist jeder Börsebesucher, welcher selbstständig die Kohlenproduction oder den Kohlenhandel in welcher Form immer, oder ein Speditions- oder Fracht- oder Transportversicherungsgeschäft in welcher Art immer betreibt, insoferne derselbe eine entgeltliche, auf seinen Namen lautende Jahreseintrittskarte besitzt.

Unter den gleichen Voraussetzungen sind ferners Mitglieder der Börse Procuristen protokollirter Firmen und diejenigen Vertreter von Actiengesellschaften und protokollirten Gesellschaftsfirmen, deren Firmirungsrecht handelsgerichtlich protokollirt ist, sowie die Directoren der Gewerkschaften oder ihre gleichberechtigten Stellvertreter.

Die Mitglieder haben das Recht, an der Wahl des Börsevorstandes theilzunehmen.

§ 9.

Die Leitung der Aussiger Börse liegt einer Körperschaft ob, die den Titel: „Der Vorstand der Aussiger Börse“ führt.

§ 10.

Der Börsevorstand besteht aus neun Mitgliedern, von welchen wenigstens vier ihren ständigen Wohnsitz in Aussig haben müssen.

Die Berufung der Mitglieder des Börsevorstandes erfolgt durch Wahl Seitens der Mitglieder der Börse.

Ausserdem sind zur Vertretung verhinderter oder abgängiger Mitglieder des Börsevorstandes drei Ersatzmänner zu wählen, von denen mindestens zwei ihren Wohnsitz in Aussig haben müssen.

Von den Mitgliedern des Börsevorstandes müssen mindestens sechs, von den Ersatzmännern mindestens zwei die österreichische Staatsbürgerschaft besitzen.

§ 11.

Wählbar in den Börsevorstand sind nur Börsemitglieder

§ 12.

Der Börsevorstand wird auf die Dauer von drei Jahren gewählt.

Nach einem Jahre scheidet ein Drittel der Vorstandsmitglieder und Ersatzmänner aus; die Ausscheidenden werden durch das Los bestimmt. Die Stellen der Ausscheidenden sind durch Neuwahl zu besetzen. Die Ausscheidenden sind wieder wählbar.

§ 13.

Sollten im Laufe des Verwaltungsjahres Mitglieder des Vorstandes zurücktreten oder deren Stellen sonst vacant werden, so ergänzt sich der Vorstand aus den Ersatzmännern, und zwar in der Reihenfolge der Stimmenzahl, die auf die Ersatzmänner bei der Wahl fielen; bei gleicher Stimmenzahl entscheidet das Los. Geht die Zahl der gewählten Vorstandsmitglieder und Ersatzmänner auf fünf zurück, so ist eine Börseversammlung einzuberufen, welche den Vorstand durch Neuwahlen zu ergänzen hat.

§ 14.

Die Ausschreibung der Wahlen erfolgt mindestens 14 Tage vor dem Wahltage durch Anschlag an der Börse, sowie durch Anzeige in den im Börseverordnungs-Blatte bestimmten Blättern.

Jedem Mitgliede ist ein Stimmzettel und das Mitgliedsverzeichniss gleichzeitig mit der Wahlausschreibung zuzusenden. Das Mitgliedsverzeichniss muss ausserdem bei der Börse aufliegen. Reclamationen müssen 48 Stunden vor dem Wahltage beim Börsevorstand eingebracht werden.

Die Stimmzettel müssen persönlich unter Vorweisung der Börsekarte abgegeben, können jedoch auch durch die Post oder Boten eingesendet werden, wenn die Unterschrift auf dem Stimmzettel beglaubigt ist. Diese Beglaubigung kann auch von der Orts- oder Polizeibehörde erfolgen.

Die Anzeige der ersten Wahlausschreibung hat in folgenden Blättern zu erfolgen:

„Elbe-Zeitung“, „Dresdener Anzeiger“, „Magdeburgische Zeitung“, „Das Schiff“, „Akener Wochenblatt“.

§ 15.

Die erste statutenmässige Wahl des Börsevorstandes wird von dem im § 35 vorgesehenen interimistischen Börsevorstande, spätere statutenmässige Wahlen des Börsevorstandes werden von

dem zur Zeit fungirenden gewählten Börsevorstande vorbereitet und geleitet. Hiebei kann der Börsevorstand aus seiner Mitte eine Wahlcommission oder Wahlcommissäre delegiren.

§ 16.

Als gewählt erscheint derjenige, auf welchen sich die abgegebene einfache Majorität der Stimmen vereinigt. Bei Stimmengleichheit entscheidet das Los.

§ 17.

Die Anzahl der vorgefundenen Stimmzettel und das Resultat des Skrutiniums sind in das Wahlprotokoll aufzunehmen. Das Protokoll ist von dem k. k. Börsecommissär und dem Obmanne der Wahlcommission, bezw. dem Wahlcommissär oder von dem Börsevorstande zu fertigen und im Archiv der Börse aufzubewahren.

§ 18.

Die Namen der gewählten Börsevorstandsmitglieder sind der k. k. Statthalterei in Prag bekanntzugeben und durch das Börseverordnungs-Blatt der Aussiger Börse und durch Anschlag an der Börse zu publiciren.

§ 19.

Der neugebildete Börsevorstand tritt nach beendetem Wahlacte zu einer Sitzung zusammen, in welcher ein Präsident, ein stellvertretender Präsident und ein Casseverwalter aus der Mitte des Vorstandes auf die Dauer eines Jahres mit absoluter Stimmenmehrheit, eventuell durch engere Wahl gewählt werden.

Der Präsident und der stellvertretende Präsident müssen österreichische Staatsbürger sein.

Die Namen der Gewählten sind zu veröffentlichen und derjenige des Präsidenten der Prager Statthalterei anzuzeigen. Der Präsident bleibt, falls er nicht früher aus dem Börsevorstande ausscheidet, bis zu der erfolgten Neubesetzung in Function; er ist unmittelbar wieder wählbar.

§ 20.

Im Verhinderungsfalle wird der Präsident in allen Functionen durch seinen Stellvertreter vertreten.

§ 21.

Die Sitzungen des Börsevorstandes werden durch den Präsidenten einberufen und unter dessen oder seines Stellvertreters Vorsitz abgehalten, so oft die Geschäfte es fordern oder fünf Vorstandsmitglieder die Einberufung einer Sitzung beantragen.

Sämmtliche Mitglieder des Börsevorstandes sind zu jeder Sitzung schriftlich einzuladen.

Die Versammlung ist beschlussfähig, wenn mindestens fünf Vorstandsmitglieder mit Einschluss des Präsidenten anwesend sind.

§ 22.

Die Beschlüsse erfolgen nach der Mehrheit der Stimmen. Der Vorsitzende stimmt nicht mit, entscheidet jedoch bei gleich getheilten Stimmen.

Wahlen erfolgen stets durch Stimmzettel mit absoluter Majorität, eventuell durch engere Wahl. Der Vorsitzende stimmt mit. Bei der engeren Wahl entscheidet bei Stimmengleichheit das Los.

§ 23.

Die Geschäfte des Börsevorstandes werden nach einer von ihm zu bestimmenden Geschäftsordnung geregelt, welche der Genehmigung der Prager Statthalterei bedarf.

§ 24.

Der Präsident leitet die Geschäfte des Börsevorstandes im Sinne der Geschäftsordnung.

§ 25.

Die Beschlüsse des Börsevorstandes werden durch den Präsidenten vollzogen. Alle Ausfertigungen, Urkunden und Kundmachungen bedürfen zu ihrem giltigen Vollzuge der Unterschrift des Präsidenten und eines Vorstandsmitgliedes und der Beidrückung des Siegels der Börse.

Urkunden über vermögensrechtliche Verpflichtungen des Börsevorstandes bedürfen ausserdem der Mitfertigung eines zweiten Vorstandsmitgliedes.

Der Nachweis, dass die Vertretung des Präsidenten nothwendig gewesen sei, ist zur Giltigkeit der Urkunde oder Ausfertigung nicht erforderlich.

§ 26.

Der Börsevorstand veröffentlicht ein Verordnungs-Blatt, dessen einzelne mit fortlaufenden Nummern für jeden Jahrgang versehene Stücke je nach Erforderniss erscheinen. Dieses Verordnungs-Blatt hat nebst den in diesem Statute namhaft gemachten Verlautbarungen alle jene Verordnungen zu enthalten, welche der Börsevorstand als Normen zur Regelung des Börseverkehres in ökonomischen Angelegenheiten und behufs Aufrechthaltung der Ordnung und Ruhe an der Börse erlässt.

§ 27.

Die Bureaugeschäfte des Börsevorstandes, sowie die des ständigen Börseschiedsgerichtes werden durch einen Generalsecretär und die erforderliche Hilfsbeamtenschaft besorgt.

Der Börsevorstand bestimmt einen Beamten, welcher im Verhinderungsfalle den Generalsecretär zu vertreten hat.

Den mit der Oberaufsicht betrauten staatlichen Organen sind Seitens des Börsevorstandes eventuell angemessene, mit der nöthigen Einrichtung versehene Amtslocalitäten, sowie die Bureauerfordernisse unentgeltlich zur Verfügung zu stellen.

§ 28.

Der Börsevorstand hat folgende Functionen:

a) er erstattet diejenigen Gutachten, welche öffentliche Behörden von ihm verlangen;
b) er stellt Anträge an die betreffenden Behörden und bringt an massgebender Stelle im Interesse des Verkehres Wünsche zur Kenntniss;
c) er bestimmt die Börsezeit und den Ort der Börseversammlungen;
d) er ertheilt die Börseeintrittskarten und entscheidet, ob ein Börsebesucher die für die Mitgliedschaft vorgeschriebenen Erfordernisse besitzt oder nicht (§ 8);
e) er hat die Obsorge für Erhaltung der Ordnung in den Localitäten der Börse;
f) er erlässt die Normen zur Regelung des Börseverkehrs;
g) er besorgt die amtliche Ausmittlung der Fracht- und Prämiensätze nach einem von ihm aufzustellenden besonderen Regulativ;
h) er bildet das ständige Schiedsgerichtscollegium;
i) er besorgt die Einleitung und die Durchführung der statutenmässigen Wahlen;
k) er ernennt den Generalsecretär und eventuell sonstige Beamte und Bedienstete;
l) er verwaltet den Börsefond und ist berechtigt, für denselben Darlehen aufzunehmen;
m) er veranlasst die Ausschreibung der Bewerbungen für die Besetzung von Handelsmäklerstellen an der Aussiger Börse;
n) er nimmt die Prüfungen vor, welche zur Erlangung der Befähigung für die Stelle eines Handelsmäklers an der Aussiger Börse abzulegen sind;
o) er ernennt die Handelsmäkler für die Aussiger Börse;
p) er führt die Disciplinaruntersuchungen gegen Handelsmäkler an der Aussiger Börse;
q) er vertritt die Börse in allen Angelegenheiten nach Aussen;
r) er überwacht die von ihm behufs Förderung von Handel und Schiffahrt geschaffenen Institutionen;
s) der Börsevorstand hat überhaupt alle ihm gesetzlich zukommenden oder in diesem Statut ausdrücklich erwähnten Obliegenheiten.

§ 29.

Der Börsefond bildet das Vermögen der Aussiger Börse, und dient derselbe mit den laufenden Einnahmen zur Erhaltung der Börse und der Einrichtungen, die im Interesse des Geschäftsverkehres getroffen werden.

Der Börsefond haftet für die bestehenden und künftig erwachsenden vermögensrechtlichen Verbindlichkeiten der Börse.

§ 30.

Die Mittel zur Erhaltung der Börse werden aufgebracht:

a) durch die Jahresbeiträge und sonstigen Börseeintrittsgebühren;
b) durch die Erträgnisse des Börsefonds, eventuell durch diesen selbst;
c) durch anderweitige Zuflüsse.

§ 31.

Für den Fall der Auflösung der Börse ist der Börsefond je zur Hälfte zur Förderung von kaufmännischen und Schiffahrtszwecken zu verwenden.

Ueber die Art dieser Verwendung entscheidet die Reichenberger Handels- und Gewerbekammer.

§ 32.

Der Casseverwalter hat das Vermögen der Börse nach Beschluss des Börsevorstandes verzinslich anzulegen. Er verfasst spätestens im Monat November eines jeden Jahres den Voranschlag für das nächstfolgende Kalenderjahr, stellt Anträge

über die Höhe des Jahresbeitrages, des Eintrittspreises und anderer Gebühren, sowie sonstiger Mittel zur Bedeckung der Erfordernisse und holt die Beschlussfassung des Börsevorstandes über diese Vorlagen ein. Spätestens im Monat Februar eines jeden Jahres hat der Casseverwalter den Rechnungsabschluss des abgelaufenen Kalenderjahres fertig zu stellen und dem Börsevorstand zur Genehmigung vorzulegen.

Der Börsevorstand hat den genehmigten Rechnungsabschluss zu veröffentlichen.

§ 33.

Ausscheidende Mitglieder haben bis 31. October spätestens zu kündigen, sonst muss das nächste Jahr noch bezahlt werden. Wer trotz ergangener Aufforderung bis spätestens 30. April seinen Jahresbeitrag nicht entrichtet, gilt als ausgeschieden.

Ausserdem erlischt die Mitgliedschaft durch den Tod.

§ 34.

Streitigkeiten aus Börsegeschäften müssen, wenn die Parteien nichts anderes schriftlich vereinbart haben, durch das ständige Schiedsgericht der Aussiger Börse ausgetragen werden, und es bildet das Schiedsgerichtsstatut einen integrirenden Theil des Börsestatuts.

§ 35.

In Absicht auf die als wünschenswerth erkannte beschleunigte Eröffnung der Aussiger Börse haben folgende specielle Bestimmungen zu gelten:

1. Bis zur Constituirung des statutenmässig gewählten Börsevorstandes werden die Functionen desselben von neun durch die Handels- und Gewerbekammer in Reichenberg zu bestellende Vertrauensmänner ausgeübt, und haben für deren interimistische Amtsführung die Bestimmungen der §§ 18 ff. analoge Anwendung zu finden.
2. Dem gegenwärtigen Börsestatute (sammt dessen integrirenden Bestandtheil bildenden Schiedsgerichtsstatute) wird die im § 2 des Börsegesetzes vom 1. April 1875, R.-G.-Bl. Nr. 67, vorgesehene staatliche Genehmigung lediglich provisorisch mit Beschränkung auf die Geltungsdauer Eines Jahres vom Tage der Eröffnung der Börse an ertheilt, und wird es zwei Monate vor Ablauf der Geltungsdauer dieses provisorischen Börsestatutes dem auf Grund desselben fungirenden Börsevorstande obliegen, ein mit Benützung der inzwischen gemachten Erfahrungen zu entwerfendes definitives Börsestatut zur staatlichen Genehmigung im Sinne des Börsegesetzes vom 1. April 1875 vorzulegen.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Projectirte Localbahn Mauthausen-Grein. (Anordnung der Stationscommission: Erörterung der Trassenfragen, eventuell Vornahme der politischen Begehung.) Das k. k. Handelsministerium hat unterm 14. December 1895 die k. k. Statthalteri in Linz beauftragt, hinsichtlich des Detailprojectes für die projectirte Localbahn von Mauthausen nach Grein die Stationscommission und politische Begehung vorzunehmen und in Verbindung hiemit die etwa derzeit noch in Betracht kommenden Trassenfragen, insbesondere aber die Frage der Trasseführung von km 25/26 bis km 30/31 klarzustellen und nur bei anstandslosem Ergebnisse dieser Amtshandlung in unmittelbarem Anschlusse die politische Begehung einzuleiten. [H.-M.-Z. 69.511 ex 1895.]

Beseitigung der letzten österreichischen Schiffkornbrücke auf österreichischen Strecken des öffentlichen Verkehres. Auf Grund des Ergebnisses der am 15. November 1895 durchgeführten ämtlichen Erprobung der Eisenconstruction des dritten Feldes der Elbebrücke in Tetschen in km 2·0/2 der Strecke Bodenbach—Tannenberg der Böhmischen Nordbahn wurde hiefür der Benützungsconsens ex commissione ertheilt. Hiedurch erscheint die letzte Schiffkornbrücke auf Strecken des öffentlichen Verkehrs in Oesterreich ausser Betrieb gesetzt. [G.-I.-Z. 21.803 ex 1895.]

Böhmische Nordbahn. (Linie Prag—Georgswalde-Ebersbach: Kohlenschuppen in Schönlinde.) In der Station Schönlinde wird für Zwecke des D. H. Schmidt ein Kohlenschuppen hergestellt. [16. December 1895, Z. 73.360.]

Südbahn-Gesellschaft. (Linie Bruck a. d. M.—Vordernberg: Industriegeleise in Donawitz: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Graz hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes der Oesterr. Alpinen Montangesellschaft für die Herstellung eines Industriegeleises in der Hütte Donawitz für den 7. Jänner anberaumt, und wurde mit der Leitung der Commission der k. k. Bezirkshauptmann Friedrich Freiherr v. Schweickhardt betraut. [G.-I.-Z. 23.914 ex 1895.]

— (Linie Wiener-Neustadt — Landesgrenze: Umlegung einer elektromotorischen Leitung.) Auf Grund des anstandslosen Ergebnisses der am 28. November 1895 durchgeführten politischen Begehung wurde für die Umlegung einer elektromotorischen Leitung der Actiengesellschaft „Wiener-Neustädter Brauhof" durch den Bahndurchlass in km 1·198 und für die Verschmälerung dieses Durchlasses durch den Einbau der Leitungsverschalung der Bauconsens ertheilt. [19. December 1895, Z. 74.534.]

Oesterr. Nordwestbahn. (Linie Wien—Tetschen: Bauliche Herstellung in Gross-Wossek: Politische Begehung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Poděbrad hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes für die Errichtung einer Desinfectionsanlage in der Station Gross-Wossek für den 7. Jänner anberaumt. [G.-I.-Z. 24.389 ex 1895.]

— (Geleisevermehrung in Stockerau.) Auf Grund des anstandslosen Ergebnisses der am 16. November 1895 durchgeführten politischen Begehung wurde für die Umgestaltung, bezw. Vermehrung der Geleise in der Station Stockerau behufs Erleichterung der Verlademanipulation der Bauconsens ertheilt. [14. December 1895, Z. 73.193.]

— (Nebengebäude.) Für Wirthschaftszwecke der Stationsbediensteten wurde in der Station Hetzmannsdorf-Wullersdorf ein Nebengebäude hergestellt. [14. December 1895, Z. 72.863.]

Projectirte Localbahn Schwarzach—Wildbad-Gastein. (Anordnung der Trassenrevision.) Die k. k. Landesregierung hat hinsichtlich des von der Eisenbahnbau-Unternehmung Lukritz & Rzizek vorgelegten Vorprojectes für eine normalspurige Localbahn mit gemischten Betriebssystemen von der Station Schwarzach-St. Veit der k. k. Staatsbahnen nach Wildbad-Gastein eventuell nach Böckstein die Trassenrevision auf den 2. Jänner anberaumt. Bei dieser Amtshandlung wird insbesondere die Frage der Zweckmässigkeit der eventuellen Fortsetzungslinie von Wildbad-Gastein nach Böckstein vom Standpunkte der localen Verkehrsbedürfnisse zu erörtern sein. [H.-M.-Z. 75.233 ex 1895.]

Nachrichten aus Ungarn.

Eisenbahnprojecte. (Ertheilung einer Vorconcession.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat dem Gustav Vallaszky, dem Victor Pálfy und Consorten mit Erlass vom 13. December 1895, Z. 72.684, die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten im Sinne der bestehenden Normen für eine in Fortsetzung der von der Station Töke-Terebes-Gálszécs der Linie Sátoralja-Ujhely—Töke-Terebes-Gálszécs—Mező-Laborcz der kgl. Ungarischen Staatsbahnen aus projectirten Localbahn Töke-Terebes-Gálszécs—Gálszecs (vgl. Vrdgs.-Bl. Nr. 107 ex 1892, Vorconcession Post 2) und diese:

a) über Parnó, Szécs-Polyánka, die Gemarkung der Gemeinde Varannó und weiterhin über Tavarna in der Station Örmező neuerdings mit der Staatsbahnlinie Sátorálja—Örmező—Mező-Laborcz verbindende,
b) eine von der zukünftigen Station Tavarna der Linie a) abzweigende, im Ondavathale über Kis-Domása, Nagy-Domása, Kelcse, Petőfalva, Turány, Nagy-Brezsnyicze, Sztropkó, Tisinyecz, Duplin, Szorocsin, Alsó-Szvidnik, Felső-Szvidnik, Ladomér und die Gemarkung der Gemeinde Krajna-Polyána bis Komárnik (Comitat Sáros) und von dort aus bis zur ungarisch-galizischen Landesgrenze führende normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Zalathalbahn, d. i. die Linie Zala-Szent-Gróth—Balaton-Szent-György. (Technisch-polizeiliche Begehung.) Am 15. December 1895 fand unter Führung des Sectionsrathes Alexander Heim des kgl. ungarischen Handelsministeriums und mit Beiziehung der Vertreter der interessirten

Staats-, Comitats- und Gemeindebehörden, der den Betrieb übernehmenden Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen, sowie auch jener der Transdanubischen (westungarischen) Localbahnen als Eigenthümerin der neuen Linie, die technisch-polizeiliche Begehung der Theilstrecke Zala-Szent-Gróth—Zala-Apáti—Balaton-Szent-György (vgl. Concessionsurkunde Vrdgs.-Bl. Nr. 127 ex 1895) der Zalathalbahn statt, deren zweite auch bereits concessionirte Linie Zala-Apati—Garaboncz innerhalb von drei Jahren auszubauen sein wird. Die neue, 42·5 km lange Linie, deren Bauausführung und Einrichtung von der Commission als durchaus entsprechend befunden wurde, ist eine Fortsetzung der bisher als Sackbahn verbliebenen Linie Turje—Zala-Szent-Grót (Flügelbahn der Linie Kis-Czell—Turje—Csáktornya) und verbindet diese in der Station Balaton-Szent-György sowohl mit der Südbahnlinie Budapest—Balaton-Szent-György—Kanizsa—Pragerhof, als auch mit der Localbahn Balaton-Szent-György—Keszthely des Staatsbetriebes, von wo aus selbe durch Vermittlung der Linie Balaton-Szent-György—Somogy-Szobb directen Anschluss sowohl an die Hauptlinie Budapest—Dombovár—Somogy-Szobb—Zákány—Zágráb (Agram)—Fiume, als auch an die Linie Somogy-Szobb—Barcs und weiterhin an die Linie Barcs—Pakrácz-Lipik, findet. — Die Eröffnung des Betriebes im Bereiche der Linie Zala-Szent-Gróth—Balaton-Szent-György wird bereits nächster Tage erfolgen.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. (Aenderung des Stationsnamens „Jász-Monostor“ auf „Puszta-Monostor“.) Die Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen verlautbart, dass der bisherige Name der Station Jász-Monostor der Linie Hatvan—Szolnok auf Puszta-Monostor abgeändert wurde.

— (Umwandlung von Haltestellen in Stationen.) Die Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen verlautbart, dass die neu errichteten Haltestellen Milocho und Pelvás der Linie Galantha—Zsolna (Sillein), welch erstere bisher mit der Nachbarstation Pucho-Kocskócz und die zweite mit deren Nachbarstation Nagy-Bicse-Predmér tarifarisch vereinigt waren, nunmehr beide als tarifarisch selbstständige Stationen qualificirt wurden. In Folge dieser Massnahme treten am 1. Februar 1896 in der Zoneneintheilung der einzelnen benachbarten Stationen die entsprechenden Aenderungen im Wechselverkehr zwischen den nunmehrigen Stationen Milocho und Pelvás und den übrigen Relationen ein.

— (Verpachtung der Lagerhäuser am Budapester Westbahnhofe.) Die Direction der Ungar. Escompte- und Wechslerbank hat, wie aus Budapest berichtet wird, die im Bereiche des Budapester Westbahnhofes (Budapesti nyugoti pályaudvár) gelegenen, den kgl. Ungar. Staatsbahnen gehörenden und von diesen bisher betriebenen Lagerhäuser ab 1. Jänner 1896 in Pacht genommen und wird die bei Pachtantritt vorfindlichen Lagervorräthe behufs Weiterlagerung mit übernehmen. Die Geschäftsführung dieser Lagerhäuser wird der Leitung der hauptstädtischen Entrepôts unterstellt; zur Bequemlichkeit der Parteien wird jedoch daselbst ein Bureau errichtet, in welchem die Dispositionen entgegengenommen, ferner die Verrechnungen und der Cassenverkehr abgewickelt werden. Die Einlagerungen werden durch Ausgabe von Warrants bescheinigt.

Ausland.

Württemberg. (Staatsvertrag mit Bayern über den Bahnbau Lindau—Friedrichshafen.) Die württembergische Kammer der Abgeordneten hat einstimmig den Staatsvertrag mit Bayern, betreffend den Bau der Bahn Lindau-Langenargen-Friedrichshafen, genehmigt. Die Bahn soll innerhalb vier Jahren normalspurig hergestellt werden.

Russland. (Eisenbahnfusion.) Die Nikolai-Nowotorschok und Rschew-Wjasma-Eisenbahnen sind am 1./13. October in eine Linie unter der Bezeichnung Nikolai-Eisenbahn vereinigt worden.

— (Bewilligung von Eisenbahnbauten.) Der Bau einer normalspurigen Eisenbahnlinie von Bologoje via Waldaj-Staraja Russa-Porchow nach Pskow in einer Länge von etwa 332 Werst und der Zufahrtsbahnen zu den von dieser Linie zu übersetzenden Flüssen und zu den der Linie nächstgelegenen Orten ist durch Ministerialbeschluss vom 15./27. September der Rybinsk-Bologoje-Eisenbahn-Gesellschaft übertragen worden. Genannte Gesellschaft hat künftighin den Namen „Rybinsk-Eisenbahn-Gesellschaft zu führen. Der Bau der Linie Ranenburg-Pawelez mit einer Abzweigung nach Astapowo (Station der Ranenburg-Dankow-Zweiglinie) der Rjäsan-Uralsk-Eisenbahn-Gesellschaft und der Bau der Linie Elez Walujki (Station der Charkow-Balaschow-Linie) und Grafskaja (Station der Koslow-Woronesch-Rostow-Linie) — Anna a/Bitjug ist der Südost-Eisenbahn-Gesellschaft übertragen worden. Für erstere Bahn ist das Baucapital auf 3,090.000 Rubel, für letztere auf 14,934.000 Rubel präliminirt, welches bei Bedarf noch erhöht werden soll.

(Z. d. V. D. E. V.)

Schiffahrt.

Gardasee-Verbindungen. Mit 1. Jänner trat ein neuer Tarif für directe Fahrkarten zwischen der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft, der k. k. priv. Bozen-Meraner Bahn, Localbahn Mori-Arco-Riva a. G. und der Dampfschiffahrts-Gesellschaft auf dem Gardasee in Kraft. Die wesentlichste Neuerung in diesem neuen Tarif besteht darin, dass vom bezeichneten Termin an sämmtliche Hauptstationen der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft directe Billete über Riva nach den Stationen Gardone, Riviera, Sali, Desenzano und Peschiera am Gardasee, und ausserdem Wien, Budapest, Innsbruck, Bozen, St. Michele, Trient, Rovereto, Ala Retourkarten nach den Gardasee-Stationen mit 60, resp. 15 und 10 Tagen Giltigkeit ausgeben. Die k. k. priv. Bozen-Meraner Bahn hat sich vorbehalten, directe Karten nach dem Gardasee bei eintretendem Bedarf aufzulegen.

„Adria“, kgl. ungar. Seeschiffahrts-Actiengesellschaft. (Dampferfahrten im Jänner 1896.)

Export.

Im Jänner 1896 werden die nachstehend benannten erstclassigen Dampfer (oder Ersatzschiffe) von Fiume nach den unten angeführten Relationen abgelassen, wenn nicht durch Witterungsverhältnisse oder andere unvorhergesehene Ereignisse Störungen eintreten sollten:

Nach	Dampfer	Jänner
Hamburg	„Gyda“	1—10
Liverpool	„Falernian“	1—10
Hull, Newcastle o T	„Braco“	1—10
Tanger [2]), Pernambuco, Bahia. Rio de Janeiro, Santos	„Deák“	10
Rotterdam, Antwerpen	„Baross“	5—15
Liverpool	„Kedar“ (Cnnard Line)	5—15
Rouen	„Zichy“	5—15
Gibraltar [2]), London	„Rákóczy“	10—20
Hull, Newcastle o/T	„Palermo“	10—20
Liverpool	„Alsatian“	15—25
London	„Narva“	15—25
Rouen		15—25
Barcelona [1])	„Andrássy“	25
Algier [2]), Glasgow	„Matlekovits“	21—31
Liverpool	„Aleppo“ (Cunard Line)	21—31
Bordeaux	„Jokai“	21—31
New-York	„Belgravia“ (Anchor Line)	21—31
Rotterdam, Antwerpen	„Szt. István“	25/I—5/II

[1]) Der Dampfer wird ausser Barcelona noch einen zweiten Mittelmeerhafen des spanischen Continents, eventuell Cadix, berühren.

[2]) Falls acht Tage vor Abfahrt des Dampfers keine genügenden Ladungen nach Tanger, Gibraltar oder Algier angemeldet wurden, behält die Direction sich das Recht vor, die Berührung dieser Häfen zu unterlassen.

Import.

Im Jänner 1896 werden in der Richtung vom Auslande heimwärts folgende Dampfer (oder Ersatzschiffe) verkehren, wenn nicht durch Witterungsverhältnisse oder andere unvorhergesehene Ereignisse Störungen eintreten sollten:

Von	Nach	Dampfer	Jänner
Liverpool	Fiume, Triest	„Aleppo“ (Cunard Line)	1—10
Hull, Newcastle o/T	Triest, Fiume	„Mourino“	1—10
Liverpool	„ „	„Andalusian“	1—10
Rotterdam, Antwerpen	„ „	„Báthori“	5—15
London	„ „	„Wm. Bailey“	10—20
Liverpool	„ „	„Lesbian“	15—25
Rouen	„ „	„Mátyás Király“	15—25
Hull, Newcastle o/T	„ „	„Bassano“	21—31
Glasgow	„ „	„Kálmán Király“	21—31
Bordeaux	„ „	„Tibor“	21—31
Liverpool	Fiume, Triest	„Saragossa“ (Cunard Line)	21—31
Rouen	Triest, Fiume	„Stefania“	21—31
Rio de Janeiro, Santos	„ „	„Petöfi“	25/I—5/II

Ueberschiffnngsdienst mit directen Ladescheinen von den oben genannten Abfahrtshäfen nach allen Häfen des Mittelländischen und Adriatischen Meeres, ferner nach den vom Oesterr. Lloyd befahrenen Linien (Levante, Ost Indien, China und Japan).

Mittelmeer-Dienst.

Im Monate Jänner fahren folgende Dampfer von Fiume nach Marseille: „Zrinyi“ am 6., „B. Kemény“ am 13., „Szent László“ am 20. und „Tisza“ am 27.;

von Marseille nach Fiume: „Szent László" am 1., „Tisza" am 8., „Adria" am 15., „Zrinyi" am 22. und „B. Kemény" am 29.

Für das Unterbleiben einer Fahrt oder für den verspäteten Abgang eines bezeichneten Dampfers in Folge der bereits bestehenden oder noch einzuführenden Quarantainemassregeln übernimmt die Gesellschaft keine Verantwortung.

Verschiedene Mittheilungen.

Firmaprotokollirung. In dem Handelsregister des k. k. Handelsgerichtes Wien wurde am 20. December 1895 im Register für Gesellschaftsfirmen die Firma:

Ybbsthal-Bahn

mit nachstehenden Rechtsverhältnissen eingetragen:

1. Diese Firma ist eine auf Grund der Allerhöchsten Concessionsurkunde vom 22. October 1894, R.-G.-Bl. Nr. 219, der mit Erlass des k. k. Ministeriums des Innern vom 11. September 1895, Z. 26.488, genehmigten Statuten und des Constituirungsactes vom 19. October 1895 errichtete Actiengesellschaft.
2. Dieselbe hat ihren Sitz in Wien.
3. Der ausschliessliche Zweck der Gesellschaft ist der Bau und Betrieb einer schmalspurigen Localbahn von der Station Waidhofen a. d. Ybbs der Staatsbahnlinie Amstetten—Klein-Reifling über Hollenstein, Göstling und Lunz zum Anschlusse an die Station Kienberg-Gaming der Staatsbahnlinie Pöchlarn—Gaming.
4. Die Gesellschaft endet mit dem Ablaufe der Concessionsdauer für die obgedachte Localbahn, sofern nicht nach den Bestimmungen des Handelsgesetzbuches oder in Folge früheren Erlöschens der Concession oder endlich über einen von der k. k. Staatsverwaltung genehmigten Beschluss der Generalversammlung eine frühere Auflösung erfolgen sollte.
5. Das Gesellschaftscapital ist mit dem Betrage von 750.000 fl. ö. W., zerlegt in 7500 Stück auf den Inhaber lautende Actien zu 100 fl. ö. W., festgesetzt und besteht aus 2000 Stück Prioritätsactien im Gesammtbetrage von 200.000 fl. und aus 5500 Stammactien im Gesammtbetrage von 550.000 fl. Die Actien sind untheilbar. Das Stammactiencapital von 550.000 fl. kann nach erfolgter Volleinzahlung des gesammten Actiencapitales per 750.000 fl. um einen weiteren Betrag von höchstens 20.000 fl. durch Ausgabe von 200 Stück Stammactien à 100 fl. über Beschluss der Generalversammlung und mit Genehmigung der Staatsverwaltung erhöht werden.
6. Vorstand der Gesellschaft ist der Verwaltungsrath. Derselbe besteht aus mindestens sieben und höchstens neun Mitgliedern. Das k. k. Handelsministerium hat das Recht, ein Mitglied des Verwaltungsrathes zu ernennen. Weiters hat der niederösterreichische Landesausschuss, insolange das Land Niederösterreich durch den Besitz der von ihm gezeichneten Stammactien an dem Bahnunternehmen betheiligt ist, das Recht, ein Mitglied in den Verwaltungsrath zu entsenden.

   Die übrigen Mitglieder des Verwaltungsrathes werden von der Generalversammlung aus der Zahl der Actionäre gewählt.

   Die Functionsdauer der von der ordentlichen Generalversammlung zu wählenden Mitglieder des Verwaltungsrathes ist auf drei Jahre festgesetzt.

   Im Falle des Ablebens oder Ausscheidens eines gewählten Verwaltungsrathsmitgliedes vor Ablauf seiner Functionsdauer ist, sofern etwa in Folge dessen die Zahl der Mitglieder des Verwaltungsrathes unter die statutenmässige Minimalzahl gesunken wäre, diese Stelle provisorisch vom Verwaltungsrathe aus der Zahl der Actionäre zu besetzen.

   Ueberdies ist der Verwaltungsrath berechtigt, sich im Wege der Cooptirung bis zur statutenmässigen Maximalanzahl zu ergänzen.

   Seitens des niederösterreichischen Landesausschusses wurde in den Verwaltungsrath entsendet:

   Dr. Moriz Weitlof, Landesausschuss in Wien.

   Bei der constituirenden Generalversammlung vom 19. October 1895 wurden als Verwaltungsrathsmitglieder gewählt:

   Ludwig Höfinger, Gewerke in Scheibbs;

   Gottfried Jax, Reichsraths- und Landtags-Abgeordneter in Waidhofen a. d. Ybbs;

   Franz Leithe, Cementfabrikant in Waidhof a. d. Ybbs;

   Dr. Theodor Freiherr v. Plenker, Bürgermeister in Waidhofen a. d. Ybbs;

   Johann Schmid, Sparcassedirector in Waidhofen a. d. Ybbs, und

   Dr. Andreas Töpper, Gewerke in Lunz.
7. Die Firma wird collectiv in der Weise gezeichnet, das unter das vorgedruckte oder von wem immer geschriebene Wort: „Ybbsthal-Bahn" entweder:
   a) zwei Mitglieder des Verwaltungsrathes, oder
   b) ein Mitglied des Verwaltungsrathes und ein mit der Procura betrauter Beamter, letzterer mit einem die Procura andeutenden Zusatze, eigenhändig ihren Namen beisetzen.
8. Die Kundmachungen der Gesellschaft erfolgen durch die einmalige Einschaltung in der amtlichen Wiener Zeitung.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des CCXLV. Stückes.) Das am 27. December 1895 herausgegebene CCXLV. Stück enthält unter

Nr. 1730: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Galizien vom 19. December 1895, Z. 104.796, betreffend die Wiedergestattung des freien Verkehres mit Klauenthieren im potitischen Bezirke Stryj in Galizien.

Nr. 1731: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Niederösterreich vom 24. December 1895, Z. 122.733, betreffend den Verkehr mit Schweinen aus dem Stadtgebiete Debreczin in Ungarn nach Niederösterreich.

Nr. 1732: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Kärnten vom 23. December 1895, Z. 16,666, betreffend die Wiedergestattung der Einfuhr von Mastschweinen aus dem Stadtgebiete Debreczin in Ungarn nach Villach in Kärnten.

Nr. 1733: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Krain vom 20. December 1895, Z. 17.213, betreffend die Wiedergestattung der Einfuhr von Schweinen aus dem Stadtgebiete Debreczin in Ungarn in das Schlachthaus zu Laibach in Krain.

Nr. 1734: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Krain vom 20. December 1895, Z. 17.308, betreffend die Wiedergestattung der Einfuhr von Borstenvieh aus dem Bezirke, bezw. der Stadt Marburg in Steiermark nach Krain.

Nr. 1735: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 22. December 1895, Z. 205.030, betreffend die Wiedergestattung der Einfuhr von Klauenthieren aus dem Gebiete der Stadt Debreczin in Ungarn nach Böhmen.

Nr. 1736: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Schlesien vom 21. December 1895, Z. 23.793, betreffend die Bestimmung der Station Odrau als ständige Ein- und Ausladestation für Viehtransporte, sowie der Stationen Schönbrunn und Stauding als zeitweilige Ein- und Ausladestationen für Wiederkäuer.

Nr. 1737: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Salzburg vom 21. December 1895, Z. 14.932, betreffend die Zulassung der Einfuhr von Schweinen aus dem ungarischen Stadtgebiete Debreczin nach Salzburg.

Personal-Nachrichten.

Seine k. und k. Apostolische Majestät haben mit allerhöchster Entschliessung vom 29. December 1895 den mit dem Titel und Charakter eines Baurathes bekleideten Inspector der k. k. General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen Franz Granzner zum Oberinspector allergnädigst zu ernennen geruht.

Glanz m. p.

Se. k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 20. December 1895 dem Oberconducteur der Oesterreichischen Staatsbahnen Ludwig Hadaczek anlässlich seiner Versetzung in den bleibenden Ruhestand in Anerkennung seiner vieljährigen treuen und belobten Dienstleistung das silberne Verdienstkreuz mit der Krone allergnädigst zu verleihen geruht.

Der k. k. Handelsminister hat den Commissär der General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen Carl Siegmund zum Inspector dieser Behörde ernannt.

Der Handelsminister hat die Ministerial-Concipisten Dr. Heinrich Kautzky und Josef Freiherrn von Beess-Chrostin zu Ministerial-Vicesecretären im Handelsministerium ernannt.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Sächsisch-Oesterreichischer Personen- und Gepäcksverkehr über Bodenbach, Tetschen, Moldau und Eger.

Verlegung des Einführungstermines des neuen Tarifes.

Der im Verordnungs-Blatte des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt vom 21. November 1895, Nr. 135, zur Einführung mit 1. Jänner 1896 publicirte Tarif für den obgenannten Verkehr tritt erst mit 1. März in Wirksamkeit.

Wien, am 26. December 1895. [1]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichischer Eisenbahnverband.

Herausgabe eines Berichtigungsblattes zu dem ab 1. Jänner 1896 giltigen Nachtrage II zum Anhange zu den Tarifen Theil II.

Zum obigen Nachtrage gelangt ein Berichtigungsblatt zur Ausgabe, durch welches der Termin für die Inkraftsetzung der geänderten besonderen Bestimmungen, sowie einiger geänderter Frachtsätze auf den 1. Februar 1896 erstreckt wird.

Wien, am 30. December 1895. [2]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Combinirter Schiffs- und Bahnverkehr.

I. Nachtrag zum Ausnahmetarif Nr. 1, giltig vom 1. September 1895, für die Beförderung von Getreide, Hülsenfrüchten, Mahlproducten aus Getreide und Hülsenfrüchten (ausgenommen Kleie), Malz, sowie von Oelsaaten bei Aufgabe in ganzen Schleppladungen, bezw. in sackirten Theilsendungen von mindestens 10.000 kg oder Frachtzahlung für dieses Gewicht auf einen Frachtbrief von Stationen der Ersten k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft nach Stationen der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen mit Umschlag in Wien oder Passau. Giltig vom 1. Jänner 1896.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den betheiligten Verwaltungen, bezw. Stationen unentgeltlich zu beziehen.

I. Aenderungen und Ergänzungen der Schnitttafel b.

Schnitttafel b.

Für Sendungen von den Schiffsstationen der

Gruppe A.

Im Haupttarife auf Seite	Bahnentfernungen von Wien	Bahnentfernungen von Passau	Vom Schnittpunkte nach	ist abzuändern, bezw. nachzutragen		Mit Umschlag in Wien, Serie I (Getreide etc.) Schnitt-fracht	Wien, Serie I Cours-differenz	Wien, Serie II (Mais) Schnitt-fracht	Passau, Serie I (Getreide etc.) Schnittfracht Theilbetrag a	Passau, Serie I Theilbetrag b	Passau, Serie I zusammen	Passau, Serie I Cours-differenz	Passau, Serie II (Mais) Schnittfracht Theilbetrag a	Passau, Serie II Theilbetrag b	Passau, Serie II zusammen
	Kilometer					Pfennig für 100 Kilogramm									
26			Huglfing *** . . .	abzuändern	von	195		153		127	188			85	146
					auf	189		147		121	182			79	140
32			Murnau ***	abzuändern	von	201		156		133	194			88	149
					auf	195		150		127	188			82	143
36			Polling ***	abzuändern	von	193		151		125	186			83	144
					auf	187		145		119	180			77	138
38	720	401	Ritschenhausen . .	abzuändern	von										
	719	400			auf										
44	498	249	Tirschenreuth . . .	nachzutragen		176	—	144	61	108	169	—	61	76	137
44			Uffing ***	abzuändern	von	199		156		131	192			88	149
					auf	193		150		125	186			82	143

Schnitttafel b.

Für Sendungen von den Schiffsstationen der

Gruppen B und C.

Im Haupttarife auf Seite	Vom Schnittpunkte nach	ist abzuändern, bezw. nachzutragen		Für Sendungen von den Schiffsstationen der Gruppe	Mit Umschlag in Wien: Serie I (Getreide etc.) Schnitt-fracht	Wien: Serie I Cours-differenz	Wien: Serie II (Mais) Schnitt-fracht	Passau: Serie I (Getreide etc.) Schnittfracht Theilbetrag a	Passau: Serie I Schnittfracht Theilbetrag b	Passau: Serie I Schnittfracht zusammen	Passau: Serie I Cours-differenz	Passau: Serie II (Mais) Schnittfracht Theilbetrag a	Passau: Serie II Schnittfracht Theilbetrag b	Passau: Serie II Schnittfracht zusammen
					Pfennig für 100 Kilogramm									
27	Huglfing*** . . .	abzuändern	von	B und C	219		161		127	212			85	154
			auf		213		155		121	206			79	148
29	Küps	abzuändern	von	„			185							
			auf	„			183							
33	Murnau***	abzuändern	von	„	225		165		133	218			88	158
			auf	„	219		159		127	212			82	152
37	Polling***	abzuändern	von	„	217		160		125	210			83	153
			auf	„	211		154		119	204			77	147
45	Tirschenreuth . . .	nachzutragen		„	181	3	155	66	108	174	3	72	76	148
45	Uffing***	abzuändern	von	„	223		163		131	216			88	156
			auf	„	217		157		125	210			82	150

II. Aenderungen der Anstossbeträge für die bayerischen Localbahnstrecken.

Auf Seite 52 bis 54 des Tarifes sind die Anstossbeträge:

für	abzuändern	Serie I (Getreide etc.)	Serie II (Mais)
		Pfennig für 100 kg	
Billenhausen	von	17	13
	auf	11	7
Ellzee	von	13	11
	auf	7	5
Ichenhausen	von	11	10
	auf	5	4
Kleinkötz	von	9	8
	auf	3	2
Krumbach-Hürben . .	von	19	15
	auf	13	9
Neuburg a. d. Kamlach	von	16	12
	auf	10	6

III. Aenderung von Stationsnamen.

Auf Seite des Haupttarifes:	ist der Stationsname:	abzuändern auf:
12, 16 und 17	Aibling	Bad Aibling
18 und 19	Bruck	Bruck bei München
22 und 23	Fischbach	Fischbach am Inn
26 und 27	Höchstädt	Höchstädt a. D.
32 und 33	Moosach	Moosach bei München
40 und 41	Saal	Saal a. d. D.

IV. Coursstands-Aenderung.

Auf Seite 8 des Tarifes ist in der Vormerkung über die Anwendung der Coursdifferenzen in der 1. Colonne (die Coursdifferenzen werden unberücksichtigt gelassen) einzutragen:

„Ab 1. November 1895.“

Wien, am 28. December 1895. [3]

K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn.

Schleppbahn-Gebühren für den neuen Christinen-Schacht bei Karbitz.

Die Schleppbahn-Gebühren für Kohlensendungen von dem demnächst die Förderung beginnenden Christinen-Schachte bis in die Station Karbitz betragen in beiden Richtungen Aussig und Komotau:

		für 10.000 kg
a) im Inlandverkehre	K	2·80
b) im Auslandverkehre	Mk.	2·40
bezw.	Frcs.	3·—

Teplitz, am 31. December 1895. [4]

Oesterreichisch-Ungarisch-Französischer Eisenbahnverband.

Frachtberechnung für Möbelwagen von mehr als 6·5 m Länge auf den Strecken der Französischen Ostbahn.

Die Transportgebühren für leere oder beladene Möbelwagen, deren Länge die des Fahrmateriales der Französischen Ostbahn, d. i. 6·5 m überragt, und zu deren Beförderung auf den Strecken der Französischen Ostbahn somit zwei Wagen erforderlich sind, werden, auch wenn die Möbelwagen nur auf einem Wagen einer ausserfranzösischen Verwaltung verladen sind, rücksichtlich des Durchlaufes auf den Linien der Französischen Ostbahn in der Weise berechnet, dass ausser den im Tarif-Theil I, Abth. B, des in der Ueberschrift genannten Eisenbahnverbandes unter Artikel 29 f angeführten Gebühren für den Möbelwagen und dessen Ladung noch der im Tarif-Theil II b, Frachtgut-Specialtarif Nr. 28, § 1, Artikel 3, für Schutzwagen vorgesehene Zuschlag von 0·15 Frcs. per Kilometer eingehoben wird.

Wien, am 31. December 1895. [5]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Schlesisch-Sächsischer Verbandsverkehr. (Neuer Gütertarif.) Am 1. Jänner trat unter der Bezeichnung „Schlesisch-Sächsischer Verband" ein neuer Gütertarif in Kraft. Derselbe enthält die Entfernungen und Frachtsätze für den Verkehr zwischen Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke Breslau, Kattowitz und Posen, der Breslau-Warschauer Eisenbahn, sowie der Nebenbahn Hansdorf-Priebus einerseits und Stationen der kgl. Sächsischen Staats-, sowie der in Verbindung mit denselben verwalteten sonstigen Eisenbahnen und den Stationen Friedland in Böhmen, Raspenau-Liebwerda und Reichenberg der k. k. priv. Südnorddeutschen Verbindungsbahn andererseits.

Durch den neuen Tarif werden aufgehoben:

1. der Gütertarif für den Breslau-Sächsischen Verbandsverkehr vom 1. August 1891 nebst sämmtlichen Nachträgen;
2. der Gütertarif für den Bromberg-Sächsischen Verbandsverkehr vom 1. Jänner 1892 nebst sämmtlichen Nachträgen;
3. der Gütertarif Heft 1, für den Stettin-Schlesisch-/Märkisch-Sächsischen Verbandsverkehr vom 1. September 1890 nebst sämmtlichen Nachträgen;

die unter 2 und 3 genannten Tarife jedoch nur insoweit, als sie sich auf den Verkehr mit Stationen beziehen, für den der neue Tarif Anwendung findet.

Durch den neuen Tarif werden sowohl Frachtermässigungen, als auch Frachterhöhungen herbeigeführt. Insoweit Erhöhungen gegen die bisherige Frachtberechnung eintreten, bleibt letztere noch bis Ende Februar 1896 in Wirksamkeit.

Abdrücke des neuen Tarifes sind bei den betheiligten Abfertigungsstellen zum Preise von 1 Mk. 40 Pfg. für 1 Stück zu beziehen.

Deutsch-Russischer Gütertarif. (Neue Tarifnachträge.) Mit Giltigkeit vom 20. December 1895 alten Stils (1. Jänner 1896 neuen Stils) wurde für den Deutsch-Russischen Gütertarif, Theil II der V. Nachtrag und zum Theil III B der II. Nachtrag herausgegeben. Ersterer enthält namentlich Ergänzungen und Berichtigungen des Waarenverzeichnisses nebst Güterclassification, letzterer unwesentliche Berichtigungen und billigere Frachtsätze im Ausnahmetarif 15 für nicht gebrauchte Knochenkohle von russischen Stationen nach Königsberg, Pillau, Memel, Danzig und Neufahrwasser. Soweit durch die Tarifänderungen Verkehrserschwernisse oder Frachtvertheuerungen eingeführt werden, gelten sie erst vom 20. Jänner 1896 alten Stils (1. Februar neuen Stils) ab. Druckstücke der Tarifnachträge sind auf den Verbandstationen kostenfrei erhältlich.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
1	Kaschau-Oderberger Eisenbahn		Baumwollgarne, laut Waarenclassification in die Classe „A" gehörig	Oderberg Teschen	Rózsahegy	Die Sendungen müssen für die ungar. Textilindustrie-Actiengesellschaft bestimmt sein a) Bei Aufgabe in beliebigen Mengen. b) Bei Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Weiteres, längstens aber bis Ende 1896	Localtarif	Oderberg: ad a) 90·9 kr. ad b) 62·9 kr. Teschen: ad a) 74·5 kr. ad b) 54·0 kr.	Oderberg: ad a) 63 kr. ad b) 50 kr. Teschen: ad a) 54 kr. ad b) 43 kr.	Oderberg: ad a) 27·9 kr. ad b) 12·9 kr. Teschen: ad a) 20·5 kr. ad b) 11·0 kr.	Im Rückvergütungswege	Gegen auf die schliessende Firma als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe, welche keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen und längstens bis Ende März 1897 einzureichen sind	Bei Sendungen, die in Oderberg vom Auslande eintreten, wird ausserdem die tarifmässige Ueberfuhrsgebühr aufgerechnet
2	Kaschau-Oderberger Eisenbahn		Die nach Classe I tarifirenden Baumwollwaaren Die in der Waarenclassification unter Pos. B—5 angeführten, in die Classe A gehörigen gemeinen Baumwollwaaren, ferner Baumwollgarn	Rózsahegy	Allen Stationen unserer Linie	Bei Aufgabe in beliebigen Mengen Bei Frachtzahlung für mindest. 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen Bei Aufgabe in beliebigen Mengen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende 1896	Localtarif		Frachtsätze der Classe II Die um 10% gekürzten Frachtsätze der Classe A Die um 10% gekürzten Frachtsätze der Classe II		Im Kartirungswege		
3	Kaschau-Oderberger Eisenbahn	Betheiligten Verwaltungen	Benzin aus Erdöl	Budapest-Ferenczvaros Budapest-kiterö Mezö-Telegd Orsova	Oderberg transit	Bei Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen und Frachtbrief	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende 1896	Localtarife		kr. 82 102 123		Im Kartirungswege		Die Oderberger Ueberführungsgebühr ist in diesen Frachtsätzen bereits inbegriffen
4	Kaschau-Oderberger Eisenbahn		Bier	Karwin	Stationen der österreichischen Linie der Kaschau-Oderberger Eisenbahn	a) Bei Aufgabe von beliebigen Mengen b) Bei Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief u. Wagen c) bei Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief u. Wagen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarif	a) Frachtsätze der Classe II b) Frachtsätze der Classe A c) Frachtsätze der Classe A	a) Frachtsätze der Classe A b) Frachtsätze des Specialtarifes 1 c) Frachtsätze der Classe B		Im Kartirungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		per 100 kg		Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)			
5	Kaschau-Oderberger Eisenbahn	Betheiligten Verwaltungen	Cement	Ujvidék	Oderberg K.O.B. und K.F.N.B. transit	Die Fracht ist für das factische Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen zu bezahlen. Die Sendungen sind mit directen Frachtbriefen nach deutschen Stationen aufzugeben	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende 1896	Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverband		78 kr.		Im Kartirungswege		
6	Kaschau-Oderberger Eisenbahn		Coaks	Oderberg transit Karwin	Ruttka transit	**Minimalquantum 25000 t.** Sendungen müssen für Nyustya-Likér bestimmt sein. Die Partei hat die Verladung in Karwin zu besorgen. Im Uebrigen sind die Bestimmungen des Oesterr.-Ungarischen Kohlentarifes massgebend	Vom 1. Jänner 1896 bis Ende 1896	Verbandstarif	Kreuzer 20 17	 18·1 15·8	 1·9 1·2	Im Rückvergütungswege	Gegen auf eine und dieselbe Partei als Aufgeber und Empfänger lautende Original-Frachtbriefe bis Ende März 1897	Im Falle die Sendungen in Oderberg aus Deutschland übertreten, wird noch an Ueberfuhrsgebühr 1 kr. pro 100 kg aufgerechnet
7	Kaschau-Oderberger Eisenbahn		Eisenerze, Manganerze und Dolomite	den zwischen Kaschau und Poprád-Felka (beide inclus.) gelegenen Stationen	Zwardon trs., Trzynietz loco Werk, Teschen trs., Oderberg loco und trs.	**Minimalquantum a) 50000 Tonnen, b) 60000 Tonnen.** Bezahlung der Fracht mindestens nach dem Ladegewichte des verwendeten Wagens. Im Uebrigen tarifmässige Bestimmungen. Die Begünstigung für Zwardon transit wird nur für Sendungen nach Friedrichshütte und Wegierska-Gorka angewendet. Sendungen für Teschen trs. müssen nach Ustron und Baschka bestimmt sein. Für solche Transporte, für welche in den diversen Verbänden eventuell billigere officielle Ausnahmetarife bestehen, entfällt jede Rückvergütung; die betreffenden Sendungen werden jedoch in das bedungene Minimalquantum mit eingerechnet. Das Aufladen aller, sowie das Abladen der in Trzynietz anlangenden Sendungen hat durch Parteiorgane zu geschehen	Vom 1. Jänner 1896 bis Ende 1896	Localtarif	Variirt	ad a) 0·12 kr. } ad b) 0·115 kr. } Einheitssatz pro 100 kg und 1 km		Im Rückvergütungswege (bei entsprechender Sicherstellung auch im Kartirungswege)	Gegen auf eine und dieselbe Partei als Aufgeberin lautende und detaillirt zu consignirende Original-Frachtbriefe, bezw. bei Sendungen über Oderberg hinaus Duplicat-Frachtbriefe bis Ende März 1897	Bei in Oderberg nach Deutschland übergehenden Sendungen wird eine Ueberfuhrsgebühr von 1 kr. pro 100 kg aufgerechnet

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
				von	nach									
8	Kaschau-Oderberger Eisenbahn		Eisenerze	Ruttka transit (von Gömörer Stationen der kgl. ungar. Staatsbahnen)	Doubrau (für Witkowitz)	**Minimalquantum 150000 t.** Bezahlung der Fracht mindestens nach dem Ladegewichte des verwendeten Wagens. Abladen durch die Partei	Vom 1. Jänner 1896 bis Ende 1896	Localtarife	19·9 kr.	13·08 kr.	6·82 kr.	Im Rückvergütungswege (bei entsprechender Sicherstellung auch im Kartirungswege)	Gegen auf eine und dieselbe Firma als Aufgeber und Empfänger lautende Original-Frachtbriefe bis 1. März 1897	
9	Kaschau-Oderberger Eisenbahn	Betheiligten Verwaltungen	Getreide aller Art, Hülsenfrüchte, Oelsaaten und Malz	Stationen der Strecke Kassa—Hétbárs (beide inclusive)	Oderberg loco und transito, Teschen loco*) und Teschen transito, Jablunkau und Karwin	**a) Bei einem Minimalquantum von 5000 Tonnen.** **b) Bei einem Minimalquantum von 10000 Tonnen.** Die für Kassa festgesetzte Begünstigung findet nur auf solche Sendungen Anwendung, welche in Kassa, bezw. in den cartellgemäss via Kassa instradirenden Stationen der kgl. ungar. Staatsbahnen aufgegeben und zur Station per Achse, bezw. auf einem Industrie- oder Strassenbahngeleise zugeführt wurden, welcher Umstand Seitens der Aufgabsstation zu bestätigen ist. Die für Oderberg festgesetzte Begünstigung findet nur auf solche österreichische und ausländische Stationen Anwendung, welche cartellgemäss ausschliesslich via Oderberg instradiren. Eine Ausnahme bilden lediglich die Stationen Brodek, Brünn, Kojetein, Kremsier, Prerau, Prossnitz und Olmütz loco und transito, sowie Böhm.-Trübau loco und transito, für welche die publicirten Nachlässe sowohl via Oderberg, als auch via Teschen, bezw. Zsolna—Vlarapass gewährt werden. Die für Teschen trs. festgesetzte Begünstigung wird nur auf Sendungen angewendet, die nach einer Station der Städtebahnlinie der K.F.N.B. (exclus. Teschen) bestimmt sind. Im Uebrigen gelten die Bestimmungen des Specialtarifes 1	Vom 1. Jänner 1896 bis 31. December 1896	Local-, bezw. Verbandstarife		Ad a) 10 kr. Refactie pro 100 kg. Ad b) 5 kr. Super-Refactie pro 100 kg für das die ersten 5000 Tonnen übersteigende Quantum		Im Rückvergütungswege	Auf eine und dieselbe Firma als Aufgeberin lautende, mit der bedungenen Bestätigung versehene Frachtbrief-Duplicate, welche spätestens bis 31. März 1897 vom Aufgeber vorzulegen sind	*) Der Refactiesatz für Teschen loco gilt nur für Gerstesendungen

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
				von	nach									
10	Kaschau-Oderberger Eisenbahn	Kaiser Ferdinands-Nordbahn und kgl. ungarische Staatsbahnen	Holz der Classe C und des Specialtarifes 2	den weiter unten angeführten Stationen *)	Oderberg transit	Die Sendungen müssen nach einer Ausland- oder Elbe-Umschlagsstation bestimmt sein. Frachtzahlung nach dem factischen Gewichte, mindestens aber für 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Im Uebrigen die Bestimmungen des Ungarisch-Deutschen Holz- und Borketarifes. Bei Aufgabe von Hölzern über 6·3 m Länge, wenn zu deren Verladung mehr als ein Wagen benützt wird, wird die Fracht nach dem factischen Gewichte, mindestens aber für 10000 kg nach jedem verwendeten Wagen berechnet	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Weiteres, längstens aber bis Ende 1896	Ungarisch-Deutscher Holz- und Borkeverkehr	V a r i i r t	*) in Kreuzern ö. W. incl. Oderberger Ueberfuhrsgebühr	V a r i i r t	Im Kartirungswege		

*) Stationen der königlich ungarischen Staatseisenbahnen:

Ajnácskö 44
Alsó-Sajó 57
Apahida 99
Arad 79

Bajmok 85
Balogfalva 45
Bánffy-Hunyad 91
Bánréve 49
Bátony 47
Bátyu 64
Bellns 30
Beregszász 68
Berzova 87
Beszterczebanya 37
Bettlér 55
Bihar-Püspöki 78
Brátka 86
Bncsa 87
Bnstyaháza 78

Csaba 72
Csap 62
Csucsa 89

Dálja 94
Debreczen 73
Dobsina 58

Eger 61
Egeres 94
Élesd 83
Erdöd 93
Eszék 97
Eszék-Alváros 97

Feled 46
Fülek 43

Garam-Berzencze 34
Gilvács trs. 81
Gombos-Bogojevo . . . 93
Gyoma 68
Gyöngyös 57

Halmi 76
Homonna 63
Hricsó 22
Huszt 75

Illava 30

Kaál-Kapolna 58
Királyháza 73
Kis-Majtény 81
Kis-Terenne 47
Koskócz 65
Kolozsvár 98
Krivány-Gyetva 37

L.-Tolcsva 62
Lónyabánya 39
Losoncz 41

M.-Sziget 82
M.-Laborcz 69
Magyar-Nádas 96
Maros-Illye 95
Mezö-Telegd 81
Mikola 77
Miskolcz gömöri p. u. . 55
Munkács 68

Nagy-Bicse-Predmér . . 22
N.-Károly 81
N.-Mihály 62
Nagy-Szöllös 72
Nemes-Militics 88
Nagyvárad 79
Nyiregyháza 65
Nyustya-Likér 51

Órmezö 62

Pálfalva 46
Párkány-Nána 53
Pásztó 49
Perbenyik 62
Pr.-Szt. Iván 91
Puchó-Kocskócz 28
Putnok 50

Radna-Lippa 84
Radvány 67
Rév 84
Rimabánya 50
Rimaszécs 48
Rimaszombat 48
Rozsnyó 55

Sajo-Szt. Péter 53
Salgó-Tarján 46
Soborsin 90
Som 66
Somos-Ujfalu 44
Strabicso-Gorond 66
Szalonta 79
Szatmár 79
Szerencs 59
Szolnok teher p. u. . . . 61
Szürte 64

Taraczköz 80
Tepla-Trencsén-Teplicz . 33
Tisza-Lucz 57
Tisza-Ujlak 70
Tiszolcz 52
Tokaj 61
Tornalja 51
Tótmegyer 46
Tótvárad 89
Trencsén-Isztebnik . . . 33

Ungvár 65

Vadna 51
Vág-Beszterczc 26
Végles-Szalatna 36
Vinkovci 98
Vukovár 96

Zám 93
Zólyom 35
Zólyom-Brezó 45
Zombor 89

Mátraer Localbahn-Station
Balla 54

1	2	3	4	5 von	5 nach	6	7	8	9 kr. a)	9 kr. b)	10 kr. a)	10 kr. b)	11 kr. a)	11 kr. b)	12	13	14
11	Kaschau-Oderberger Eisenbahn		Holzwolle	Csácza	Oderberg	Frachtzahlung für mindestens ad a) 5000 kg ad b) 10000 kg pro Wagen und Frachtbrief. Im Uebrigen gelten die tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens bis Ende 1896	Localtarif	34·1	22·8	27·4	20	6·7	2·8	Im Kartirungswege		
					Teschen				22·2	15·6	17·6	14	4·6	1·6			
					Trzynietz				19·1	13·5	15·3	12	3·8	1·5			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
12	Kaschau-Oderberger Eisenbahn		Kleinkohle (Coakskohle)	Oderberg trs. (für Sendungen aus M.-Ostrau, bezw. aus dem Ostrauer Revier)	Karwin loco	**Minimalquantum 30000 Tonnen.** Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. **Bestimmung der Sendungen zur Verwendung in den Coaksanstalten in Karwin während der Dauer der Betriebsstörung in den Karwiner Gruben**	Vom 1. Jänner 1896 bis zur Behebung der Betriebsstörung in den Karwiner Gruben, spätestens bis Ende December 1896	Localtarif	3 kr.	2 kr.	1 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin und Empfängerin lautende Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, bis Ende März 1897	
13	Kaschau-Oderberger Eisenbahn		Mineralkohle und Coaks	Oderberg	Trzynietz loco Werk	**Minimalquantum 75000 Tonnen.** Das Auf- und Abladen hat durch die Partei zu geschehen. Im Uebrigen gelten die einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. Falls das Minimalquantum von 75000 Tonnen **nicht** erreicht werden sollte, werden die Sendungen von Karwin mit 4 kr., jene von Dombrau mit 5 kr. pro 100 kg, endlich jene von Oderberg zum tarifmässigen Satze berechnet	Vom 1. Jänner 1896 bis Ende December 1896	Localtarif	kr. 6·8	kr. 6·6	kr. 0·2	Bei entsprechender Sicherstellung im Kartirungswege		Im Falle die Sendungen in Oderberg aus Deutschland übertreten, wird noch an Ueberfuhrsgebühr 1 kr. pro 100 kg aufgerechnet
				Dombrau					8·2	4·4	3·8			
				Karwin					7·3	3·7	3·6			
14	Kaschau-Oderberger Eisenbahn		Mineralkohle und Coaks	Karwin	Teschen transit (für Sendungen nach Baschka und Carlshütte)	**Minimalquantum 20000 Tonnen.** Auf- und Abladen durch die Partei. Im Uebrigen tarifmässige Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1896 bis Ende December 1896	Localtarif	3 kr.	2·6 kr.	0·4 kr.	Bei entsprechender Sicherstellung im Kartirungswege		
15	Kaschau-Oderberger Eisenbahn		Mineralkohle	Oderberg trs.	Teschen	Sendungen müssen mit directen von Margarethenschacht oder Redengrube lautenden Frachtbriefen zur Aufgabe gebracht werden. Unter Aufrechthaltung der für Kohle giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1896	Heft 2 des Oberschlesisch-Oesterr. Kohlenverkehres	8·9 kr.	7 kr. incl. Oderberger Ueberfuhrsgebühr	1·9 kr.	Im Rückvergütungswege	Gegen auf eine und dieselbe Firma als Aufgeberin und Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe, vorzulegen bis Ende März 1897	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
16	Kaschau-Oderberger Eisenbahn		Mineralkohle, Coaks und Briquettes	Oderberg transit Dombrau Karwin	1) Zsolna (Sillein) 2) Rutka	Die Sendungen müssen zum Regiegebrauche der kgl. Ungar. Staatsbahnen bestimmt sein. Auf den Frachtbriefen hat die genannte Verwaltung oder eines ihrer Organe als Aufgeber und Empfänger zu erscheinen. Im Uebrigen die Bestimmungen des Ausnahmetarifes I	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Weiteres, längstens bis Ende 1896	Local-, bezw. Verbandstarif	kr. 1) 16·0 2) 20·0 1) 20·6 2) 23·8 1) 20·0 2) 23·4	kr. 1) 12·4 2) 14·9 1) 10·8 2) 13·3 1) 10·4 2) 13·0	kr. 1) 3·6 2) 5·1 1) 9·8 2) 10·5 1) 9·6 2) 10·4	Im Rückvergütungswege	Original-Frachtbriefe bis Ende März 1897	Bei den in Oderberg von Deutschland eintretenden Sendungen wird eine Ueberfuhrsgebühr von 1 kr. pro 100 kg aufgerechnet. Der Karwin- oder Dombrau-Kaschauer Frachtsatz wird nur auf ein Maximal-Jahresquantum von 4200 Tonnen angewendet
				Dombrau oder Karwin	Kassa					41·6				
17	Kaschau-Oderberger Eisenbahn		Mineralkohle und Coaks	Dombrau oder Karwin	Eperjes	Die Sendungen müssen zum Regiegebrauche der Eperjes-Bartfelder Localbahn bestimmt sein. Auf den Frachtbriefen hat die genannte Verwaltung oder eines ihrer Organe als Aufgeber und Empfänger zu erscheinen. Im Uebrigen gelten die Bestimmungen unseres Ausnahmetarifes I	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Weiteres, längstens bis Ende 1896	Localtarif		43 kr.		Im Rückvergütungswege	Gegen Original-Frachtbriefe, längstens bis Ende März 1897	
18	Kaschau-Oderberger Eisenbahn		Mineralkohle und Coaks	1) Karwin Dombrau 2) Dombrau 3) Karwin	Zwardon	Minimalquantum 1) 2500, 2) 10000 3) 55000 t. Sendungen müssen zu Regiezwecken der k. k. österr. Staatsbahnen bestimmt sein. Einhaltung der Bestimmungen unseres Ausnahmetarifes I	Vom 1. Jänner 1896 bis Ende 1896	Localtarif	kr. 20·4 21·2 21·2 20·4	kr. ad 1) 13·2 13·8 ad 2) 12·0 ad 3) 9·2*)	kr. 7·2 7·4 9·2 11·2	Im Rückvergütungswege	Gegen auf eine und dieselbe Firma als Aufgeberin lautende Duplicat-Frachtbriefe, bis Ende März 1897	*) Dieser Frachtsatz findet bis zur Behebung der Betriebsstörung in den Graf Larisch'schen Karwiner Schachten auch für Sendungen von Dombrau Anwendung
19	Kaschau-Oderberger Eisenbahn		Mineralkohle und Coaks	Oderberg Dombrau Karwin	Rozsahegy	Minimalquantum 1) 3000, 2) 5000 t. Einhaltung der einschlägigen tarifarischen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1896 bis 31. December 1896	Localtarif	30·6 28·9 28·4	Kreuzer ad1) ad2) 26·6 22·7 24·9 21·0 24·4 20 3	ad1) ad2) 4 7·9 4 7·9 4 8·1	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin und Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe, längstens bis 31. März 1897	Im Falle die Sendungen in Oderberg aus Deutschland übertreten, wird noch an Ueberfuhrgebühr 1 kr. per 100 kg aufgerechnet
				Oderberg Dombrau Karwin	Zsolna	Minimalquantum 4500 t.			22·7 20·6 20·0	19·0 17·0 17·0	3·7 3·6 3·0			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg	per 100 kg			
20	Kaschau-Oderberger Eisenbahn	Betheiligten Verwaltungen	Mineralkohle	Dombrau	Csorna	Minimalquantum 4500 Tonnen. Die Sendungen müssen für Regiezwecke der Györ-Sopron-Ebenfurter Eisenbahn bestimmt sein, und hat auf den Frachtbriefen diese Eisenbahn oder ein Organ derselben als Aufgeber und als Adressat zu figuriren. Unter Aufrechthaltung der für Kohle giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1896 bis Ende 1896	Heft 3 des Oesterr.-Ungar. Kohlenverkehres	kr. 57	kr. 45	kr. 12	Im Rückvergütungswege	Auf Grund der Original-Frachtbriefe, welche spätestens bis Ende März 1897 vorzulegen sind	
				Karwin					56	45	11			
21	Kaschau-Oderberger Eisenbahn	Betheiligten Verwaltungen	Mineralkohle, Coaks und Briquettes	Oderberg*)	Budapest nyugoti pályaudvar Palota-Ujpest Köbánya alsó pályaudvar	Minimalquantum 20000 Tonnen. Aufrechthaltung der für den Kohlenverkehr bestehenden allgemeinen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1896 bis Ende 1896	Ausnahmetarif für den Oesterreichisch-Ungarischen Kohlenverkehr vom 1. März 1892, Heft 1 und 2	kr. 66 65 66	kr. 60 60 60	kr. 6 5 6	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf eine und dieselbe Partei als Aufgeberin lautenden Duplicat-Frachtbriefe bis Ende März 1897	*) Für ans Deutschland in Oderberg übertretende Kohlen- etc. Sendungen wird zu den gewährten Refactiesätzen noch als Ueberfuhrsgebühr 1 kr. pro 100 kg binzugerechnet. **) Für Sendungen von Mähr.-Ostrau und Hruschau finden die für das Ostrauer Revier zugestandenen Refactie-Frachtsätze Anwendung
					Budapest-Józsefváros Bndapest-Ferenczváros Budapest-Kiterö Budapest d. p. t. p. u. Budapest-Lipótváros				66	60	6			
					Budapest-Kelenföld				68	62	6			
					Köbánya felsö p. u. Köbánya-hizlalda				66	60	6			
				Dombrau	Budapest nyugoti pályaudvar Palota-Ujpest Köbánya alsó pályaudvar				64 63 64	58 58 58	6 5 6			
					Budapest-Józsefváros Bndapest-Ferenczváros Budapest-Kiterö Bndapest d. p t. p. u. Budapest-Lipótváros				64	58	6			
					Budapest-Kelenföld				66	60	6			
					Köbánya felsö p. u. Köbánya-hiazlalda				64	58	6			
				Karwin	Budapest nyugoti pályaudvar Palota-Ujpest Köbánya alsó pályaudvar				63 62 63	57 57 57	6 5 6			
					Budapest-Józsefváros Bndapest-Ferenczváros Budapest-Kiterö Budapest d. p. t. p. u. Budapest-Lipótváros				63	57	6			
					Bndapest-Kelenföld				66	60	6			
					Köbánya felsö p. u. Köbánya-hizlalda				63	57	6			
				Ostrauer Kohlenrevier**)	Budapest nyugoti pályaudvar Palota-Ujpest Köbánya alsó pályaudvar				64 63 64	58 58 58	6 5 6			
					Budapest-Józsefváros Budapest-Ferenczváros Budapest-Kiterö Budapest d. p. t. p. u. Bndapest-Lipótváros				66·4	62	4·4			
					Bndapest-Kelenföld				68·4	64	4·4			
					Köbánya felsö p. u. Köbánya-hizlalda				66·4	62	4·4			

1. Die für die Station Budapest-Kelenföld giltige Refactie wird auch für Sendungen nach den Stationen Budapest-Südbahn und Ó-Buda-Filatorigát unter Einrechnung in das bedungene Minimalqnantum angewendet.
2. Wenn die für die Budapester Gasfabrik nach Budapest-Ferenczváros und -Józsefváros bestimmten Steinkohlentransporte von diesen Bahnhöfen auf den Eisenbahnwagen unmittelbar in die Gasfabrik überführt und dort durch die Arbeiter der Fabrik ausgeladen werden, so wird für diese Leistung anf Grund der vorzulegenden Original-Frachtbriefe der Betrag von 0·6 kr. pro 100 kg rückvergütet.
3. Die Begünstigung kann nach Abschluss eines Vertrages mit den kgl. Ungar. Staatseisenbahnen und nach Deponirung einer Caution von **fl. 10000 ö. W.** auch im Kartirungswege angewendet werden.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
22	Kaschau-Oderberger Eisenbahn	Kaiser Ferdinands-Nordbahn und der königl. ungarischen Staatsbahnen	Mineralkohle	Sämmtlichen Gruben des Ostraner Revieres Mähr.-Ostrau Dombrau Karwin	Pozsony (Pressburg)-Ujváros	Minimalquantum ad a) 10000 Tonnen ad b) 15000 " ad c) 20000 " Unter Aufrechthaltung der für Kohlentransporte bestehenden allgemeinen Tarifbestimmungen. Sendungen müssen zu Regiezwecken der Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft bestimmt sein	Vom 1. Jänner 1896 bis Ende 1896	Localtarife, bezw. Oesterr.-Ungar. Kohlentarife	kr. a) 45·3 b) 45·3 c) 45·3	kr. a) 42 b) 40 c) 38	kr. a) 3·3 b) 5·3 c) 7·3	Im Rückvergütungswege	Die Differenz zwischen den ermässigten und den officiellen Frachtsätzen wird gegen Vorlage der auf die die Begünstigung in Anspruch nehmende Partei als Aufgeber und Empfänger lautenden Original-Frachtbriefe vergütet. Diese Frachtbriefe sind spätestens bis Ende März 1897 vorzulegen	
23	Kaschau-Oderberger Eisenbahn	Königl. ungarischen Staatsbahnen	Mineralkohle und Coaks	Dombrau oder Karwin	Baja Ujvidék Eszék (Essegg)	Minimalquantum 2000 Tonnen. Aufrechthaltung der für Kohle giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen. Sendungen müssen für die an den genannten Städten befindlichen Gasanstalten bestimmt sein	Vom 1. Jänner 1896 bis Ende 1896	Ausnahmetarif für den Oesterr.-Ungar. Kohlenverkehr, Heft 2	kr. 84 — 90	kr. 66 70 71	kr. 18 — 19	Im Rückvergütungswege	Gegen auf den Namen des Reclamanten als Aufgeber lautende Duplicat-Frachtbriefe bis Ende März 1897	
24	Kaschau-Oderberger Eisenbahn	Königl. ungarischen Staatsbahnen	Mineralkohle und Coaks	Dombrau oder Karwin	Zágráb (Agram)	Minimalquantum 2000 Tonnen. Aufrechthaltung der für Kohlen- und Coakstransporte bestehenden tarifarischen Bestimmungen. Die Sendungen müssen für die Zágráber Gasanstalt bestimmt sein	Vom 1. Jänner 1896 bis Ende 1896	Oesterr.-Ungar. Kohlentarif, Heft 2	86 kr.	78 kr.	8 kr.	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf die Agramer Gasgesellschaft als Aufgeber und Empfänger lautenden Original-Frachtbriefe bis Ende März 1897	
25	Kaschau-Oderberger Eisenbahn	Betheiligten Verwaltungen	Mineralkohle	1) Oderberg transit 2) Dombrau, Ostrauer Kohlenrevier, Mähr.-Ostrau und Hruschau 3) Karwin	Báziás Orsova Verciorova	Minimalquantum 500 Tonnen. Unter Aufrechthaltung der für den Kohlentransport giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen. Die Sendungen müssen zu Zwecken der Regulirung des „Eisernen Thores" an der unteren Donau bestimmt sein	Vom 1. Jänner 1896 bis Ende 1896	Oesterr.-Ungar. Kohlenverkehr	kr. 1) 96 2) 94 3) 94 1) 102 2) 100 3) 99 1) 102 2) 100 3) 100	kr. 1) 90 2) 89 3) 88 1) 96 2) 95 3) 95 1) 96 2) 95 3) 95	kr. 1) 6 2) 5 3) 6 1) 6 2) 5 3) 4 1) 6 2) 5 3) 5	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf den Namen des Reclamanten als Adressaten lautenden Original- und Duplicat-Frachtbriefe bis Ende März 1897	Für die in Oderberg aus Deutschland übertretenden Sendungen wird als Ueberfuhrsgebühr noch 1 kr. pro 100 kg aufgerechnet

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
26	Kaschau-Oderberger Eisenbahn	Betheiligten Verwaltungen	Mineralkohle	Dombrau	1) Belgrad loco 2) Belgrad trs.	Bei Aufrechthaltung der für Kohlentransporte giltigen Tarifbestimmungen ist die Fracht nach dem factischen Gewichte, mindestens für 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen zu bezahlen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens bis Ende 1896	Bestehen keine directen Tarifsätze		Francs in Gold 1) 2·12 2) 2·07		Im Kartirungswege		
				Karwin						1) 2·09 2) 2·04				
27	Kaschau-Oderberger Eisenbahn	Betheiligten Verwaltungen	Magnesitstein, roh gemahlen oder gebrannt	Jolsva	Oderberg transit (für nach Deutschland bestimmte Sendungen)	Frachtzahlung nach dem factischen Gewichte, mindestens aber für das Ladegewicht des verwendeten Wagens	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens bis Ende 1896	Verband-, bezw. Localtarife	kr. 85·7	kr. 60·9	kr. 24·8	Im Kartirungswege		
				Kőbánya alsó p. u.					81·8	62·0 (Oderberger Ueberfuhrsgebühr bereits inbegriffen)	19·8			
28	Kaschau-Oderberger Eisenbahn		Maschinen, zerlegte	Oderberg transit	Rózsahegy	Sendungen müssen mit directen Frachtbriefen von Deutschland angelangt und an die Rózsahegyer Textil-Industrie-Fabrik bestimmt sein. Frachtzahlung für mindestens a) 5000 kg b) 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende 1896	Local-, bezw. Verbandtarife	Variirt	ad a) 32·3 kr. ad b) 20·4 kr. inclus. Oderberger Ueberfuhrsgebühr		Im Rückvergütungswege	Gegen auf die reclamirende Firma als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe, längstens bis Ende März 1897	
29	Kaschau-Oderberger Eisenbahn		Roheisen	Zsolna	Trzynietz	Frachtzahlung nach dem factischen Gewichte, mindestens aber für das Ladegewicht des verwendeten Wagens	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende 1896	Localtarif	kr. 21·7	kr. 13·5	kr. 8·2	Im Kartirungswege		Im Falle die Sendungen in Oderberg nach Deutschland übergeben, wird noch an Ueberfuhrsgebühr 1 kr. pro 100 kg aufgerechnet
				Kis-Ladna	Oderberg				64·5	54·0	10·5			
		Kaschau-Tornaer Localbahn		Ferencztelep				Besteht kein directer Tarif	—	78·5	—			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
30	Kaschau-Oderberger Eisenbahn	Kgl. ungar. Staatsbahnen	Schwefelkiese und Schwefelkiesabbrände	Margitfalu trans. (für in Szomolnokhuta zur Aufgabe gelangende Sendungen)	Stationen der kgl. ungar. Staatsbahnen und der Kaschau-Oderberger Eisenbahn (loco und transit)	Minimalquantum 30.000 Tonnen. Die Sendungen müssen auf den Linien der Kaschau-Oderberger Eisenbahn oder auf den Linien der kgl. ungarischen Staatsbahnen oder, wenn beide Bahnen am Transporte betheiligt sind, auf beiden Linien insgesammt zumindest 100 km durchlaufen. Frachtzahlung mindestens nach dem Ladegewicht des verwendeten Wagens. Auf- und Abladen der Sendungen hat auf Kosten der Partei zu geschehen. Im Uebrigen gelten die tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1896 bis Ende 1896	Local-, bezw. Verbandstarife	Frachtsätze des Specialtarifes 3	Sowohl auf den Linien der kgl. ungar. Staatsbahnen als auch auf den Linien der Kaschau-Oderberger Eisenbahn der Einheitssatz von 0·11 kr. pro 100 kg und 1 km, hinzugerechnet pro Wagen und Bahn je 1 Gulden Mgb. und die ungar. Transportsteuer*)	Variirt	Im Rückvergütungswege	Gegen auf eine und dieselbe Partei als Aufgeber lautende Duplicat-Frachtbriefe bis Ende März 1897	*) Für nach böhmischen und mährischen Stationen bestimmte Schwefelkies-Sendungen wird der Einheitssatz von 0·11 kr. pro 100 kg und 1 km brutto berechnet
			Schwefelkiesabbrände	Horka, Brasso trans. (für in Zernest zur Aufgabe gelangende Sendungen) Mármaros-Sziget trans. (f. in Kis-Bocskó zur Aufgabe gelangende Sendungen) Budapest-Ferenczváros Pozsony										
31	Kaschau-Oderberger Eisenbahn	Kgl. ung. Staatsbahnen und k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Schwefelkiesabbrände	Budapest-Ferenczváros	Trzynietz	Bei Frachtzahlung nach dem factischen Gewichte, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Die Sendungen sind in leer zurückgehenden Kohlenwagen zu befördern. Das Auf- und Abladen ist durch die Partei zu bewerkstelligen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1896	Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverband	Kreuzer 60·5	40·0	20·5	Im Kartirungswege		Bei Verladung in anderen Wagen als in leer retourgehenden Kohlenwagen gelangen nicht die hier publicirten, sondern die tarifmässigen Frachtsätze zur Einhebung. Im Falle des Ueberganges der Sendungen nach Deutschland wird zum Frachtsatze nach Oderberg eine Ueberfuhrsgebühr nicht mehr hinzugerechnet
					Dombrau				64·5	43·0	21·5			
					Oderberg				66·5	45·0	21·5			
					Mähr.-Ostrau				69·0	47·3	21·7			
32	Südbahn-Gesellschaft		Chromerz	Triest S.B. und Fiume	Hrastnigg	Frachtzahlung mindestens nach dem Ladegewichte der verwendeten Wagen. Auf- und Abladen auf Kosten der Partei	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarif	74 h	62 h	12 h	Im Kartirungswege		

1	2	3	4	5	5	6	7	8	9	9	10	10	11	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg		Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg		Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
									in Centimes Gold: I	II	I	II	I	II			
33	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligten Bahnverwaltungen	I. Eisen und Stahl II. Eisen- und Stahlwaaren } laut Ausnahmetarif Nr. 7 des nebenbezeichneten directen Tarifes	Kapfenberg	Belgrad loco	Unter Beobachtung der für den Ausnahmetarif Nr. 7 des nebenbezeichneten directen Tarifes enthaltenen Bestimmungen: a) für Quantitäten unter 5000 kg; b) bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Wagen und Frachtbrief; c) bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen und Frachtbrief	Vom 1. Jänner 1896 bis zur tarifmässigen Durchführung, längstens aber bis Ende December 1896	Heft III des Tarifes für den directen Verkehr zwischen Oesterreich Ungarn, Serbien, Bulgarien und der Türkei vom 1. Jänner 1895	a) 369 b) 317 c) —	369 335 —	361 309 —	361 327 —	8 8 —	8 8 —	Im Kartirungswege		
				Kapfenberg	Belgrad transit				a) 361 b) 309 c) —	361 327 —	353 301 —	353 319 —	8 8 —	8 8 —			
				Spital am Semmering	Belgrad loco				Es bestehen keine directen Frachtsätze		a) 379 b) 327 c) 209	379 345 245					
				Spital am Semmering	Belgrad transit						a) 371 b) 319 c) 204	371 337 240					
				Steinbaus	Belgrad loco						a) 379 b) 327 c) 210	379 345 245					
				Steinbaus	Belgrad transit						a) 371 b) 319 c) 205	371 337 240					
			Chromerz	Belgrad loco	Hrastnigg	Bei Frachtzahlung für das factisch verladene Gewicht, mindestens aber für 10000 kg pro Wagen und Frachtbrief und bei Einhaltung der Bestimmungen für den Ausnahmetarif Nr. 27 des nebenbezeichneten Tarifes	Vom 1. Jänner 1896 bis Ende December 1896		Es bestehen keine directen Frachtsätze		155						
				Belgrad transit							150						
				Ristovac							246						
34	Südbahn-Gesellschaft		Coaks	Triest-Südbahn, Triest-Freihafen S.B. und Fiume	Prevali	Frachtzahlung nach dem Effectivgewichte der Sendung pro verwendeten Wagen. Die seitens der Bahnanstalt beigestellten Wagen müssen (jedoch ohne Ueberschreitung des zulässigen Ladegewichtes) räumlich vollständig ausgenützt werden. Auf- und Abladen durch die Partei	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarif	123		94		29		Im Kartirungswege		
									Heller, bezw. incl. ung. Steuer								

1	2	3	4	5	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg	per 100 kg			
35	Südbahn-Gesellschaft		Steine der Position 8—59 8—57 des Tarifes Theil I	Ronchi	Budapest S.B. / Budapest S.B. und Wien (Matzleinsdorf), sowie nach Budapest S.B. vorgelegenen ungar. Südbahnstationen und Wien (Matzleinsdorf) vorgelegenen österr. Südbahnstationen	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen. Auf- und Abladen durch die Partei	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarif	Heller bezw. inclusive ungar. Steuer: 185 / Verschieden	176 / 182	Heller: 9 / Verschieden	Im Kartirungswege		
36	Südbahn-Gesellschaft		Blochhölzer (Sägeklötze)	Weitersfeld / Mureck	Spielfeld transit	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten Wagen. Anfladen durch die Partei. Die Transporte müssen nach Kotor-Alsó-Domboru bestimmt sein und mit directen, dorthin lautenden Frachtbriefen zur Aufgabe gelangen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarif	Heller: 13 / 18	9 / 12	4 / 6	Im Kartirungswege		
37	Buschtěhrader Eisenbahn		Thonröhren und Chamottewaaren der Tarifclasse C; Thonerde der Tarifclasse C	Franzensbad transit (für Sendungen von Voitersreuth)	Weleslawin	1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht der verwendeten Wagen. 2. Das Auf- und Abladen dieser Sendungen ist parteiseits zu besorgen	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis 31. December 1896	Localgütertarif, Theil II vom 1. Juni 1887 nebst Nachträgen I bis V	38·3 kr. ö. W.	35·3 kr. ö. W.	3·0 kr. ö. W.	Im Rückvergütungswege	Bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe und Original-Frachtbriefe, auf die reclamirende Firma als Versenderin und Empfängerin lautend, vorzulegen bei der General-Direction der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn bis längstens 31. Jänner 1897	Bei Nichteinhaltung auch nur einer der gestellten Bedingungen erlischt jeder Anspruch auf eine Frachtermässigung
38	Buschtěhrader Eisenbahn		Holz des Specialtarifes 2 als Frachtgut	Pürstein / Hauenstein Warta / Welchau Wickwitz / Klösterle	Klingenthal B.E.B.	1. Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht der Sendung, mindestens aber für 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. 2. Einhaltung der übrigen für diesen Artikel giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens aber bis Ende December 1896	Localgütertarif vom 1. Juni 1887 sammt Nachträgen I bis V	Kreuzer ö. W.: 24·2 / 23·0 / 21·8 / 25·8	21·4 / 21·4 / 21·4 / 23·5	2·8 / 1·6 / 0·4 / 2·3	Im Rückvergütungswege	Bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, auf die reclamirende Firma als Versenderin lautend, vorzulegen bis spätestens 31. Jänner 1897	Bei Nichteinhaltung auch nur einer der nebenstehenden Bedingungen erlischt jeder Anspruch auf eine Frachtermässigung

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
39	Eisenbahn Wien-Aspang	Betheiligten Verwaltungen	Salz der Pos. 8-5 des Tarifes, Theil I	Sollenau transit	Aspang Edlitz Scheibling-kirchen Seebenstein Pitten Erlach Kl.-Wolkers-dorf Wr. Nenstadt Tattendorf Ober-Walters-dorf Truman Traiskirchen Biedermanns-dorf	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg für jeden Wagen und Frachtbrief. Die Sendungen müssen von der Salzgeschäfts-Abtheilung der k. k. österr. Staatsbahnen aufgegeben werden	Vom 1. Jänner bis auf Widerruf, längstens aber bis 31. December 1896		Bestehen keine Frachtsätze	Krenzer 18·6 16·4 14·6 13·4 12·1 11·1 10·2 7·4 6·3 6·8 7·3 8·2 10·1		Kartirung		
40			Baumwolle, Baumwollabfälle, Zwirn und Spinnereigewebe	Erlach und umgekehrt	Wien E.W.A. loco	In beliebigen Mengen gegen Verzicht auf die Achsverfrachtung	Vom 1. Jänner 1896 bis 31. December 1896	Local-Gütertarif	Verschieden	28·5 Krenzer einschliesslich der Anf- und Ablegegebühr	Verschieden	Rückvergütung	Vorlage der auf die reclamirende Firma lautenden Duplicat-Frachtbriefe oder Aufnahmsscheine bei Aufgahsgütern, der Original-Frachtbriefe hei Ahgabsgütern bis längstens Ende Februar 1897	
41			Wein	Wr. Neustadt und umgekehrt	Erlach	In beliebigen Mengen gegen Verzicht auf die Achsverfrachtung			Verschieden	2·0 Kreuzer Frachtnachlass	Verschieden			
42			Maner- und Dachziegel	Maria-Lanzendorf (Verladegeleise in km 11·9)	Wien E.W.A. und Klein-Schwechat	Bei einer Verfrachtung von mindestens a) 6000 Tonnen, b) 10000 Tonnen in der Zeit vom 1. Jänner bis 31. December 1896. Frachtzahlnng für das Ladegewicht des verwendeten Wagens, mindestens aber für 10000 kg für jeden Frachtbrief und Wagen. Ein- und Ausladen dnrch die Partei innerhalb 12 Tagesstunden von der Bereitstellung der Wagen an gerechnet. Die Tagesstunden werden von 6 Uhr Früh bis 8 Uhr Ahends gezählt. Bei Ueberschreitung der Ein- oder Ausladefrist wird für jede überschrittene Stnnde eine Wagenverzögerungsgebühr von 10 kr. für einen Wagen und jede angefangene Stunde gerechnet	Vom 1. Jänner 1896 bis 31. December 1896	Ermässigter Kartirungssatz, Anhang zum Local-Gütertarif, Theil II, Pos. 26 c	3·75 Krenzer	a) 3·50 Krenzer b) 3·00 Krenzer	a) 0·25 Krenzer b) 0·75 Krenzer		Vorlage der Frachtbriefe bis längstens 1. Febrnar 1897. Bei der Flüssigmachung nebiger Frachtnachlässe wird für die Benützung des auf fremdem Grunde liegenden Verladegleises eine Benützungsgebühr von 0·25 kr. für 100 kg zu Gunsten des Grndpächters in Abzug gebracht	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
43	Eisenbahn Wien-Aspang		Mauer- und Dachziegel, Tegel, Tegelsteine, Sand, Erde, Schotter und Eis, stammend aus den J. & A. Dachler'schen Ziegelwerken in Leopoldsdorf oder für dasselbe bestimmt	Maria-Lanzendorf (Industriegeleise in km 11·432)	Wien E.W.A. loco und transit und Klein-Schwechat loco und transit	**Gesammtverfrachtung von zusammen mindestens 30000 Tonnen,** in welche Menge auch die angekommenen Güter (als Kohle u. s. w.) einbezogen werden. Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht der Sendung, mindest. aber für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Einhaltung der betreffenden tarifmässigen Vorschriften. Ein- und Ausladen durch die Partei, bezw. auf deren Kosten, u. zw.: a) in Wien E.W.A. und Simmering E.W.A. innerhalb 10 Tagesstunden; b) in den übrigen Stationen innerhalb 24 auf einander folgenden Tagesstunden und c) im Ziegelwerk Leopoldsdorf innerhalb 6 Tagesstunden. Sonn- und Feiertage nicht eingerechnet. Die Tagesstunden werden ad a) für die Zeit vom 1. März bis Ende September von 5 Uhr Früh bis 8 Uhr Abends, für die Zeit vom 1. October bis Ende Februar von 6 Uhr Früh bis 6 Uhr Abends; ad c) vom Augenblicke der Bereitstellung der Wagen gezählt. — Für die Ueberstellung von Maria-Lanzendorf auf das Industriegeleise oder umgekehrt wird ausser den Frachtsätzen noch eine Zuschubgebühr eingehoben, und zwar für Wagenladungen 1·5 kr. für je 100 kg, mindestens aber fl. 1.50 für jeden Wagen; für Stückgüter 4 kr. für je 100 kg	Vom 1. Jänner 1896 bis 31. December 1896	Besteht kein Frachtsatz		3·25 kr.		Rückvergütung	Gegen Vorlage der Original-, bezw. Duplicat-Frachtbriefe bis längstens 1. März 1897	
44			Wein und Weinmost	Wien E.W.A. und umgekehrt für die über die Linien der k. k. priv. Eisenbahn Wien-Aspang in Wien E.W.A. einlangenden oder abgefertigten Sendungen	Simmering E.W.A.	Gesammtverfrachtung von zusammen a) 5000 Tonnen b) 8000 Tonnen für das Jahr 1896. In diese Menge werden auch die über die Wiener Verbindungsbahn und Wien E.W.A. einlangenden, bezw. abgefertigten Sendungen, jedoch ohne Theilnahme an der Rückvergütung, einbezogen		Localgütertarif	4 kr.	ad a) 3·0 kr. ad b) 2·5 kr.	ad a) 1·0 kr. ad b) 1·5 kr.		Vorlage der auf schliessende Firma als Aufgeberin, bezw. Empfängerin lautenden Frachtdocumente bis längstens Ende Februar 1897	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
									Kreuzer					
45	Eisenbahn Wien-Aspang		Getreide der Pos. G—13 des Tarifes Theil I	Wien E.W.A. oder Klein-Schwechat	Trumau	Gesammtverfrachtung von zusammen mindestens 2000 Tonnen für das Jahr 1896 in vollen Wagenladungen von mindestens 10000 kg für jeden Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hiefür bei Getreide, und von mindestens 5000 kg für jeden Frachtbrief und Wagen bei Mehl und Mahlproducten; bei letzteren Artikeln wird die Rückvergütung auch dann geleistet, wenn die Mindestladung von 5000 kg für jeden Wagen aus Sendungen an mehrere Empfänger in einer und derselben Abgabsstation besteht	Vom 1. Jänner 1896 bis 31. December 1896	Localgütertarif	10	8·5	1·5	Im Rückvergütungswege	Vorlage der auf schliessende Firma als Aufgeberin, bezw. Empfängerin lautenden Aufnahmsscheine und Duplicat-Frachtbriefe, bezw. Original-Frachtbriefe bis längstens Ende Februar 1897	
			Mehl und Mahlproducte der Pos. M—4 des Tarifes Theil I						12	10·5	1·5			
				oder umgekehrt					10	8·5	1·5			
46			Schnittholz	Aspang	Wr.-Neustadt loco	Verfrachtung von zusammen mindestens 20 Wagen à 10000 kg im Jahre von einem Versender ohne Unterschied der Holzsorte, unter Einhaltung der Bestimmungen des Localgütertarifes A.-T. II			13	10	3		Gegen Vorlage der auf die Versender lautenden Duplicat-Frachtbriefe bis längstens Ende Jänner 1897	In den Aufgabsstationen wird unbeschränkte Lagerfreiheit unter der Bedingung gewährt, dass die zugeführten Schnitt- und Brennhölzer dem Bahntransporte übergeben werden. Anderenfalls wird für die Lagerzeit die tarifmässige Gebühr eingehoben. Für die freilagernden Hölzer übernimmt die Bahnanstalt keine Haftung gegen Feuer und Gefahr der Entwendung
				Edlitz					12	10	2			
				Scheiblingkirchen					11	10	1			
				Aspang	Wien E.W.A. und Klein-Schwechat				23	20	3			
				Edlitz					22	20	2			
				Scheiblingkirchen					21	20	1			
			Brennholz	Aspang	Wr.-Neustadt loco				12	10	2			
				Edlitz					11·5	10	1·5			
				Aspang	Wien E.W.A. und Klein-Schwechat				20	18	2			
				Edlitz					19·5	18	1·5			
				Scheiblingkirchen					19	18	1			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
				von	nach									
47	Eisenbahn Wien-Aspang		Holz aller Art	Aspang oder Edlitz	Wr.-Neustadt und weiter gelegenen beliebigen Bestimmungsstationen	**Gesammtverfrachtung von mindestens 50 Wagen à 10 Tonnen** innerhalb der Giltigkeitsdauer dieser Begünstigung. Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1896 bis 31. December 1896	Localgütertarif	Verschieden	1 kr. Frachtnachlass	Verschieden	Rückvergütung	Gegen Vorlage der auf den Absender lautenden Duplicat-Frachtbriefe bis längstens Ende Jänner 1897	Soferne nach der Publication Pos. 46 eine höhere Refactie entfällt, wird nebige Rückvergütung nicht geleistet, die betreffenden Sendungen jedoch in das Maximal-Verfrachtungsquantum von 50 Wagen einbezogen
48			Holzbrettchen der Pos. H—19 des Tarifes, Theil I	Klein-Schwechat	Wien E.W.A.	**Gesammtverfrachtung von 1000 t** innerhalb der Giltigkeitsdauer dieser Begünstigung gegen Verzicht auf Achsverfrachtung. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg für jeden Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen			7·5 kr.	6·0 kr.	1·5 kr.		Vorlage der Original-Frachtbriefe bis Ende Februar 1897	
49			W e i s s e r d e	A s p a n g	Wien E.W.A. loco und transit oder Klein-Schwechat loco und transit	**Gesammtverfrachtung von zusammen 3000 t** innerhalb der Giltigkeitsdauer dieser Begünstigung. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg für jeden Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der Bestimmungen des Ausnahmetarifes V des Localgütertarifes		Localgütertarif, Ausnahmetarif V	20 kr.	18 kr.	2 kr.		Vorlage der Duplicat-Frachtbriefe bis längstens Ende Februar 1897	
50	Böhmischen Nordbahn		Ein tägliches und ein wöchentliches Zeitungspacket im Gewichte von höchstens 10 kg bei Beförderung mit Personenzügen	Prag K.F.J.B.	Jungbunzlau B.N.B.	Auflieferung der Zeitungspackete unter deutlicher, vorher namhaft zu machender Adresse mindestens 15 Minuten vor Abgang des betreffenden Zuges an der Gepäckscassa in conformer Verpackung. Abnahme der Zeitungspackete in der Adressstation ohne vorherige Avisirung. Haftung des Versenders für Einhaltung der Bestimmungen über postzwangpflichtige Güter	Bis auf Widerruf, längstens aber bis 31. December 1896	Gegen Vorausbezahlung eines Monatspauschales von 7·82 fl., d. i. der normalen Gepäcksfracht für 34 Expeditionen an die Hauptcassa der Böhm. Nordbahn						

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
51	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Marktgüter der Classe I	Prossnitz bezw. vice versa	Brünn	Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 300 metr. Tonnen (à 1000 kg). Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1896 bis Ende December 1896	Localtarif vom 1. Jänner 1893	51·7 kr.	46·0 kr.	5·7 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende Aufnahmsbescheinigungen, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	
52	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Rostfallzünder	Myslowitz transito	Trzebinia (für Siersza)	Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 2000 metr. Tonnen (à 1000 kg). Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen; Weiterbeförderung der Sendungen ab Trzebinia per Schleppbahn nach Siersza	Vom 1. Jänner 1896 bis Ende December 1896	Localtarif vom 1. Jänner 1893	9·4 kr.	8·3 kr.	1·1 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende, von der Aufgabsstation beglaubigte Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	
53	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Betheiligten Verwaltungen	Chlorkalk	Hruschau	Gratwein	Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1896	Tarif für den Güterverkehr zwischen Südbahnstationen und Böhmen vom 1. Juli 1893	Heller 263	239	24	Im Kartirungswege		Der nebenbezifferte Frachtnachlass wird aus dem Gebührenantheile der Kaiser Ferdinands-Nordbahn gewährt
					Graz				267	243	24			
54	Oesterr. Nordwestbahn		Steine und Schotter des Specialtarifes 3	Lititz a. d. Adler	Liebenthal	Frachtzahlung für 10500 kg pro Wagen unter Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1896	Localtarif	7·2 kr.	4·6 kr.	2·6 kr.	Im Kartirungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
55	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Spiritus	A) Rücksichtlich der Strecken der Kaiser Ferdinands-Nordbahn: Stationen in Galizien und der Bukowina	Bielitz, Jungbunzlau, Klagenfurt, Kolin, Lieben, Pardubitz, Prag, Raitz, Smiřitz, Troppau, Wessely a. d. Luschnitz und Wien	I. Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen mit directen Frachtbriefen. Nachweis der erfolgten Weiterbeförderung in gleicher oder höchstens um 10 Percent geringerer Menge nach dem Auslande oder nach Triest	Vom 1. Jänner bis auf Weiteres, längstens bis 31. August 1896	Tarif für den Galizisch-Wiener und den Ost-Nordwestösterreichischen Eisenbahnverband	Verschieden	ad A) 0·15 kr. pro 100 kg und 1 km plus 2 kr. Manipulationsgebühr pro 100 kg	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf die reclamirende Firma als Empfängerin lautenden Original-Frachtbriefe für den Bezug des Rohspiritus von Stationen in Galizien und der Bukowina und der auf dieselbe Firma als Absenderin lautenden Frachtbrief-Duplicate für den Versandt von raffinirtem Spiritus nach dem Auslande oder nach Triest. Diese Documente dürfen keinen Rückvergütungsstempel tragen, sind längstens bis Ende October 1896 vorzulegen und werden nach erfolgter Liquidirung nicht mehr zurückgestellt. Die hier verlangte Identität des Empfängers des Rohspiritus mit dem Absender von raffinirtem Spiritus erscheint bei den Sendungen nach Wien auch dann hergestellt, wenn die bezüglichen Frachtbriefe zwar an ein öffentliches Lagerhaus daselbst adressirt sind, jedoch die bahnämtliche Bestätigung, bezw. die Bestätigung der Lagerhausverwaltung enthalten, dass die betreffenden Sendungen an jene Raffinerie-Firma in Wien ausgefolgt wurden, von welcher der Weitertransport des raffinirten Spiritus erfolgt ist	Die auf Grund der vorstehenden Frachtermässigung für die Transportstrecke der Kaiser Ferdinands-Nordbahn bis Wien Nordbahnhof sich ergebenden Frachtsätze werden auch auf Sendungen nach Wien Staatsbahnhof in allen jenen Relationen angewendet, in denen im Tarife für den Galizisch-Wiener Eisenbahnverband gleiche Frachtsätze für Wien Staatsbahnhof enthalten sind
				B) Rücksichtlich der Strecken:						ad B) kr.				
				Olmütz	Jungbunzlau (Oe.N.W.B.)					40·4				
					Kolin (St.E.G.)					30·2				
					Lieben (St.E.G. u. Oe.N.W.B.)					39·8				
					Pardubitz (St.E.G.)					23·9				
					Prag (St.E.G., Oe.N.W.B. und Buhna)					39·8				
					Smiřitz					27·4				
				Brünn	Raitz					6·5				
				Zellerndorf	Wessely a. d. Luschnitz					24·0				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
56	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Spiritus	Jungbunzlau (B.N.B.)	Laube-, Tetschen Bodenbach-Landungsplatz	II. Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufgabe mit directen Frachtbriefen. Nachweis des erfolgten Bezuges des Rohspiritus von Stationen in Galizien und der Bukowina	Vom 1. Jänner bis auf Weiteres, längstens bis 31. August 1896	Verschiedene Verbandtarife	Verschieden	36 Pfennige excl. Schleppbahngeb.	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf die reclamirende Firma als Absenderin lautenden Frachtbrief-Duplicate für den Versandt des raffinirten Spiritus, sowie der auf dieselbe Firma als Empfängerin lautenden Original-Frachtbriefe für den Bezug des Rohspiritus von Stationen in Galizien und der Bukowina. Rücksichtlich der Sendungen nach den Elbeumschlagsplätzen ausserdem noch Vorlage der Original-Schiffsconnossements für den Transport per Elbe nach Hamburg. Diese Documente dürfen keinen Rückvergütungsstempel tragen, sind längstens bis Ende October 1896 vorzulegen und werden nach erfolgter Liquidirung nicht mehr rückgestellt. Die hier verlangte Identität der den raffinirten Spiritus versendenden Firma mit jener, welche den Rohspiritus von Stationen in Galizien und der Bukowina bezogen hat, erscheint bei den Sendungen ab Wien auch dann hergestellt, wenn die Frachtbriefe, welche den Bezug des Rohspiritus nach Wien documentiren, zwar an ein öffentliches Lagerhaus daselbst adressirt sind, jedoch die bahnämtliche Bestätigung, bezw. die Bestätigung der Lagerhausverwaltung enthalten, dass die betreffenden Sendungen an jene Raffineriefirma in Wien ausgefolgt worden sind, von welcher der Weiterversandt des raffinirten Spiritus erfolgte	
				Jungbunzlau (B.N.B.)	Dresden-Elbquai					83 Pfg.				
				Bielitz	Laube-, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz					138* Pfennige excl. Schleppbahngebühr				
				Kolin (St.E.G. u. Oe.N.W.B.)						51*				
				Lieben (St.E.G. u. Oe.N.W.B.)						36*				
				Pardubitz(St.E.G. u. S.N.V.B.)						59*				
				Prag (St.E.G., B.N.B., Oe.N.W.B. und K.F.J.B.)						36*				
				Raitz						89*				
				Smiřitz						57*				
				Troppau						127*				
				Wessely a. d. Luschnitz						59*				
				Bielitz	Wien K.F.N.B. transit für Sendungen nach der Schweiz u. den badisch-schweizerischen Grenzstationen Basel u. Schaffhausen, sowie nach Triest und Italien					48·5 kr.				
				Troppau						42·7 kr.				
				Jungbunzlau (B.N.B.)	Prag K.F.J.B. für Sendungen nach der Schweiz und den badisch-schweizerischen Grenzstationen Basel und Schaffhausen					Centim. 33				
				Kolin (St.E.G. u. Oe.N.W.B.)						31				
				Pardubitz(St.E.G. u. S.N.V.B.)						52				
				Raitz						77				
				Smiřitz						48				

)* Für Sendungen nach Schönpriesen-Umschlag ermässigen sich die angeführten Frachtsätze je um 5 Pfennige pro 100 kg; für Sendungen nach Dresden-Elbquai sind diese Frachtsätze um 47 Pfennige pro 100 kg zu erhöhen.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg	per 100 kg			
57	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Spiritus	Prag K.F.J.B. loco und transit, Smichow, Prag (Bubna, Sandthor und Smichow) B.E.B.	Peri transit	III. Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen mit direct von der ursprünglichen Aufgabsstation nach der Bestimmungsstation lautenden Frachtbriefen	Vom 1. Jänner bis auf Weiteres, längstens bis 31. August 1896	Verschiedene Verbandstarife	Verschieden	221 Centimes	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf die reclamirende Firma als Absenderin lautenden Frachtbrief-Duplicate, rücksichtlich der Sendungen nach den Elbe-Umschlagplätzen ausserdem noch der Original-Schiffsconnossements für den Export per Elbe nach Hamburg. Die längstens bis Ende October 1896 vorzulegenden Frachtdocumente dürfen keinen Rückvergütungsstempel tragen und werden nach erfolgter Liquidirung nicht mehr zurückgestellt	Die nebenstehenden, für die Strecken von Prag loco und transit nach Bregenz transit, Buchs transit, Lindau transit und St. Margrethen transit zugestandenen Frachtbegünstigungen finden bei den von Prag loco und transit nach schweizerischen Stationen zu den Frachtsätzen des directen Tarifes abgefertigten Sendungen in der Weise Anwendung, dass die aus den directen Frachtsätzen für die genannten Strecken entfallenden Frachtantheile in Francswährung gegen Zahlung der auf Grund des ermässigten Frachtsatzes per 79 kr., bezw. 80 kr. entfallenden Gebühr rückerstattet werden
				Prag K.F.J.B. loco und transit und Smichow	Pontebba transit					141 Centimes				
				Prag K.F.J.B. loco und transit Prag Smichow B.E.B. und Smichow	St. Margrethen transit					80 kr.				
					Bregenz transit, Buchs transit, Lindau transit					79 kr.				
				Krakau loco und transit	Dresden-Elbequai					199 Pfennige				
					Schönpriesen-Umschlag					147 Pfennige exclusive Schleppbahngebühr				
					Laube-, Tetschen-Bodenbach-Landungsplatz, Aussig-Landungsplatz					152 Pfennige exclusive Schleppbahngebühr				
					Wien K.F.N.B. für Sendungen nach der Schweiz, Triest und Tirol					59·8 kr.				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
58	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Spiritus	Stationen in Böhmen, Mähren, Schlesien, Galizien und der Bukowina rücksichtlich der Strecken der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, Oesterr. Nordwestbahn, Südnorddeutschen Verbindungsbahn und Böhmischen Nordbahn	Stationen in Steiermark, Kärnten, Krain, Tirol, Vorarlberg und dem Küstenlande mit Gestattung der Reexpedition in einer Zwischenstation behufs Raffinirung daselbst	IV. Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen, mit direct nach Stationen der genannten Kronländer, bezw. bei reexpedirten Sendungen mit direct nach der Reexpeditionsstation und bei der Weiterbeförderung von derselben mit direct nach Stationen der genannten Kronländer lautenden Frachtbriefen	Vom 1. Jänner bis auf Weiteres, längstens bis 31. August 1896	Diverse Verbandtarife, bezw. Localtarife	Verschieden	Specialtarif 1 des Localtarifes der betreffenden Eisenbahn-Verwaltungen	Verschieden	Im Rückvergütungswege	1. Bei direct nach den Alpenländern beförderten Sendungen die auf den Namen der reclamirenden Partei als Absender lautenden Frachtbrief-Duplicate. 2. Bei in einer Zwischenstation reexpedirten Sendungen die auf die reclamirende Partei als Empfänger lautenden Original-Frachtbriefe für die Beförderung des Spiritus bis zur Reexpeditionsstation, sowie zum Nachweise der erfolgten Weiterbeförderung nach den Alpenländern die betreffenden, auf dieselbe Partei als Absender lautenden Frachtbrief-Duplicate. Diese Documente dürfen keinen Rückvergütungsstempel tragen, sind längstens bis Ende October 1896 vorzulegen und werden nach erfolgter Liquidirung nicht mehr zurückgestellt. Die sub 2 verlangte Identität zwischen dem Empfänger des Rohspiritus und dem Absender des raffinirten Spiritus erscheint bei den in Wien reexpedirten Sendungen auch dann hergestellt, wenn die Frachtbriefe, welche den Bezug des Rohspiritus von Galizien und der Bukowina documentiren, zwar an ein öffentliches Lagerhaus daselbst adressirt sind, jedoch die bahnämtliche Bestätigung, bezw. die Bestätigung der Lagerhausverwaltung enthalten, dass die betreffenden Sendungen an jene Raffinerie-Firma in Wien ausgefolgt worden sind, von welcher der Weiterversandt des raffinirten Spiritus erfolgte	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
59	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betbeiligten Verwaltungen	Spiritus	Stationen in Böhmen, Mähren, Schlesien, Galizien und der Bukowina rücksichtlich der im Localgütertarife der k. k. österr. Staatsbahnen vom 1. Jänner 1896, Heft 1, Abschnitt A und B, und Heft 2, Abschnitt A, angeführten Linien, soweit nicht für bestimmte Strecken (ad III) besondere Frachtsätze angeführt sind	Stationen in Steiermark, Kärnten, Krain, Tirol, Vorarlberg und dem Küstenlande, ferner nach allen Austrittsstationen über die österr. Reichsgrenze ins Ausland mit Gestattung der Reexpedition in einer Zwischenstation behufs Raffinirung daselbst	V. Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufgabe mit directen, von der ursprünglichen Aufgabsstation nach der definitiven Bestimmungsstation, bezw. bei reexpedirten Sendungen mit direct von der ursprünglichen Aufgabsstation nach der Reexpeditionsstation und bei der Weiterbeförderung von der letzteren mit direct nach der definitiven Bestimmungsstation lautenden Frachtbriefen	Vom 1. Jänner bis auf Weiteres, längstens bis 31. August 1896	Diverse Verbandstarife, bezw. Localtarife der k. k. österr. Staatsbahnen	Verschieden	Von 1—50 km . . . . 0·12 kr. Von 151—300 km . . . . 0·09 kr. } pro 100 kg und 1 km plus 2 kr. Manipulationsgebühr pro 100 kg; „ 51—150 „ . . . . 0·10 „ für jedes weitere Kilometer . . 0·08 „ }. Für die Ermittlung der Gebühren nach diesen Frachtsätzen sind die im Localgütertarife der k. k. österr. Staatsbahnen vom 1. Jänner 1896, Theil II. Heft 1 und 2, Abschnitt A, Punkt IV, angegebenen „Bestimmungen für die Frachtberechnung auf Grund der Einheitssätze“ massgebend	Verschieden	Im Rückvergütungswege	1. Im Allgemeinen gegen Vorlage der auf den Namen des Reclamanten als Absender lautenden Frachtbrief-Duplicate. 2. Bei allen in einer Zwischenstation reexpedirten Sendungen gegen Vorlage der auf den Namen des Reclamanten als Empfänger lautenden Original-Frachtbriefe für den Bezug des Spiritus in einer Reexpeditionsstation und der auf denselben Namen als Absender lautenden Frachtbrief-Duplicate für den Weiterversandt von der Reexpeditionsstation. Sämmtliche Frachtdocumente dürfen keinerlei Rückvergütungsstempel tragen, sind längstens bis Ende October 1896 vorzulegen und werden nach erfolgter Liquidirung nicht mehr zurückgestellt. Die bei den reexpedirten Sendungen verlangte Identität zwischen dem Empfänger des Rohspiritus und dem Absender des raffinirten Spiritus erscheint bei den in Wien reexpedirten Sendungen auch dann hergestellt, wenn die Frachtbriefe, welche den Bezug des Spiritus nach Wien documentiren, zwar an ein öffentliches Lagerhaus daselbst adressirt sind, jedoch die bahnämtliche Bestätigung, bezw. die Bestätigung der Lagerhausverwaltung enthalten, dass die betreffenden Sendungen an jene Raffineriefirma in Wien ausgefolgt worden sind, von welcher der Weiterversandt des raffinirten Spiritus erfolgte	

Alle selbst durch fremde Bahnlinien getrennte k. k. österr. Staatsbahnlinien werden für die Frachtberechnung als eine zusammenhängende Strecke betrachtet. Der auf Grund der vorstehenden Frachtermässigung für die Strecke Wien—Pontebba trans. entfallende ermässigte Frachtantheil wird unter Zuschlag von 45·6 kr. pro 100 kg auf die Strecke Wien—Peri trans. übertragen. Weiters wird der auf Grund der vorstehenden Frachtermässigung für die Strecke Wien—Bodenbach entfallende Frachtantheil von 51 kr., convertirt auf 84 Pfg., unter Zuschlag der Schleppbahngebühr auch auf Sendungen im Verkehre von Wien K.E.B., K.F.J.B., St.E.G., Oe.N.W.B. und K.F.N.B. nach Laube-Tetschen Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz, ferner unter Kürzung von 5 Pfg. und Zuschlag der Schleppbahngebühr bei Transporten nach Schönpriesen-Umschlag, endlich unter Zurechnung von 47 Pfg. auf Sendungen nach Dresden-Elbkai angewendet. Bei den zum Exporte ins Ausland bestimmten Sendungen ist es gleichgiltig, ob die Weiterleitung von der österr. Grenzstation auf dem Land- oder Wasserweg erfolgt.

Besondere Bemerkungen ad I bis V.

1. Im Allgemeinen findet die Frachtberechnung zum Zwecke der Rückvergütung unter Zugrundelegung der vorstehenden Frachtbegünstigungen in dem Falle, wenn die Partei auf dem Frachtbriefe den einzuhaltenden Transportweg nicht vorschreibt, stets auf der für die Partei günstigsten Route, ohne Rücksichtnahme auf die beim Transporte factisch benützten Bahnstrecken, Anwendung. Schreibt die Partei den einzuhaltenden Transportweg auf dem Frachtbriefe vor, so findet die vorbezeichnete Frachtberechnung nur dann statt, wenn der vorgeschriebene Transportweg in der betreffenden Relation nach Massgabe der Verkehrsleitungsvorschriften zu irgend einer Zeit zur Transportbedienung zugelassen ist, gleichviel ob letzteres zur Zeit der Abfertigung der Fall ist oder nicht. Bei Vorschreibung eines Transportweges, welcher in der betreffenden Relation nach den bestehenden Verkehrsleitungsvorschriften zu keiner Zeit transportberechtigt ist, werden die vorstehenden Frachtbegünstigungen nur auf die thatsächlich benützten Transportstrecken angewendet.
2. Eine Ausnahme findet bei den in Wien reexpedirten und den ab Prag loco und Lieben loco zum Versandt gelangenden Spiritussendungen insofern statt, als die im vorstehenden Punkte 1. angegebene Frachtberechnung zum Zwecke der Rückvergütung auf Grund der vorstehenden Frachtbegünstigungen
   a) bei den in Wien reexpedirten Sendungen nur im Verkehre nach der Schweiz, Italien und den Alpenländern,
   b) bei den ab Prag loco und Lieben loco expedirten Sendungen nur im Verkehre nach der Schweiz, Tirol und Vorarlberg, sowie nach den Stationen der Südbahnstrecken Mürzzuschlag—Steinbrück (exclusive Bruck a. d. Mur), Steinbrück—Rann, Marburg—Prevali, Pragerhof—Polstrau, St. Peter—Nabresina—Görz und St. Peter—Mattuglie—Abbazia erfolgt, während im Verkehre nach allen übrigen (nicht sub a) und b)) genannten Ländern, bezw. Stationen, nach welchen die vorstehenden Frachtbegünstigungen gelten, dieselben stets nur auf die thatsächlich benützten Transportstrecken angewendet werden.

   Zur Erreichung der billigsten Fracht ist es daher in dem letztgenannten Falle erforderlich, für die betreffenden Sendungen in den bezüglichen Frachtbriefen an der hiefür vorgeschriebenen Stelle eine dementsprechende Kartirungsvorschrift (nicht etwa nur eine Transportweg-Vorschrift) anzugeben.

   Die auf Grund der vorstehenden Frachtbegünstigungen für Sendungen nach Wilten sich ergebenden Frachtsätze gelten in gleicher Höhe auch für Sendungen nach Innsbruck.
3. Die laut vorstehender Publication für Spiritussendungen von Stationen in Galizien und der Bukowina nach Stationen in Steiermark, Kärnten, Krain, Tirol, Vorarlberg und dem Küstenlande, ferner nach allen Austrittsstationen über die österr. Reichsgrenze ins Ausland, bezw. nach Laube—Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, Aussig-Landungsplatz, Schönpriesen-Umschlag und Dresden-Elbquai bestehenden Tarifzugeständnisse finden auch auf solche Sendungen Anwendung, welche in den öffentlichen Landeslagerhäusern in Lemberg oder Krakau, bezw. in den öffentlichen Lagerhäusern in Wien oder in dem Spiritusfreilager in Lemberg oder Bielitz-Biala der Reexpedition unterzogen werden, und zwar auf der Route, auf welcher die Reexpeditionsstation gelegen ist. Für die von Galizien und der Bukowina nach Wien aufgegebenen, daselbst in einem öffentlichen Lagerhause eingelagerten und sodann nach den Elbe-Umschlagsplätzen weiter beförderten Spiritussendungen können somit die in der vorstehenden Publication für die Transportstrecke von Krakau loco und transit nach den Elbe-Umschlagsplätzen enthaltenen ermässigten Frachtsätze nicht beansprucht werden.

   Zum Zwecke der Erstattung der Frachtdifferenz innerhalb der vorgeschriebenen Frist sind vorzulegen:
   a) die auf das betreffende öffentliche Landeslagerhaus in Lemberg oder Krakau, bezw. öffentliche Lagerhaus in Wien oder auf das Spiritusfreilager in Lemberg oder Bielitz-Biala als Empfänger lautenden Original-Frachtbriefe über den Transport der Spiritussendungen von der betreffenden Versandtstation in Galizien und der Bukowina nach Lemberg, bezw. Krakau oder Wien oder Bielitz-Biala;
   b) die auf dasselbe Lagerhaus, bezw. Spiritusfreilager als Absender lautenden Frachtbrief-Duplicate über den Weitertransport der eingelagerten Sendungen nach den vorgenannten Relationen,
   c) ausserdem im Verkehre nach den Elbe-Umschlagsplätzen die Original-Schiffsconnossements über den Transport der Sendungen per Elbe nach Hamburg.

   Sämmtliche Documente dürfen keinen Rückvergütungsstempel tragen und werden nach erfolgter Liquidirung nicht mehr zurückgestellt.

   Die aus Anlass der Reexpedition erwachsenen Lager-, Manipulations-, Reexpeditions- und sonstigen Gebühren bilden keinen Gegenstand der Rückvergütung.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
60	General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Mineralwasser a) verpackt in Kisten, Rahmen, Verschlägen oder Harassen b) lose verladen	Hawran	Paris (Douane und Renilly)	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 5000 kg, bezw. 10000 kg für jeden Frachtbrief und Wagen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1896	Verschieden	Verschieden	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 5000 kg Francs Gold für 1000 kg a) 71·70 b) 71·15	10000 kg a) 65·10 b) 65·10	Im Kartirungswege		
										Ausserdem wird eine Einschreibgebühr von 10 Centimes pro Sendung zu Gunsten der französischen Ostbahn erhoben				
61	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Rohes unreines Steinsalz (Fabrikssalz) aus Pos. 8·5 der Güterclassification des Tarifes, Theil I	Wieliczka	Petrowitz	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Die Sendungen müssen an ein Fabriksunternehmen adressirt sein und zu Fabrikszwecken verwendet werden	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1896	Ost-Nordwest-Oesterreichischer Eisenbahnverband, Theil II, Heft 1, vom 1. October 1893	kr. 54	kr. 30·6	kr. 23·4	Im Kartirungswege		
					Hruschau				60	33·2	26·8			
					Mähr.-Ostrau				61	33·5	27·5			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg	per 100 kg			
62	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	—	Zucker der Pos. Z, 8 der Güterclassification des Tarif-Theiles I als Frachtgut	Monfalcone transit	Cervignano	Bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Die Parteien haben das Auf- und Abladen auf eigene Kosten zu besorgen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1896	Localtarif	15 kr.	12 kr.	3 kr.	Im Kartirungswege		
63			Kleie aus der Pos. M, 4 der Güterclassification des Tarif-Theiles I als Frachtgut	Monfalcone transit	Cervignano				12 kr.	8 kr.	4 kr.			
64		Südbahn-Gesellschaft	Dünger aus der Pos. D, 15 der Güterclassification des Tarif-Theiles I als Frachtgut	Triest S.B. loco		Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen		Localtarife	Heller	Heller	Heller			
					Ronchi				21	17	4			
					Pieris-Turriaco				21	17	4			
					Villa Vicentina				25	20	5			
					Cervignano				27	20	7			
65			Ziegel der Pos. Z, 1 der Güterclassification des Tarif-Theiles I als Frachtgut	Cervignano	Görz				28	20	8			
66	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Kohle, mineralische, der Pos. K—32 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Olbersdorf	Röwersdorf	Auflieferung eines Minimal-Frachtquantums an nebigen Artikeln von zusammen 800 Tonnen innerhalb der Geltungsfrist der Begünstigung. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Die Kohle muss von oberschlesischen Grubenstationen herstammen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Weiteres, längstens bis 31. Juli 1896	Localtarif	6 kr.	1 kr.	5 kr.	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Frachtbrief-Duplicate, welche vom Absender bis längstens Ende September 1896 zu bewirken ist. Bei verspäteter Vorlage erlischt jeder Anspruch auf Vergütung	
				Jägerndorf	Hennersdorf				10 kr.	5·8 kr.	4·2 kr.			
			Kalk, gebrannter, der Pos. K—2; Kalkabfall (Kalkasche) aus der Pos. D—15 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Jägerndorf	Röwersdorf				7 kr.	6 kr.	1 kr.			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
Fortlaufende Nummer	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
67	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Lohe, auch gemahlen, in Säcken verpackt oder unverpackt	Siehe Tabelle		Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens; Einhaltung der sonstigen für diesen Artikel allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1896	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	Siehe Tabelle		Im Kartirungswege		

Nach	Station der	Von Brückl	Eberstein	Feldkirchen	Friesach	Hirt	Kienberg-Gaming	St. Lorenzen	Scheifling	Thalheim	Unzmarkt	Zeltweg
		Kreuzer ö. W. pro 100 kg										
Karbitz	Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft	83·5	83·5	—	80·5	—	65·5	—	78·5	—	77·5	75·5
Mariaschein	" "	83	83	84	80	80	65	74	78	76	77	75
Brünn	Kaiser Ferd.-Nordbahn und Oest.-ung. Staatseisenbahn-Ges.	72	73	69	66	66	57·6	66	66	66	66	66
Prossnitz	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	—	—	85·5	—	82·5	—	81	—	82·5	—	—
Zistersdorf	" "	80	80	—	77	—	55	—	75	—	74	72
Aussig	Oesterr. Nordwestbahn und Oest.-ung. Staatseisenbahn-Ges.	—	—	83	—	79	—	76	—	78	—	—
Čalositz-Černosek	Oesterr. Nordwestbahn	85	86	—	79	—	68	—	79	—	79	78
Hohenbruck	" "	—	—	82·1	—	79·1	—	79·1	—	79·1	—	—
Leitmeritz	" "	83·5	84·5	83	79	79	66·5	75·5	79	77·5	78·5	76·5
Neubidschow	" "	—	—	83·7	—	80·7	—	80·7	—	80·7	—	—
Reichenberg	" "	—	—	90·1	—	86·1	—	79·1	—	81·1	—	—
Znaim	Oesterr. Nordwestbahn und Oest.-ung. Staatseisenbahn-Ges.	67·7	68·7	66	63	63	43·7	59·7	63	61·7	62·7	60·7
Kanitz-Eibenschitz	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	72	73	69	66	66	57·6	66	66	66	66	66
Lobositz	" "	—	—	83	—	79	—	76	—	78	—	—
Raudnitz	" "	82·9	83·9	83	79	79	65·9	73·9	77·9	76·9	77·9	75·9
Theresienstadt	" "	85	86	83	79	79	68·8	76	79	78	79	78
Trebitsch	" "	74	75	—	68	—	61·6	—	68	—	68	68

1	2	3	4	5 von	5 nach	6	7	8	9	10	11	12	13	14
68	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Möbel aus gebogenem Holze, unzerlegt, und zwar: a) unverpackt oder nur in Stroh, Matten oder Leinwand verpackt; b) in Kisten, Fässern oder in Holzverschlägen (Lattenverschlägen) verpackt	Den Stationen der Kaiser Ferd.-Nordbahn: Bisenz-Pisek, Bistritz a. H., Holleschau, Wsetin; der Station der St.E.G.: Nemotitz	Paris (Douane und Reuilly), Stationen der Französischen Ostbahn bezw. umgekehrt	Die Theilsätze unter 1 (bis zum Schnittpunkte) werden für das wirkliche Gewicht, bezw. für mindestens 20 kg pro Frachtbrief, die Theilsätze unter 2 (vom Schnittpunkte) für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen berechnet	Bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis 31. December 1896	Localtarif		Frcs. Gold für 1000 kg: siehe unten		Im Rückvergütungswege	Gegen auf die betreffende Firma als Absenderin lautende Frachtbrief-Duplicate, welche bis längstens Ende März 1897 vorzulegen sind	Die Gesammtfracht wird durch Addition der Theilfrachten ermittelt, welche sich für die ganze Sendung bis zum, bezw. vom Schnittpunkte ergeben

Station	1) Bis zum Schnittpunkte (Frcs. Gold für 1000 kg)	2) Vom Schnittpunkte (Frcs. Gold für 1000 kg)
Bisenz-Pisek	a) 16·60 b) 16·60	a) 72·10 b) 72·10
Bistritz a. H.	a) 15·85 b) 15·85	a) 72·10 b) 72·10
Holleschau	a) 14·55 b) 14·55	a) 72·10 b) 72·10
Wsetin	a) 19·85 b) 16·20	a) 72·10 b) 72·10
Nemotitz	a) 21·50 b) 21·50	a) 72·10 b) 72·10

1	2	3	4	5		6	7	8	9		10		11		12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht			Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)		Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)		Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg		per 100 kg						
				von	nach												
									Heller								
									a)	b)	a)	b)	a)	b)			
69	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Getreide etc. (Nomenclatur des Tarif-Theiles II, Heft 2, für den Oesterr.-Ungar.-Russischen Grenzverkehr) von Stationen der Linie Woroschka—Charkow und darüber hinaus gelegenen russischen Stationen	a) Brody (Bhf.) transit b) Podwołoczyska (Bhf.) transit	Bochnia	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der Bestimmungen des Tarif-Theiles II, Heft 2, für den Oesterr.-Ungar.-Russischen Grenzverkehr	Vom 1. Jänner 1896 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis Ende December 1896	Tarif-Theil II, Heft 2, für den Oesterr.-Ungar.-Russischen Grenzverkehr vom 1. Jänner 1896	136	168	112	144	24	24	Im Kartirungswege		
					Dembica				—	—	112	144	—	—			
					Jaroslau				—	—	112	144	—	—			
					Krakau				136	168	112	144	24	24			
					Podgórze-Płaszów				136	168	112	144	24	24			
					Rzeszów				—	—	112	144	—	—			
					Slotwina				136	168	112	144	24	24			
					Tarnów				136	168	112	144	24	24			
70	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Roberze	Amberg	Rokitzan	Aufgabe von, oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg für einen Wagen und Frachtbrief	Vom 15. Jänner 1896 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1896	Oesterr.-ungar.-bayerischer Gütertarif, Theil II, Heft 3 vom 1. Februar 1894, Ausnahmetarif Nr. 48			Mark 0·45				Im Kartirungswege		
				Arzberg Stationen der königl. bayerischen Staatsbahnen							0·44						
71	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Steine, welche laut Tarif-Theil I, Abtheilung B des Tarifes für den Güterverkehr zwischen Oesterreich-Ungarn einerseits, Deutschland, Luxemburg, Belgien und den Niederlanden andererseits vom 1. Februar 1895 nach Specialtarif II tarifiren	Nachod	Halbstadt transit	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Ostdeutsch-österr. Eisenbahn-Verband					2 kr.		Im Rückvergütungswege	Auf den Reclamanten als Versender lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, welche längstens bis Ende März 1897 vorzulegen sind	
72	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betbeiligten Verwaltungeu	Abfallwasser, schwefelsäurehältiges	Pozsony	Lundenburg	Frachtzahlung mindestens für 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarife der betbeiligten Verwaltungen	Besteben keine directen Frachtsätze		Heller 43				Im Rückvergütungswege		Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
				Zurany							59						
				Pozsony	Roztok						120						

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
73	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Eisenerze	Kupferberg	Schönhrnnn Mähr.-Ostrau Baschka Trzynietz	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarife der betheiligten Bahnen	Bestehen keine directen Frachtsätze	75·8 75·8 81·7 86·1		Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen haben die Parteien zu besorgen
				Schmiedeberg	Schönbrunn Mähr.-Ostrau Baschka Trzynietz					77·0 77·0 82·9 87·3				
74	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Milch bei Aufgabe als Eilgut	Brankowitz	Wien (St.E.G. oder K.F.N.B.)	Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Tarif, Theil II, Heft 1, des österr. Eisenbahnverbandes, bezw. Localtarif der St.E.G.	109·7	101·7	8	Im Kartirungswege		
75	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Südbahn	Bier	Schwechat-Kledering	Wiener-Nenstadt	Aufgabe von 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Aufrechthaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	23·9		Im Kartirungswege		
						Aufgabe in beliebigen Mengen als Frachtgnt				26·3				
			Leer retourgehende Bierfässer (mit weniger als 1·3 m Durchmesser der Bodenfläche)	Wiener-Nenstadt Ebenfnrth Unter-Waltersdorf Pottendorf-Landegg	Schwechat-Kledering	Aufgabe in beliebigen Mengen als Frachtgnt				13·0 13·0 12·6 14·6				
76	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Niederschlesische Kohle und Coaks	Von sämmtlichen Versandtstellen des directen Tarifes vom 1. Jänner 1889 und von Mittelsteine (St.E.G.)	Fischamend Klein-Neusiedl Schwadorf Mannersdorf via Stadlau—Wien—Götzendorf	Aufgabe in ganzen Wagenladungen; Aufrechthaltung der für Kohle, resp. Coaks bestehenden Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Tarif vom 1. Jänner 1889 nnd Nachtrag IV zum Ausnahmetarif vom 1. März 1888	Verschieden		13·5 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf den Reclamanten als Versender lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, welche längstens bis Ende März 1897 vorzulegen sind	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10		11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)		Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg					
										Kreuzer					
										a)	b)				
77	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Rohzucker	Wien (K.F.N.B.)	a) Aussig (St.E.G) b) Schönpriesen und Nestomitz (Zuckerfabrik)	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der sonstigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende September 1896	Localtarife, bezw. Verbandstarife	Verschieden	102	102	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Auf den Reclamanten als Empfänger lautende Original-Frachtbriefe, vorzulegen spätestens bis Ende December 1896	
				Bisenz-Pisek (K.F.N.B.)	a) Aussig (Oe.N.W.B.) b) Schönpriesen und Nestomitz (Zuckerfabrik)					113	113				
				Angern	a) Aussig (St.E.G.) oder Oe.N.W.B.) b) Schönpriesen und Nestomitz (Zuckerfabrik)					102	102				
				Dürnkrut						102	102				
				Freiheitau						94	94				
				Göding						109	109				
				Kostel						102	102				
				Saitz						102	102				
				Standing						102	102				
				Hennersdorf						95	95				
				Skrochowitz-Braunsdorf						84	84				
										a)	b)				
				Čelakovic	a) Aussig (Oe.N.W.B.) b) Schönpriesen und Nestomitz (Zuckerfabrik)					—	51				
				Černožic						—	80				
				Chlumec						—	70				
				Chrast						—	92				
				Chrudim						—	86				
				Dobřenitz-Sirowatka						—	75				
				Königgrätz						—	79				
				Libic						—	61				
				Libňowes						—	64				
				Lissa						—	51				
				Melnik						—	35				
				Neubidschow						—	73				
				Nimburg (Oe.N.W.B.)						—	54				
				Obora						—	73				
				Poděbrad						—	59				
				Předměřitz						—	80				
				Smidar						—	75				
				Smiřitz						—	80				
				Wegstädtl						—	29				
				Wien (Oe.N.W.B.)						102	102				
				Wostroměř						70	70				
				Žiželitz						—	68				
				Austerlitz	Aussig (St.E.G.), Schönpriesen und Nestomitz (Zuckerfabrik)					97					
				Bisenz Stadt						113					
				Butschowitz						101					
				Kanitz-Eibenschitz						97					
				Kralup (St.E.G.)						30					
				Littau						88					
				Lužec						30					
				Schlappanitz						92					
				Tischnowitz						100					
				Welwarn						39					
				Wien (St.E.G.)						102					
				Swoleňowes (St.E.G.)	Nestomitz (Zuckerfabrik) und Schönpriesen					30					

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
78	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Eisen und Stahl, dann Eisen- und Stahlwaaren der Positionen E-6 und E-7 der Güterclassification des Tarif-Theiles I vom 1. Jänner 1893	a) Nussdorf trs b) Wien K.E.B. trs. c) Wien Südbahnhof trs. ad a), b) und c) für Sendungen aus Oberösterreich und Steiermark	Wien Nordbahnhof loco	Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. Die Sendungen müssen mit von der Ursprungsstation bis Wien Nordbahnhof lautenden Frachtbriefen aufgeliefert und ab da innerhalb dreier Monate mit neuen Frachtbriefen in Wagenladungen oder Sammelladungen von mindestens 10000 kg pro Frachtbrief nach Russland weiterbefördert werden, wobei die Weiterbeförderung nicht in einer und derselben Sendung erfolgen muss; der Empfänger der in Wien Nordbahnhof anlangenden Sendungen hat hiebei zugleich ab Wien Nordbahnhof bei der Weiterbeförderung nach Russland auf den Frachtdocumenten als Aufgeber zu erscheinen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1896	Gebührentarife für die den Verkehr zwischen den Wiener Bahnhöfen vermittelnden Eisenbahnen vom 1. Mai 1894	Frachtsätze nach Wien Nordbahnhof loco	Frachtsätze nach Wien Nordbahnhof trs.	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Empfängerin lautende Frachtbriefe bis Wien Nordbahnhof und von der Station Wien beglaubigte Verzeichnisse über die Weitersendung ab Wien Nordbahnhof, welche Verzeichnisse die Kartirungsdaten ab Wien Nordbahnhof, das Gesammtgewicht jeder Sendung, sowie die Specification der einzelnen Colli nach Zeichen, Nummer und Gewicht, für welche die Vergütung in Anspruch genommen wird, enthalten müssen. Die bezeichneten Documente, welche nicht wieder zurückgestellt werden, müssen spätestens drei Monate vom Tage der Weitersendung der Colli, für welche das Zugeständniss beansprucht wird, zur Einreichung gebracht werden. Die Beglaubigung der vorerwähnten Verzeichnisse ist stets sogleich bei jeder einzelnen Weitersendung einzuholen	Auf dasjenige Gewicht, bezw. auf diejenigen Colli einer Sendung, für welche die Weitersendung nach Russland innerhalb der nebenbezeichneten Frist gar nicht oder nicht in Wagenladungen oder Sammelladungen von mindestens 10000 kg pro Frachtbrief nachgewiesen wird, findet das nebenstehende Zugeständniss keine Anwendung. Die entfallende Rückerstattung auf Grund des nebenstehenden Zugeständnisses wird von der Kaiser Ferdinands-Nordbahn getragen

Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Angabe der Berichtigung, beziehungsweise Umschreibung derselben	Bemerkungen
1	Nr. 148 vom 21. December 1895	2478	Oe.N.W.B.	A.T.E.	Braunkohle	Kaiser Franz Josef-Stollen	Neubidschow	Die Aufgabsstation soll heissen: **„Franz Josef-Stollen"**	

K. k. Oesterr. Staatsbahnen.

Offert-Ausschreibung.

Zur Ausrüstung der im Juni, beziehungsweise August 1896 zur Eröffnung kommenden Localbahnen Nieder-Lindewiese—Barzdorf und Niklasdorf-Zuckmantel wird die Lieferung der erforderlichen Inventargegenstände im öffentlichen Offertwege vergeben, und zwar:

Gruppe	Nähere Bezeichnung der zu liefernden Gegenstände	Approximat. Kostenbetrag fl.	Gruppe	Nähere Bezeichnung der zu liefernden Gegenstände	Approximat. Kostenbetrag fl.
				Uebertrag	15.850
I	Einfache angestrichene und unangestrichene Möbel	1.500	XVI	Eiserne Möbel	400
II	Feinere Möbel mit Anstrich	1.740	XVII	Gestählte Werkzeuge, metallene Kurzwaaren und Werkzeug-Garnituren .	650
III	Harte gebeizte und polirte und amerikanisch fournirte Möbel	2.000	XVIII	Winden	90
IV	Gepolsterte Ruhebetten	200	XIX	Wagendecktücher	1.000
V	Uhren	350	XX	Bettgarnituren und Leinenwaaren . . .	200
VI	Eiserne Oberbau- und andere Werkzeuge und Ballenkarren	800	XXI	Bürstenbinderwaaren	160
VII	Hölzerne Werkzeuge, Geräthe und Karren	1.400	XXII	Luster und Lampen	650
VIII	Schiebtruhen	200	XXIII	Feilen	10
IX	Wasserbottiche	200	XXIV	Seilerwaaren	100
X	Laternen	1.200	XXV	Glocken und Metallguss	250
XI	Spenglerwaaren, exclusive Laternen . .	1.130	XXVI	Taschnerwaaren, Signalfahnen	280
XII	Gusseiserne Laternensäulen	850	XXVII	Gitter und Siebwaaren	90
XIII	Cassen, Billetkasten, Plombirzangen .	1.450	XXVIII	Zeichnen- oder Schreibrequisiten und Signalhörner	130
XIV	Feuerspritzen	1.580	XXIX	Stempel und Siegel	50
XV	Decimal- und Centimalwaagen	1.250	XXX	Wechsellaternen	600
	Fürtrag	15.850		Summe	20.510

Die zur Lieferung ausgeschriebenen Gegenstände **müssen verpackt inclusive aller Nebenspesen und franco einer Station der k. k. Staatsbahnen**, und zwar: für die Linie Nieder-Lindewiese—Barzdorf bis 1. Mai 1896 und jene für die Linie Niklasdorf—Zuckmantel bis 1. Juli 1896 geliefert werden.

Offert-Formularien, Lieferbedingnisse und Pläne, sowie die speciellen Bestimmungen für die Einbringung der Offerte können bei der gefertigten k. k. General-Direction (Fünfhaus, Westbahnhof, Fachabtheilung II), ferner bei der k. k. Eisenbahn-Betriebs-Direction Olmütz und bei der k. k. Eisenbahn-Bauleitung Freiwaldau eingesehen und bezogen werden.

Die bezüglichen Angebote, welche sich auf mehrere oder einzelne der ad I—XXX verzeichneten Gegenstände beziehen dürfen, sind unter Benützung der vorgeschriebenen Offert-Formularien versiegelt spätestens bis **20. Jänner 1896**, 12 Uhr Mittags, bei der k. k. General-Direction der Oesterreichischen Staatsbahnen in Wien einzureichen.

Die Offerenten haben 6 Wochen vom obigen Einreichungstermin ab im Worte zu bleiben.

Die Eröffnung der eingelangten Offerte wird zwei Stunden nach Schluss des Einreichungstermines durch die hiezu bestimmte Commission bei der gefertigten General-Direction stattfinden.

Es steht den Offenten frei, dieser Offerteröffnung anzuwohnen.

Wien, im December 1895.

Die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

SPEDITION.

Hervorragende Spediteure des In- und Auslandes.

Allgemeine Oesterreichische Transport-Gesellschaft, Wien.

Centralbureau: IX., Sobieskigasse 20
Stadtbureau: I., Wallfischgasse 15 (ab 15. März 1895).
Spedition, Commission, Incasso. Internationale Transporte.
Grösster Zustreifdienst Wiens.
Patent-Möbelwagen. Fuhrwerke aller Art.
Elektrisch beleuchtete Lagerhäuser für Mobilien aller Art.

J. H. Basch, Prag,

k. und k. Hof-Spediteur. Internationale Transporte.
Commercieller Correspondent der k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen.
Haupt-Speditions-Agentur für Böhmen der Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterreichischen Lloyd.
Sammelladungen nach Wien, Ungarn, Galizien, Triest, Oberösterreich, Tirol, Vorarlberg und Schweiz.
Frachten-Revisions- und Reclamations-Bureau.
Mitglied der Deutschen Möbel-Transport-Gesellschaft.
Gegründet im Jahre 1832.

Brasch & Rothenstein

Spediteure.
Specialität: Internationale und überseeische Verkehre.
Hauptbureau: BERLIN NW., Lüneburgerstr. 22.

BERLIN W., Friedrichstrasse 78. — BERLIN S., Alexandrinenstrasse 105. — BERLIN C., Heiligegeiststrasse 15.
LONDON E. C., 44 a/45 Forestreet. — PARIS, 28, Rue St. Quentin. — LEIPZIG, Packhofstrasse 13.
VLISSINGEN, Holland. — WIEN I., Hegelgasse 13. — GOTHA, Kunstmühlenweg 5.
FRANKFURT a/M., Kaiserstrasse 30 I. — M.-GLADBACH, Crefelderstrasse 257. — BENTHEIM, Holländische Grenze.
HAMBURG, Holländ. Brook 3. — BREMEN, Langenstrasse 96. — TETSCHEN a/d. Elbe. — NIEDERSCHÖNWEIDE bei Berlin.

Adolf Brüll & Söhne, Bielitz.

Speditions-, Commissions- und Incasso-Geschäft.
Spediteure der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn in Bielitz und Dziedditz.
Speditions-Bureau und commercielle Correspondenten der k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen für die Linien in Galizien und in der Bukowina.
Agentur der Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterreichischen Lloyd.
Eilgut-Sammelstelle nach und von Wien, Pest, Prag, Brünn und Reichenberg.

Alfred Deutsch & Co., Reichenberg in Böhmen

Filiale in GABLONZ a/N.
Spediteure.
Agentur der Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterreichischen Lloyd in Triest.
Mitglied der Deutschen Möbeltransport-Gesellschaft.
Billigste Uebernahme von Speditionen zu festen Sätzen nach und von allen Richtungen des In- und Auslandes. Grosse Lagerräume ermöglichen beste Lagerung von Gütern aller Art.
Internationale Transporte.

Erben & Gerstenberger, vorm. Brüder Wimmer, Prag.

Speditions-Bureau für internationale Transporte.
Transportübernahmen zu festen Uebernahmssätzen nach allen Richtungen.
Sammelladungen von und nach Olmütz, Brünn, Linz, Wien, Graz, Innsbruck, Bregenz, Triest, Krakau, Lemberg, Leipzig, Berlin, Nürnberg, München, Frankfurt a. M., Aachen, Cöln, Hamburg, Bremen, Rotterdam, Amsterdam, Paris, London, Venedig.
Ab- und Zufuhren. — Grosse Lagerräume. — Verzollungen. — Möbelwagen.

Eduard Fanta, Saaz

Gegründet 1870.
Spedition. Transportübernahme zu festen Frachtsätzen. Specialverkehr für Hopfen. Sammelladungen.

Ant. Ferus in Budweis

Speditions-, Commissions- und Incasso-Geschäft.
Speditions-Bureau für die k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen.
Uebersiedlungen per Bahn und Strasse mit Ersparniss der Emballage mittelst inwendig tapezirten **Patent-Möbelwagen.** Tüchtige Packleute. — Mitglied der Deutschen Möbeltransport-Gesellschaft.

Emil Freiheim

k. k. Postmeister
Speditions-, Grossfuhrwerk-, Möbeltransport- und Verpackungs-Geschäft.
Mitglied des internationalen Möbeltransport-Verbandes.
Aerarischer Locofuhren- und städtischer Vorspann-Contrahent.
Möbeldepots und Erstes Grazer Möbelheim im eigenen Hause
GRAZ, Gleisdorfergasse Nr. 10 (Brandhof).
Telephon Nr. 516. Geschäftsgründung 1809.

N. Katzner

PODWOLOCZYSKA, WOLOCZYSK, BRODY.
Spedition und Commission.
Vertreten in Charkow durch Leo Silberstein.
Feste Uebernahmssätze im Verkehre von und nach Süd-Russland

Adolf Lederer & Comp.

BUDAPEST.
Spedition und Commission.

A. Oppenheim

Bank, Spedition und Commission.
SOSNOWICE, KATTOWITZ O/S., Granica, SZCZAKOWA, DABROWA (Iw.-Dabr. E.), PODWOLOCZYSKA, WOLOCZYSK, BRODY, RADZIWILOW.
Feste Uebernahmen nach allen Richtungen. — Getreide-Export.
Grosse Getreidespeicher und Lagerräume an den Bahnhöfen.

Josef Popper, Wien

II., Schöllerhof.
Spedition und Commission. Transport-Uebernahme zu fixen Frachtsätzen nach allen Richtungen. Sammelladungen.

Commission, Spedition, Stein- und Braunkohlen-Geschäft

Uebernahme von Möbel-Transporten in Patent-Möbelwagen.

Jos. Wilh. Scholz in Pilsen.

(Gegründet 1831) Firma-Inhaber: **Jos. Kuttan.**
Commercieller Correspondent der k. k. Staatsbahnen.
Speditions-Agentie für die Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Gebrüder Weiss

etablirt 1823.
Bludenz, Bregenz, Dornbirn, Lindau, Feldkirch Triest und Romanshorn.
Spedition und Incasso

Fratelli Weiss, Venedig und Genua.

Inhaber der Firma Schubert & Vöth, Wien.
Transporte bei festen Preisen. Regelmässiger Sammelverkehr nach allen Richtungen.

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

Verordnungs-Blatt

des

k. k. Handels-Ministeriums

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Pränumerationspreis pro Jahr: Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl. „ das Deutsche Reich . . . 25 Mark „ das übrige Ausland . . . 33 Frcs. Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 2. Wien, 9. Jänner 1896. **IX. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von Wallach.-Klobouk zur Station Bilnitz-Brumov.

Das k. k. Handelsministerium hat dem k. k. Professor August Kopetzky in Brünn im Vereine mit dem Ingenieur Franz Král in Wien die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von Wallach.-Klobouk über Brumov zur Station Bilnitz-Brumov der Linie Brünn—Vlarapass der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von neun Monaten ertheilt.

Wien, am 12. December 1895. Z. 69.516.

Verlängerung der Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Dampftrambahn, eventuell Zahnradbahn von Triest nach Sessana.

Das k. k. Handelsministerium hat die dem Fabrikanten Ludwig Nairz in Triest im Vereine mit dem Ingenieur Carl Pelz in Triest mit dem Erlasse vom 8. April 1895, Z 20.607 (Verordnungs-Blatt Nr. 54 vom 9. Mai 1895), ertheilte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine schmalspurige Dampftrambahn, eventuell Zahnradbahn von Triest über Opcina nach Sessana auf weitere sechs Monate verlängert.

Wien, am 30. November 1895. Z. 67.918.

Verlängerung der Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von Chabówka zur Landesgrenze bei Jurgow.

Das k. k. Handelsministerium hat die dem Ingenieur Gustav Ernst in Wien mit dem Erlasse vom 29. December 1894, Z. 60.535 (Verordnungs-Blatt Nr. 10 vom 22. Jänner 1895), ertheilte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von Chabówka über Neumarkt und Białka bis zur Landesgrenze bei Jurgow auf ein weiteres Jahr verlängert.

Wien, am 9. December 1895. Z. 71.988.

Verlängerung der Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn vom Umschlagplatze in Linz zur Station Efferding der Localbahn Wels-Aschach.

Das k. k. Handelsministerium hat die dem Ingenieur Emil Pogorelec in Linz mit dem Erlasse vom 1. Jänner 1895, Z. 67.173 ex 1894 (Verordnungs-Blatt Nr. 9 vom 19. Jänner 1895), ertheilte und mit dem Erlasse vom 13. Juni 1895, Z. 33.406 (Verordnungs-Blatt Nr. 83 vom 18. Juli 1895), verlängerte Bewilligung zur Vor-

nahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn vom Umschlagplatze am rechten Donauufer in Linz über Wilhering, Schönering, Alkoven und Raffelding zur Station Efferding der Localbahn Wels-Aschach neuerlich, und zwar auf weitere sechs Monate verlängert.

Wien, am 12. December 1895. Z. 72.352.

Verordnung der k. k. Statthalterei für Tirol und Vorarlberg vom 5. November 1895, Z. 26.111,*) betreffend den Verkehr mit kleinen Ruder- und Segelbooten im Bereiche der österreichischen Bodenseeorte und längs des österreichischen Bodenseeufers.

Auf Grund der vom hohen k. k. Handelsministerium im Einvernehmen mit dem hohen k. k. Ministerium des Innern und der Finanzen mit Erlass vom 3. August 1895, Z. 4928, ertheilten Ermächtigung werden einvernehmlich mit der k. k. Finanzlandesdirection in Innsbruck nachstehende Vorschriften für den Verkehr mit kleinen Ruder- und Segelbooten im Bereiche der österreichischen Bodenseeorte und längs des österreichischen Bodenseeufers erlassen.

I. Allgemeine Bestimmungen.

§ 1.

Haltung von kleinen Ruder- und Segelbooten.

Das Halten von kleinen Ruder- und Segelbooten, welche lediglich zu Fahrten zwischen naheliegenden Uferplätzen oder zu Vergnügungsfahrten dienen, ist nur mit behördlicher Bewilligung gestattet.

Diese Bewilligung wird von der k. k. Bezirkshauptmannschaft Bregenz als Bodenseeschiffahrts-Behörde erster Instanz auf Grund des mit der k. k. Finanzbezirksdirection in Feldkirch und mit dem k. k. Hafencommissär in Bregenz gepflogenen Einvernehmens ertheilt. Gleichzeitig mit der Ertheilung der Bewilligung wird jedem der Boote, deren Haltung gestattet wurde, der ständige Vertäuungsplatz und eine Registernummer zugewiesen.

Die Bewilligung ist eine streng persönliche und kann jederzeit, insbesondere wegen Uebertretung der Bestimmungen dieser Verordnung, zurückgenommen werden; die Bewilligung muss zurückgenommen werden, wenn der Inhaber derselben wegen Schleichhandels oder schwerer Gefällsübertretung gegen die Zollvorschriften bestraft worden ist und die k. k. Finanzbezirksdirection in Feldkirch die Zurücknahme verlangt.

Der Inhaber einer solchen Bewilligung ist verpflichtet, jeden Wechsel im Bestande seiner Fahrzeuge, sowie eine etwaige Zurücklegung der ertheilten Bewilligung der k. k. Bezirkshauptmannschaft in Bregenz anzuzeigen.

Die genannte Behörde hat von jeder Ertheilung, Entziehung oder Zurücklegung einer solchen Bewilligung, von jeder Zuweisung eines Vertäuungsplatzes und einer Registernummer, sowie von jedem Wechsel in dem Bestande der Fahrzeuge des Inhabers einer solchen Bewilligung der k. k. Finanzbezirksdirection in Feldkirch Mittheilung zu machen.

§ 2.

Evidenzführung und Registernummer.

Die k. k. Bezirkshauptmannschaft Bregenz und der k. k. Hafencommissär führen ein genaues übereinstimmendes Register über alle Bootsbesitzer, denen die Bewilligung zum Halten von Booten ertheilt wurde, über die angemeldeten Boote und deren Registernummern.

Die k. k. Zoll- und Finanzwachorgane haben das Recht, jederzeit in diese Register Einsicht zu nehmen, sie mit den eigenen Vormerkungen zu vergleichen und Abschriften oder Auszüge zu nehmen.

Die Registernummer ist auf beiden Längsseiten des Bootes mit mindestens 12 cm hohen römischen Ziffern in heller Farbe auf dunklem oder in dunkler Farbe auf hellem Grunde anzubringen und jederzeit gut lesbar zu erhalten.

§ 3.

Vertäuungsplätze.

Zur ständigen Vertäuung für die Zeit der Nichtbenützung (§ 4) werden den kleinen Booten in der Regel nachstehende Pläze angewiesen:

a) in Bregenz: der Gondelhafen,
b) in Lochau: der alte Hafen,
c) in Hard: die Mündung des Dorfbaches oder im Kirchbachl,
d) in Fussach: die östliche (obere) Seite des Molo.

Ausnahmsweise können über Ansuchen des Besitzers mit Zustimmung der k. k. Finanzbezirksdirection in Feldkirch den Booten andere Uferplätze zur ständigen Vertäuung bewilligt werden.

Ueber Winter oder zur Vornahme von Reparaturen können die kleinen Boote ans Land gezogen werden. Von solchen Massnahmen muss vom betreffenden Bootsbesitzer mindestens 24 Stunden früher der k. k. Hafencommissär in Bregenz und diejenige k. k. Finanzwache-Abtheilung, in deren Ueberwachungskreise das betreffende Boot den ständigen Vertäuungsplatz hat, verständigt werden. In dringenden Fällen kann diese Verständigung nachträglich, jedoch längstens 12 Stunden, geschehen.

Innerhalb des Gondelhafens in Bregenz steht die Zuweisung der Vertäuungsplätze, sowie die Aufrechterhaltung der Ordnung dem Stadtrathe in Bregenz, die gefällsamtliche Ueberwachung nach den hiefür bestehenden Vorschriften der k. k. Finanzwache zu.

---

*) Enthalten in dem am 21. November 1895 ausgegebenen XXI. Stücke des Gesetz- und Verordnungsblattes für die gefürstete Grafschaft Tirol und das Land Vorarlberg unter Nr. 48.

In Hard, Fussach und Lochau haben die mit der Handhabung des gefällsamtlichen Ueberwachungs- und des Hafendienstes betrauten Finanzwachorgane auch für die Aufrechterhaltung der Ordnung auf den ständigen Vertäuungsplätzen zu sorgen.

Sämmtliche kleinen Ruder- und Segelboote sind in der Zeit, während welcher der Verkehr mit denselben nicht gestattet ist (§ 4), mittelst Kette und Schloss an ihren Vertäuungsplätzen in sicherer Weise zu befestigen. Die Schlüssel sind für die im Bregenzer Gondelhafen stationirten und dortselbst an den hiefür bestimmten Ringen zu befestigenden Fahrzeuge in der Unterkunftshütte an diesem Hafen, für die in Bregenz ausserhalb des Gondelhafens stationirten Fahrzeuge bei der k. k. Finanzwache-Abtheilung Bregenz Seehafen, für die an die Anländestellen in Hard, Fussach und Lochau angewiesenen Fahrzeuge bei dem nächsten k. k. Finanzwachposten zu hinterlegen.

§ 4.

Verkehrszeiten für die kleinen Boote.

Die Ausführung von Fahrten mit kleinen Ruder- und Segelbooten ist in der Regel nur innerhalb der nachstehend angeführten gesetzlich festgestellten Verkehrszeiten gestattet:

In den Monaten Mai, Juni und Juli zwischen 4 Uhr Früh und 10 Uhr Abends,
in den Monaten März, April, August, September zwischen 5 Uhr Früh und 8 Uhr Abends,
in den Monaten Februar, October, November zwischen 6 Uhr Früh und 6 Uhr Abends,
in den Monaten Jänner und December zwischen 7 Uhr Früh und 6 Uhr Abends.

Kehrt ein Boot ausnahmsweise von seiner Fahrt später zurück, so hat es unter allen Umständen zollamtlich abgefertigt zu werden und sich dementsprechend bei dem diensthuenden Finanzwachorgane anzumelden.

In Bregenz hat ein solches Boot in den Dampferhafen einzulaufen, am Personenmolo anzulegen und daselbst zollamtlich abgefertigt zu werden.

Bei festlichen Anlässen kann im Einvernehmen mit dem k. k. Hauptzollamte von dieser Bestimmung Umgang genommen werden.

§ 5.

Anlegeplätze.

Als Anlegeplätze zum Ein- und Aussteigen von Personen werden festgesetzt:

a) in Bregenz: der Gondelhafen und die im Dampferhafen befindlichen Anlandetreppen.

Den in Bregenz ansässigen Bootsbesitzern und Bootsvermiethern ist es in den Monaten Mai bis inclusive September bei heller Tageszeit und nebelfreiem Wetter gestattet, mit ihren Booten zum Aus- und Einsteigen von Personen an der Stiege der Quaimauer anzulegen.

Das Anlegen am Reservemolo, am neuen Hafensteg und am Trajectsteg ist nur mit besonderer Bewilligung des Hafenmeisters gestattet.

In den Hafen von Bregenz einlaufenden Segelbooten kann unter Umständen vom Hafenmeister die Bewilligung ertheilt werden, in der Nähe der Eisenbahnbrücke vor Anker zu gehen.

b) in Lochau: der alte Hafen und der Bootssteg beim Gasthaus „zum Anker“;

c) in Hard: der gemauerte Theil des Dampfermolo, die Mündung des Dorfbaches, der Kirchbach und der Segelschiffsmolo, sowie das zwischen beiden Molen befindliche Ufer;

d) in Fussach: der grosse Molo;

e) alle sonst noch bewilligten besonderen ständigen Vertäuungsplätze, jedoch nur für diejenigen Boote, welchen diese Vertäuungsplätze angewiesen sind.

§ 6.

Ausführung von Fahrten.

a) Fahrten nach inländischen Uferorten oder längs des inländischen Ufers bedürfen keiner Anmeldung.

b) Fahrten nach ausländischen Uferorten oder ans ausländische Ufer sind von den im Gondelhafen von Bregenz stationirten Booten vor Antritt der Fahrt bei der dort diensthuenden k. k. Finanzwache anzumelden und ist denselben bei der Rückkunft das directe Einfahren in den Gondelhafen während der gesetzlich festgestellten Verkehrszeiten unter der Bedingung gestattet, dass sie keinerlei Güter oder Reisegepäck mitführen und dass auch die Insassen der Boote keine monopols- oder zollpflichtigen Gegenstände bei sich haben.

Diese Begünstigung findet auch auf andere Boote, welche vom Auslande nach Bregenz fahren, unter den gleichen Bedingungen Anwendung.

c) Boote, welchen in Bregenz ein ständiger Vertäuungsplatz ausserhalb des Gondelhafens bewilligt wurde, müssen bei Fahrten vom Auslande, bevor sie an ihrem Vertäuungsplatze anlegen, in den Hafen einlaufen und am Personenmolo zollamtlich abgefertigt werden.

Boote, die, vom Auslande kommend, nach Lochau, Hard und Fussach heimkehren, haben sich in gleicher Weise beim diensthuenden k. k. Finanzwachorgane zur zollamtlichen Abfertigung anzumelden.

Die k. k. Finanzbezirksdirection in Feldkirch kann solchen Booten über schriftliches Ansuchen unter den in lit. b) angeführten Bedingungen und Einschränkungen bei Fahrten vom Auslande die Bewilligung zum directen Anlegen an ihre ständigen Vertäungsplätze auf die Dauer eines Jahres gegen Widerruf ertheilen.

Für einzelne solche Fahrten kann diese Erlaubniss vom k. k. Hauptzollamte Bregenz gegeben werden.

d) Boote, welche Reisegepäck führen, dürfen nur in Bregenz und Hard landen.

In Lochau und in Fussach ist das Landen solcher Boote und das Ausladen von zollpflichtigen Gegenständen strengstens untersagt.

In Bregenz haben Boote mit Ladung, ob vom Auslande oder vom Inlande kommend, unter allen Umständen zuerst in den Hafen einzufahren, am Personenmolo anzulegen und sich der Zollrevision zu unterziehen.

Erst dann ist es ihnen gestattet, an den ihnen zugewiesenen Vertäuungsplatz, bezw. an einen der bewilligten Anlegeplätze zu gehen.

Langen kleine Boote mit zollpflichtiger Laduug oder Reisegepäck ausserhalb der gesetzlich vorgeschriebenen Verkehrszeiten in Bregenz an, so haben diese Gegenstände bis zum Beginn der Amtsstunden der k. k. Zollbehörden in zollamtlicher Verwahrung zu verbleiben.

§ 7.

Bestimmungen über das Ausweichen.

Die kleinen Ruderboote haben die Hafeneinfahrten und das Hafengebiet vor denselben möglichst zu meiden. Insbesondere dürfen sie sich dortselbst während der Ein- und Ausfahrt der Dampfschiffe nicht aufhalten und haben sich in gleicher Weise von den Fahrcoursen der Dampfschiffe wie von den zur Abfahrt bereiten Schiffen fern zu halten. Auch das Anlegen an zur Abfahrt bereite Schiffe ist, Nothfälle ausgenommen, untersagt.

Dampfschiffen, Segelschiffen und Segelbooten haben Ruderschiffe aus dem Wege zu gehen.

Auch die kleinen Segelboote, insbesondere die Vergnügungs- und Sportzwecken dienenden Segelboote (Segelyachten u. dgl.) haben den in die Häfen einlaufenden, bezw. aus denselben auslaufenden Dampfschiffen auf entsprechende Entfernung aus dem Wege zu gehen.

Bezüglich des Ausweichens der kleinen Segelboote mit anderen Segelschiffen haben die Bestimmungen des § 11, Ziffer 7, der mit Ministerial-Verordnung vom 29. October 1892, R.-G.-Bl. Nr. 188, erlassenen Vorschriften zum Zwecke der Sicherheit auf dem Bodensee zur Anwendung zu kommen.

Das absichtliche Hineinfahren in die von einem Dampfschiffe erzeugten Wellen ist strenge untersagt.

§ 8.

Bestimmungen über das Führen von Lichtern.

Mit Eintritt der Dunkelheit hat jedes kleine Ruder- oder Segelboot einem begegnenden, kreuzenden oder überholenden Dampfschiffe, Segelschiffe oder Boote ein nach allen Seiten sichtbares weisses Licht rechtzeitig zu zeigen.

§ 9.

Verhalten bei unsichtigem Wetter.

Bei unsichtigem Wetter ist es den kleinen Booten untersagt, Fahrten auszuführen, es sei denn, dass dieselben mit Compass und Nebelhorn ausgerüstet wären und von zollamtlicher Seite gegen die Ausfahrt kein Einwand erhoben wird.

Bei Fahrten in unsichtigem Wetter haben die kleinen Boote die in der Signalordnung für die Bodensee-Schiffahrt (Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 29. October 1892, R.-G.-Bl. Nr. 188) unter 4a und 4b festgesetzten Signale abzugeben.

§ 10.

Verhalten beim Eintritte einer Gefahr.

Wenn für ein im See befindliches kleines Boot irgend eine Gefahr eintritt, so ist, wenn diese Gefahr von einem anderen Schiffe droht, dasselbe durch Zurufen, auffallende Zeichen, Schwenken des Lichtes etc. aufmerksam zu machen und demselben schleunigst aus dem Wege zu gehen.

Ist ein kleines Boot selbst in Gefahr, sich mit Wasser zu füllen, oder ist es gekentert, so sind die in der Nähe befindlichen Schiffe oder Boote durch Zurufe und Zeichen aufmerksam zu machen, und ist zu trachten, das Boot gegen Land zu bringen oder sich mit demselben dem nächstgelegenen Fahrzeuge zu nähern.

Ist das verunglückte Boot vom Lande weit entfernt, so ist es am räthlichsten, dasselbe, solange es noch schwimmt, nicht zu verlassen, sondern, sich an dasselbe anhaltend oder auf demselben sitzend, die Hilfe vom Hafen zu erwarten.

§ 11.

Verhalten bei Unglücksfällen.

Von jedem Unglücksfalle ist auf dem kürzesten Wege dem k. k. Hafencommissär Meldung zu erstatten, damit derselbe eventuell das Rettungsboot zu Hilfe sende, oder veranlasse, dass ein Dampfschiff zur Rettung abgehe.

In gleicher Weise ist die Meldung zu machen, wenn Boote nach entsprechender Zeit nicht in den Hafen zurückkehren und vermuthet werden kann, dass denselben ein Unfall zugestossen ist.

In einem solchen Falle hat der k. k. Hafencommissär die Aufsuchung des vermissten Bootes einzuleiten.

II. Besondere Bestimmungen für die gewerbsmässige Haltung von kleinen Ruder- und Segelbooten.

§ 12.

Allgemeine Anordnungen.

Bezüglich der gewerbsmässig betriebenen Beförderung von Personen mit kleinen Ruder- und Segelbooten, sowie bezüglich der gewerbsmässigen Vermiethung solcher Boote sind ausser den Anordnungen im Abschnitte I auch die Bestimmungen der Gewerbeordnung und der hiezu ergangenen Verordnungen mit den durch die nachfolgenden Paragraphe festgestellten Ergänzungen massgebend.

§ 13.

Führung der Miethboote.

Die zur selbstständigen Führung von kleinen Ruder- und Segelbooten, welche der gewerbsmässigen Personenbeförderung dienen, bestimmten Personen müssen mindestens 18 Jahre alt, wohlverhalten sein, eine min-

destens einjährige, ununterbrochene Verwendung im Schiffsdienste nachweisen und ihre Befähigung für den Bodensee-Schiffahrtsdienst vor dem k. k. Hafencommissär in Bregenz darthun.

Personen, welche diesen Anforderungen nicht entsprechen, dürfen als Schiffsführer nicht verwendet werden.

Jeder Gewerbsinhaber hat die zur selbstständigen Führung der Ruder- und Segelboote bestimmten Personen unter Nachweis ihrer Befähigung, sowie jeden Wechsel in diesem Personale der k. k. Bezirkshauptmannschaft in Bregenz anzuzeigen.

§ 14.

Untersuchung der Miethboote, Tauchtiefe, Maximal-Personenzahl.

Kein Ruder- oder Segelboot darf als Miethboot verwendet werden, solange es nicht auf seine Tüchtigkeit, Tragfähigkeit, Ausrüstung und Bemannung untersucht und hiebei als zur Schiffahrt geeignet befunden wurde.

Das Ansuchen um Vornahme der Untersuchung ist bei der k. k. Bezirkshauptmannschaft in Bregenz einzubringen.

Die Untersuchung wird durch den k. k. Hafencommissär in Bregenz vorgenommen, und ist hiebei, falls das Schiff als geeignet anerkannt wird, sowohl die Linie der grössten zulässigen Eintauchung, als auch die Maximalzahl der auf einmal aufzunehmenden Personen zu bestimmen.

Von dem Ergebnisse der Untersuchung ist der Eigenthümer des Bootes schriftlich in Kenntniss zu setzen.

Jede Ueberschreitung der Linie der grössten zulässigen Eintauchung oder der Maximal-Personenzahl ist untersagt. Bei Eintritt einer solchen Ueberschreitung darf vor deren Behebung die Fahrt nicht angetreten, bezw. fortgesetzt werden.

Im einzelnen Falle sind bei Berechnung der Maximal-Personenzahl Kinder über 10 Jahre als Erwachsene, kleinere Kinder aber zwei für eine Person zu rechnen.

§ 15.

Im Falle einer wesentlichen Veränderung oder Reparatur des Fahrzeuges ist dessen Untersuchung zu wiederholen.

Alljährlich vor Beginn der Schiffahrtssaison, d. i. im April, sind alle Miethboote durch den k. k. Hafencommissär einer Untersuchung auf ihre Betriebsfähigkeit zu unterziehen.

Im Bedarfsfalle kann der k. k. Hafencommissär auch in der Zwischenzeit ausserordentliche Untersuchungen aller oder einzelner Miethboote vornehmen.

Die bei einer Untersuchung nicht in fahrtüchtigem Zustande befundenen Miethboote sind, abgesehen von der den Eigenthümer etwa treffenden Strafe, bis zum Nachweise der Behebung des vorgefundenen Gebrechens ausser Betrieb zu setzen.

§ 16.

Ausrüstung und Bezeichnung der Miethboote.

Die Miethboote müssen bei der Benützung jedesmal mit nachstehenden Ausrüstungsgegenständen versehen sein:

a) Ruderboote:

mit mindestens zwei Bootsriemen sammt den zugehörigen Roystiften, Roygabeln oder in den Dollbord eingebauten Royklampen;
mit einer Fangleine oder Kette zum Anbinden des Bootes;
mit einem Oesfasse zum Ausschöpfen des Wassers;
mit einer Laterne, welche ein nach allen Richtungen sichtbares, helles, weisses Licht wirft.

b) Segelboote:

müssen überdies eine in gutem Zustande befindliche Takelage und ein Steuerruder sammt Pinne führen.

Die Aufnahme von Eisenstücken oder Steinen als Ballast ist den ungedeckten Booten auf das strengste untersagt.

Alle Miethboote sind ausser mit der Registernummer (§ 2), der Maximaltauchungslinie und der Maximalzahl der aufzunehmenden Personen (§ 14) auch noch mit dem Namen des Bootsvermiethers zu bezeichnen.

Die Maximaltauchungslinie hat aussenbords durch mindestens 50 cm lange, 5 cm breite dunkle Striche auf hellem Grunde oder helle Striche auf dunklem Grunde gekennzeichnet und stets deutlich sichtbar erhalten zu werden. Die Unterkante des Striches muss mit der festgesetzten Linie der grössten zulässigen Eintauchung zusammenfallen.

Die Maximalzahl der auf einmal aufzunehmenden Personen (inclusive Schiffsführer) muss in mindestens 12 cm hohen arabischen Ziffern in dunkler Farbe auf hellem Grunde oder in heller Farbe auf dunklem Grunde auf beiden Längsseiten des Bootes angeschrieben und stets deutlich lesbar erhalten werden.

§ 17.

Bestimmungen über das Vermiethen der Boote.

Die Miethboote können an Jedermann, von dem vorauszusetzen ist, dass er mit dem Rudern und Segeln vertraut ist, vermiethet werden. An Kinder unter 12 Jahren ohne Begleitung Erwachsener, an Betrunkene, oder an augenscheinlich zum Bootsfahren untaugliche Personen dürfen Boote überhaupt nicht vermiethet werden.

Bei schlechtem Wetter sollen Boote nur dann ausgeliehen werden, wenn sich unter den Miethern im Bootsdienste erfahrene Leute befinden, oder wenn denselben ein Bodenseeschiffer als Bootsführer mitgegeben wird.

Bei Nebelwetter dürfen Bootsfahrten nicht unternommen werden.

Die sogenannten Eskimos, Grönländer und ähnliche Einsitzer dürfen nur an solche Personen abgegeben werden, welche dem Schiffsverleiher als dieser Fahrweise kundig bekannt sind.

Mehr als die behördlich festgesetzte Anzahl Personen darf in kein Boot aufgenommen werden.

§ 18.

Fahrpreise und Tarif,

Die Fahrpreise für die Benützung der Ruder- und Segelboote werden durch die behördlich festgesetzten Tarife (§ 54, Absatz 2 der Gewerbeordnung) geregelt.

Dieser Tarif ist an dem Standplatze der Miethboote in deutlich lesbarer Schrift anzuschlagen, und hat jeder Bootsvermiether, bezw. Schiffsführer ein Exemplar desselben, sowie auch ein Exemplar vorstehender Vorschriften bei der Fahrt und während der Bereitschaft zu derselben mitzuführen und dem Fahrgaste auf Verlangen vorzuweisen (§ 52 der Gewerbeordnung).

III. Handhabung und Ueberwachung der Vorschriften.

§ 19.

Handhabung und Ueberwachung dieser Verordnung.

Mit der unmittelbaren Handhabung und Ueberwachung der gegenwärtigen Verordnung ist im Allgemeinen der als Hafencommissär im k. k. Bodenseehafen von Bregenz fungirende Vorstand der Bodenseeschiffahrt-Inspection der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen betraut, welcher sich hiebei der Mitwirkung der Hafenmeister in Bregenz und Hard, sowie der in Lochau und Fussach dienstthuenden k. k. Finanzwachorgane zu bedienen hat.

Die Ueberwachung der Einhaltung der zoll- und gefällsamtlichen Bestimmungen steht den k. k. Zoll- und Finanzwachorganen zu.

§ 20.

Bestrafung der Uebertretungen.

Uebertretungen der vorstehenden Bestimmungen werden, insoweit dieselben nicht unter andere gesetzliche Strafbestimmungen, namentlich unter jene der Gefällsvorschriften fallen, nach Massgabe der Ministerial-Verordnung vom 30. September 1857, R.-G.-Bl. Nr. 198, mit einer Geldstrafe bis zu 100 fl. oder mit Arrest bis zu 14 Tagen geahndet.

Insbesondere ist das Halten kleiner Ruder- und Segelboote ohne die vorgeschriebene Bewilligung (§ 1), sowie das Nichtanschliessen derselben während der vorgeschriebenen Liegezeit (§ 4) von den zur Vollziehung der Strafbestimmungen wegen Gefällsübertretungen berufenen Behörden unter Anwendung des hiefür vorgeschriebenen Verfahrens mit einer Geldstrafe von 2 bis 50 fl. zu ahnden.

§ 21.

Gegenwärtige Verordnung tritt mit dem 1. Jänner 1896 in Kraft.

Merveldt m. p.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Eisenbahnbauten. (Stand derselben mit Ende des Monates November 1895.) Zu den mit Ende des Monates October in Bauausführung gestandenen Eisenbahnen in der ausgewiesenen Ausdehnung von 435·918 km sind im Verlaufe des Monates November durch den Baubeginn der Theilstrecke Halicz—Podwysokie der Staatsbahnlinie Halicz — Ostrów (—Tarnopol) 29·300 km, ferner durch den Baubeginn der Theilstrecke Rakonitz—Pladen der Localbahn Rakonitz-Petschau 27 km und durch den Baubeginn der Localbahn Mähr.-Budwitz—Jamnitz 21 km zugewachsen. Fertiggestellt und dem Betriebe übergeben wurde die Verbindungscurve zwischen dem Staatsbahnhofe und dem Bahnhofe der Oesterr. Nordwestbahn in Nimburg der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft mit 1·200 km, ferner die Localbahn Lemberg (-Kleparów) - Janów mit 17·481 km. Es verblieben sonach mit Schluss des vorbezeichneten Monates 494·537 km Eisenbahnen in Bauausführung, wovon 210·868 km auf Staatsbahnen, 19·260 km auf private Hauptbahnen und 264·409 km auf Localbahnen entfallen. Der Bauvollendung waren im Laufe des Monates November entgegengereift die Localbahn Bielitz-Zigeunerwald und die Localbahn Beneschau-Wlaschim (seither eröffnet); die Bauvollendung der Localbahn Salzburg-Lamprechtshausen ist in nächster Zeit zu erwarten. Die Zahl der im Monate November beim Eisenbahnbau beschäftigt gewesenen Arbeiter betrug 14.850, gegen 18.480 im Vormonate, das sind 32 Arbeiter pro Kilometer. (Vergl. Verordnungs-Blatt Nr. 142 vom 7. December 1895.)

Wiener Stadtbahn. (Bauconsens für die Umgestaltung des Hauptzollamts-Bahnhofes der Wiener Verbindungsbahn.) Auf Grund des Ergebnisses der am 18. und 26. September 1895 durchgeführten politischen Begehung wurde hinsichtlich der anlässlich der Einmündung der Wienthal- und der Donaucanallinie der Wiener Stadtbahn projectirten Umgestaltung des Hauptzollamts-Bahnhofes der Wiener Verbindungsbahn der Bauconsens ertheilt. [19. November 1895, Z. 63.484.]

Oesterr. - ungarische Staatseisenbahn - Gesellschaft. (Linie Wien—Bodenbach: Auflassung von Wächterposten und Aenderung in der Schrankenbedienung.) Auf Grund des anstandslosen Ergebnisses der am 2. October 1895 durchgeführten Localverhandlung wurde für die Auflassung der Wächterposten Nr. 362 in der Gemeinde Dolan und Nr. 368 in der Gemeinde Mühlhausen und für die hiedurch bedingte Aenderung in der Schrankenbedienung bei den Wegübersetzungen in km 4·3 und km 4·40 der Bauconsens ertheilt,

[21. December 1895, Z. 74.360.]

— (Brückenwaage in Brüsau-Brünnlitz.) In der Station Brüsau-Brünnlitz wurde eine Geleisebrückenwaage mit ununterbrochenem Geleise hergestellt.

[16. December 1895, Z. 70.584.]

— (Linie Böhm.-Trübau—Olmütz: Schrankenumwandlungen und Aenderung in der Wächterposten-Eintheilung) Die Auflassung des Wächterpostens Nr. 470 in km 25·0, Umgestaltung des Handschrankens in km 25·09 in einen Zugschranken mit Gitter und automatischem Vorläutewerk und die Bedienung desselben vom Weichenwächter der Station Budigsdorf; ferner die Auflassung des Wächterpostens Nr. 520 in km 58·661, Umwandlung des Handschrankens in km 58·611 in einen Zugschranken mit Vorläutewerk und dessen Bedienung vom Wächterposten Nr. 503 in km 59·477, weiters die Auflassung des Wächterpostens Nr. 506 in km 62·166 unter Activirung eines neuen Postens Nr. 507 in dem in km 62·925 bestehenden, gegenwärtig unbenützten Wächterhause wurde genehmigt.

[2. December 1895, Z. 63.545.]

Buschtěhrader Eisenbahn. (Linie Prag—Eger: Laderampeverlängerung in Zieditz.) In der Station Zieditz wird die für Zwecke der Fischer'schen Glanzkohlenzeche bestehende Laderampe in der Richtung gegen Eger um 5·7 m verlängert. [10. December 1895, Z. 66.441.]

— (Linie Komotau—Weipert: Rampenerbreiterung nächst Krima-Neudorf.) Die in km 21·338 der Strecke Domina-Schönlinde—Krima-Neudorf gelegene Bahnrampe wird aus Anlass der bezirksstrassenartigen Umbaues des von Krima nach Tschoschl führenden Fahrweges entsprechend erbreitert. [21. November 1895, Z. 68.035.]

Südbahn-Gesellschaft. (Linie Wien—Triest: Errichtung einer Station: Stationscommission und politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Graz hat die Stationscommission und politische Begehung hinsichtlich des Projectes für die Herstellung einer Station für den Personen- und Güterverkehr in km 229·3/6 in der Gemeinde Wernsdorf zwischen den Stationen Kalsdorf und Wildon für den 9. Jänner anberaumt, und wurde mit der Leitung der Commission der k. k. Bezirkscommissär Marian Dumat betraut. [G.-I.-Z. 24.888 ex 1895.)

Bozen-Meraner Bahn. (Umbau der Waggonbrückenwaage in der Station Meran.) Das von der Bozen-Meraner Bahn vorgelegte Project, betreffend den Umbau der Waggonbrückenwaage und des Waaghäuschens in der Station Meran, wurde gutgeheissen. [H.-M.-Z. 70.000 ex 1895.]

Projectirte Localbahn Salzburg-Lamprechtshausen. (Personenbahnhof in Salzburg: Politische Begehung.) Die k. k. Landesregierung hat hinsichtlich des von der Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft vorgelegten Projectes für den Personenbahnhof Salzburg der Localbahn Salzburg-Lamprechtshausen die politische Begehung auf den 8. Jänner anberaumt. [H.-M.-Z. 74.533 ex 1895.]

Projectirte Localbahn Zell am See-Krimml (Pinzgauer Localbahn). (Anordnung der politischen Begehung.) Die k. k. Landesregierung in Salzburg hat hinsichtlich des vom k. k. Baurathe Rudolf Stummer v. Traunfels vorgelegten Detailprojectes für die mit 0·76 m Spurweite auszuführende Localbahn von der Station Zell am See der Oesterr. Staatsbahnen nach Krimml (Pinzgauer Localbahn) die politische Begehung in Verbindung mit der Enteignungsverhandlung und Stationscommission auf den 7. Jänner anberaumt. [H.-M.-Z. 74.347 ex 1895.]

Projectirte Localbahn Teplitz-Reichenberg. (Schlusstheilstrecke Böhmisch-Leipa—Reichenberg: Anordnung der Trassenrevision.) Das k. k. Handelsministerium hat unterm 22. December 1895 die k. k. Statthalterei in Prag beauftragt, hinsichtlich des von der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft vorgelegten Vorprojectes für die Schlusstheilstrecke Niemes—Reichenberg der projectirten normalspurigen Localbahn von Teplitz (Settenz) nach Reichenberg im Sinne der bestehenden Vorschriften die Trassenrevision einzuleiten. [H.-M.-Z. 69.515 ex 1895.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Schleppbahn Hauptwerk Mugrau und Hauptwerk Schachtau (Betriebseonsens.) Auf Grund des anstandslosen Ergebnisses der am 8. November 1895 stattgefundenen technischen Revision der von der fürstlich Schwarzenberg'schen Bergwerks-Direction in Schwarzbach ausgeführten schmalspurigen Schleppbahnstrecken Hauptwerk Mugrau und Hauptwerk Schachtau wurde der Betriebsconsens Seitens der k. k. Statthalterei in Prag ertheilt. [H.-M.-Z 75.297 ex 1895.]

Schleppbahn des bürgerlichen Brauhauses in Pilsen. (Locomotivtypen-Genehmigung.) Das k. k. Handelsministerium hat die von der Direction der Actiengesellschaft der Locomotivfabrik vormals G. Sigl in Wr.-Neustadt vorgelegten Typenpläne einer für die Schleppbahn des bürgerlichen Brauhauses in Pilsen bestimmten Tenderlocomotive genehmigt. [Z. 69.513 ex 1895.]

Erste Eisenbahnwagen-Leihgesellschaft. (Anschaffung von 16 Cisternenwagen.) Das k. k. Handelsministerium hat die vom Verwaltungsrathe der Ersten Eisenbahnwagen-Leihgesellschaft vorgelegten Typenpläne für zweiachsige Cisternenwagen mit Bremse, wonach 16 Stück solcher Wagen bei der Nesselsdorfer Waggonfabriks-Gesellschaft in Anschaffung gebracht werden sollen, genehmigt. [Z. 70.477 ex 1895.]

Verkehrsstörung und Behebung einer solchen.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen (Eisenbahn-Betriebs-Direction Olmütz):

4. Jänner. Der in Folge Schneeverwehung am 3. Jänner auf der Linie Kriegersdorf—Römerstadt eingestellte Gesammtverkehr wurde mit Zug 1658 wieder eröffnet.

Verschiedene Mittheilungen.

Eisenbahn-Directoren-Conferenz. (Wechsel im Vorsitze.) Mit 1. Jänner ist der Vorsitz und die Geschäftsfuhrung der Eisenbahn-Directoren-Conferenzen von der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn an die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen übergegangen. [H.-M.-Z. 129.]

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des CCXLVI. Stückes.) Das am 28. December 1895 herausgegebene CCXLVI. Stück enthält unter

Nr. 1738: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Niederösterreich vom 27. December 1895, Z. 124.041, betreffend die Behebung der hinsichtlich der Einfuhr von Klauenthieren aus dem politischen Bezirke Podhajce in Galizien nach Niederösterreich angeordneten Beschränkungen.

Nr. 1739: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Niederösterreich vom 27. December 1895, Z. 123.762, betreffend die Aufhebung des wegen Maul- und Klauenseuche mit h. o. Kundmachung vom 10. September 1895, Z. 84.899, erlassenen Verbotes der Einfuhr von Wiederkäuern aus dem im Comitate Bihar in Ungarn gelegenen Stadtgebiete Grosswardein.

Nr. 1740: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Niederösterreich vom 27. December 1895, Z. 108.357, betreffend die Gestattung der Zufuhr von lebenden Mastschweinen ungarischer und croatisch-slavonischer Provenienz im Minimalgewichte von 120 kg nach Neunkirchen im gleichnamigen politischen Bezirke zur Schlachtung innerhalb von 48 Stunden nach dem Einlangen derselben.

— (Inhalt des CCXLVII. Stückes.) Das am 30. December 1895 herausgegebene CCXLVII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 1741: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Schlesien vom 23. December 1895, Z. 24.151, betreffend die Wiedergestattung der Einfuhr von Klauenthieren aus dem Stadtgebiete Debreczin in Ungarn nach Schlesien.

Nr. 1742: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Schlesien vom 24. December 1895, Z. 24.211, betreffend die Beschränkungen für den Verkehr mit Klauenthieren aus Galizien nach Schlesien.

Nr. 1743: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Mähren vom 26. December 1895, Z. 47.968, betreffend die Gestattung der bedingungsweisen Einfuhr von Schweinen aus dem Stadtgebiete Debreczin in Ungarn nach Mähren.

Nr. 1744: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Niederösterreich vom 28. December 1895, Z. 124.179, betreffend die Beschränkung der Einfuhr serbischer Schweine aus Köbanya in Ungarn nach Niederösterreich.

Nr. 1745: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Kärnten vom 28. December 1895, Z. 17.015, betreffend das Verbot der Einfuhr serbischer Schweine aus Steinbruch in Ungarn nach Kärnten.

Nr. 1746: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Steiermark vom 28. December 1895, Z. 37.948, betreffend das Verbot der Einfuhr serbischer Schweine aus Steinbruch in Ungarn nach Steiermark.

— (Inhalt des CCXLVIII. Stückes.) Das am 31. December 1895 herausgebene CCXLVIII. Stück des obenannten Blattes enthält unter

Nr. 1747: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Niederösterreich vom 30. December 1895, Z. 124.881, betreffend das Verbot der Einfuhr von Schweinen aus dem Stadtgebiete Debreczin nach Niederösterreich.

Nr. 1748: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Schlesien vom 27. December 1895, Z. 24.424, betreffend weitere Beschränkungen der Einfuhr von Wiederkäuern aus Ungarn nach Schlesien.

Nr. 1749: Kundmachung der k. k. Landesregierung für die Bukowina vom 26. December 1895, Z. 21.821, betreffend die Wiedergestattung der Einfuhr von Schweinen aus dem Stadtgebiete Debreczin in Ungarn in die Bukowina.

Personal-Nachrichten.

Se. k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 31. December 1895 den Ministerialrath im Finanzministerium Johann Kapf zum Vicepräsidenten der niederösterreichischen Finanz-Landesdirection allergnädigst zu ernennen und zu gestatten geruht, dass demselben für seine Dienstleistung im Finanzministerium die Allerhöchste Anerkennung ausgesprochen werde.

Biliński m. p.

Seine k. und k. Apostolische Majestät haben mit allerhöchster Entschliessung vom 31. December 1895 dem mit dem Titel und Charakter eines Regierungsrathes bekleideten Oberinspector der General-Inspector der österreichischen Eisenbahnen Franz Heindl taxfrei den Titel und Charakter eines Hofrathes und den Inspectoren dieser Behörde Theodor Rühl und Carl Werner den Titel und Charakter eines Oberinspectors allergnädigst zu verleihen geruht.

Glanz m. p.

Lagerhaus-Angelegenheiten.

Lagerhaus der Stadt Bregenz.

Verkehr im Monate December 1895.

Artikel	Lager am 1. December	Eingang	Ausgang	Lager am 31. Decemb.
	Metercentner			
Weizen	1805	201	757	1249
Roggen	272	101	99	274
Gerste	1238	406	499	1145
Hafer	1423	3557	1658	3322
Malz	1135	417	477	1075
Mais	906	913	1009	810
Diverse	5520	2174	1514	6180
Total	12299	7769	6013	14055

Lagerhaus der Stadt Wien.

I. Stand und Bewegung des Waarenlagers.

	December 1895				December 1894			
	Lagerstand	Eingelagert	Ausgelagert	Lagerstand	Lagerstand	Eingelagert	Ausgelagert	Lagerstand
	am ersten	vom ersten bis letzten *)		am letzten	am ersten	vom ersten bis letzten **)		am letzten
	Meter-Centner (bei Spiritus Hektoliter zu 100 Graden)							
Insgesammt	363.133	202 005	173.162	391.976	387.975	143.810	128.113	403.672
Darunter:								
Weizen	112.751	64.848	44.353	133.246	82.938	38.385	30 659	90.664
Roggen	33.108	47.536	43.658	36.986	94.612	12.137	13.876	92.873
Gerste	50.909	30.663	23.461	58.111	81.387	17.133	23.585	74.935
Hafer	44.877	21.691	25.688	40.880	40.768	31.697	22.205	50.260
Mais	11.710	18.190	15.170	14.730	2.627	13.735	12.993	3.369
Hirse	1.599	993	855	1.737	1.047	732	383	1.396
Bohnen	4.662	3.709	2.832	5.539	7.549	8.229	9.708	6.070
Erbsen	267	513	—	780	1.306	268	227	1.347
Malz	789	205	100	894	1.474	182	135	1.521
Raps	52.605	298	5.212	47.691	33.918	7.492	5.915	35.495
Hanfsamen	765	189	216	738	704	304	337	671
Wicken	1.321	201	37	1.485	930	530	51	1.409
Mehl	4.416	5.228	2.308	7.336	4.630	3.525	1.414	6.741
Kleie	3.555	1.425	2.176	2.804	14.000	1.443	1.637	13.806
	323.334	195.689	166.066	352.957	367.890	135.792	123.125	380.557
Spiritus	1.149	—	102	1.047	—	—	—	—
Zucker	15.364	—	1.735	13.629	813	2.250	340	2.723
Wein	2.696	1.346	415	3.627	1.860	478	1.110	1.228
Oele und Fette	1.024	398	163	1.259	1.161	581	310	1.432
Sonstige Waaren	19.566	4.572	4.681	19.457	16.251	4.709	3.228	17.732
Mittlere Tagesbewegung	15.632 Meter-Centner				11.823 Meter-Centner			
Versicherungswerth . . . fl.	3,493.820	1,034.000	793.690	3,734.130	3,350.970	1,030.790	811.690	3,570.070

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine.

	Im Umlaufe	Ausgegeben, bezw. vorgemerkt	Zurückgelangt	Im Umlaufe	Im Umlaufe	Ausgegeben, bezw. vorgemerkt	Zurückgelangt	Im Umlaufe
	am ersten	vom ersten bis letzten		am letzten	am ersten	vom ersten bis letzten		am letzten
Lagerscheine . . . . . Stück	96	20	20	96	77	46	25	98
Versicherungswerth . . fl.	420.440·—	163.900·—	112.400·—	471.940·—	363.050·—	300.570·—	73.200·—	590.420·—
Davon abgesondert übertragen:								
Warrants . . . . . . Stück	7	9	3	13	10	4	8	6
Versicherungswerth . . fl.	61.800·—	32.250·—	25.500·—	68.550·—	23.580·—	12.610·—	20.400·—	15.790·—
Lombardbetrag . . . . fl.	38.350·—	18.250·—	17.350·—	39.250·—	12.984·52	6.504·86	10.610·—	8.879·38

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Deutsch-Italienischer Güterverkehr.

Einführung des Nachtrages IX zu Theil I, Abtheilung B, des Tarifes vom 1. August 1888.

Mit 15. Jänner 1896 tritt der Nachtrag IX zu Theil I, Abtheilung B, des Tarifes vom 1. August 1888 für den Deutsch-Italienischen Güterverkehr in Wirksamkeit.

Dieser Nachtrag enthält Aenderungen der Bestimmungen über die Verwendung von Specialwagen und Aenderungen, bezw. Ergänzungen des Waarenverzeichnisses und der Classification.

Exemplare des oben bezeichneten Nachtrages können bei der Station Wien, Südbahnhof (Cassa V) kostenfrei bezogen werden.

Wien, am 30. December 1895. [6]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Verkehr zwischen Stationen des Sächsisch-Oesterreichischen Grenzbezirkes u. s. w., Tarif vom 1. November 1894. (Ausnahmetarif für Twiste.) Am 1. Februar 1896 treten die Frachtsätze des Ausnahmetarifes 14 für Twiste zwischen Hof einer- und Ebersbach und Warnsdorf andererseits ausser Kraft.

Von diesem Zeitpunkte ab werden Twistsendungen zwischen Hof und Ebersbach zu dem Frachtsatze des besonderen Ausnahmetarifes 13 für Garne aller Art, zwischen Hof und Warnsdorf aber zu dem Satze der Wagenladungsclasse A_1, sofern es sich um einfache (eindrähtige), und zu dem Satze der Wagenladungsclasse C_1, wenn es sich um zwei- oder mehrdrähtige Twiste handelt, abgefertigt.

Gütertarif für den Verkehr zwischen den Stationen der Directionsbezirke Breslau, Kattowitz und Posen. (Einbeziehung von Stationen.) Vom 20. December 1895 ab wurden die Stationen Lonkocin und Przygodzice des Eisenbahn-Directionsbezirkes Posen in den Ausnahmetarif 7 für zum Hochofenbetriebe bestimmte Eisenerze etc. des Gütertarifes für den Verkehr zwischen den Stationen der Directionsbezirke Breslau, Kattowitz und Posen als Versandtstationen aufgenommen. Ueber die Höhe der Sätze geben die betheiligten Dienststellen und Verkehrsbureaux Auskunft.

Kgl. Bayerische Staatseisenbahnen, Localgütertarif, Heft C. (Tarifnachtrag I.) Mit Giltigkeit vom 1. Jänner 1896 ab gelangte Nachtrag I zur Einführung, welcher enthält:

I. Ergänzung des Vorwortes.
II. Aenderungen und Ergänzungen der Verkehrsordnung nebst Zusatzbestimmungen.
III. Ergänzungen, bezw. Aenderungen der Anlage B zur Verkehrsordnung.
IV. Ergänzung der allgemeinen Tarifvorschriften.
V. Ergänzung der Güterclassification.
VI. Ergänzung, bezw. Berichtigung des Anhanges, enthaltend alphabetisches Verzeichniss zum Abschnitt B (Allgemeine Tarifvorschriften nebst Güterclassification).
VII. Theilweise Aenderung, bezw. Ergänzung des Tarifkilometerzeigers.
VIII. Aenderung, bezw. Ergänzung der Tariftabellen.
IX. Ergänzung der Ausnahmetarife.
X. Berichtigung des Verzeichnisses über die Auflassung des Vicinalbahn-Zuschlages etc.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
79	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen	Güter aller Art	den Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen: Smichow, Prag k. k. St.B. den Stationen der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn: Prag Bubna, Prag Sandthor, Prag Smichow bezw. umgekehrt	Genf transit	Bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens a) 5000 kg b) 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Einhaltung der reglementarischen Bestimmungen der im Tarif-Theile I, Abtheilung A, für den Oesterr.-Ungarisch-Schweizerischen Eisenbahnverband. Die Sendungen müssen nach, bezw. von Culoz oder weiter gelegenen südfranzösischen Stationen nachweisbar befördert werden	Bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis 30. Juni 1896			a) 67·60 } b) 56·60 } Francs Gold für 1000 kg		Im Kartirungswege		
80	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Soda (Carbonate de Soude)	Varangeville St. Nicolas, Station der Französischen Ostbahn	1) Bucarest Nord 2) Bucarest Filaret	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg für den Frachtbrief und Wagen	Bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis 30. April 1896	Localtarif		Ad 1) 89·05 } Ad 2) 89·75 } Francs Gold für 1000 kg		Im Kartirungswege		
81	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Zuckerrübensamen als Frachtgut	Krzenowitz (K.F.N.B.) Křenowitz T.B. (St.E.G.) | Austerlitz (St.E.G.) oder in umgekehrter Richtung	Paris (Donaue und Reuilly)	Frachtzahlung pro Frachtbrief und Wagen für mindestens a) 5000 kg b) 10000 kg	Bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis 30. April 1896	Localtarife der betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen	Verschieden	a) 89·10 b) 82·00 Francs Gold für 1000 kg | a) 89·75 b) 82·65 Francs Gold für 1000 kg		Im Kartirungswege		Die Abfertigung der Sendungen erfolgt auf Grund der Bestimmungen des Tarifes, Theil I, für den Oesterr.-Ungarisch-Französischen Eisenbahnverband
82	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Vegetabilische Oele	Genf transit	1. Salzburg k. k. österr. Staatsb. und kgl. bayer. Staatsb. 2. Kralup B.E.B. 3. Prag k. k. österr. Staatsb. 4. Prag Bubna, Sandthor, Smichow der B.E.B. 5. Smichow k. k. österr. Staatsb.	Bei Frachtzahlung für mindestens a) 5000 kg b) 10000 kg für jeden Frachtbrief und Wagen. Die Sendungen müssen nachweislich von Marseille stammen	Bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis 31. December 1896	Localtarif		Ad 2–5 a) 51·00 b) 37·40 | Ad 1 a) 39·60 b) 30·70 Francs Gold für 1000 kg		Im Kartirungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
83	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		I. Güter aller Art als Frachtgut	A. Wien (K.E.B.)	Passau (k. k. öst. Staatsbahnen)	Auflieferung, bezw. Frachtzahlung pro Wagen auf einen Frachtbrief von mindestens a) 5000 kg b) 10000 kg	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1896	Localtarif	Verschieden	in Francs Gold ad A. a) 2·10 b) 1·85	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Frachtbrief-Duplicate, sowie der Original-Connaissements für den Seetransport, welche vom Absender bis längstens drei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses zu bewirken ist	
				B. Leobersdorf (k.k.ö.St.B.) Wittmannsdorf		a) 5000 kg b) 10000 kg				ad B. a) 2·15 b) 1·90				
			II. Eier, frisches Fleisch, Wildpret, Geflügel, Butter und frisches Obst als Frachtgut	C. Wien (K.E.B.)		a) 5000 kg b) 10000 kg *) Siehe die weiteren Bedingungen				ad C. a) 1·75 b) 1·50				
				oder umgekehrt										

*) 1. Die Sendungen müssen **nachweisbar** (vergleiche die 13. Rubrik) nach, resp. von **Harwich** oder **London** (loco oder transit) zur Beförderung gelangt und auf Grund parteiseitiger Frachtbrief-Vorschrift in **Passau**, Station der k. k. österr. Staatsbahnen, zur Umexpedition gebracht worden sein.
2. Die Ladungen ad I (Güter aller Art als Frachtgut) dürfen nicht aus Artikeln gebildet sein, welche laut Betriebsreglement des Vereines deutscher Eisenbahn-Verwaltungen nur bedingungsweise zum Transport zugelassen sind. Dagegen unterliegt die Berechnung der bezüglichen Frachtsätze (Frcs. 2·10, resp. Frcs. 1·85 pro 100 kg) auf solche nur bedingungsweise zugelassene Artikel keinem Anstande, wenn dieselben einzeln in Wagenladungen von mindestens 5000 oder 10000 kg auf einen Frachtbrief zur Auflieferung gebracht werden.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
84	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Hornvieh	Lemberg	Jaroslau	Beförderung mit Sonder-Güterzügen bei Frachtzahlung für die wirklich verfrachteten Wagenladungen, mindestens aber für 20 Wagenladungen pro Zug von der Ausgangsstation des Zuges bis Lemberg, resp. Jaroslau, und für mindestens 36 Wagenladungen pro Zug von Jaroslau nach Wien (St. Marx); directe Frachtbriefe für den gesammten Transport von einer und derselben Firma als Absender und Empfänger in Wien (St. Marx). Die mit den Sonderzügen zur Beförderung gelangenden Thiere müssen nachweisbar derart rechtzeitig getränkt und gefüttert sein, dass während des Transportes bis Wien (St. Marx) nur eine Tränkung in Oswięcim erforderlich wird	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1896	Localtarif	Verschieden	Anwendung des Ausnahmetarifes für Grosshornvieh in Wagenladungen ab galizischen und Bukowinaer Stationen nach Wien (St. Marx) vom 1. August 1895 auch in dem Falle, wenn sich die Gebühr für Sonder-Güterzüge laut Tarif-Theil I vom 1. Jänner 1893, Abschnitt C, VIII höher stellen sollte	Verschieden	Im Kartirungswege		Die näheren Bestimmungen rücksichtlich der Bereitstellung der Sonder-Güterzüge sind mit der k. k. Eisenbahn-Betriebsdirection in Lemberg zu vereinbaren
				Stanislau	Lemberg									

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht				Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)			
				von	nach					per 100 kg				
									Kreuzer					
85	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Brennholz aus der Pos. H, 20 der Güterclassification des Tarif-Theiles I als Frachtgut	Kammer	Gunskirchen	Bei Aufgabe von, hezw. Frachtzahlung für mindest. 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Die Parteien haben das Auf- und Abladen auf eigene Kosten zu besorgen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1896	Localtarif	14	11	3	Im Kartirungswege		
					Kleinmünchen				23	17	6			
					Linz				21	16	5			
					Ried				17	12	5			
					Wels				16	12	4			
86			Holzwaaren, ordinäre, aus Pos. H, 34 der Güterclassification des Tarif-Theiles I als Frachtgut	Kammer	Wien K.E.B.	Bei Aufgabe a) in jedem Gewichte; b) von mindestens 5000 kg, hezw. Frachtzahlung für dieses Gewicht; c) von mindestens 10000 kg, hezw. Frachtzahlung für dieses Gewicht. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen			a) 134	97	37			
									b) 94	74	20			
									c) 92	51	41			
87			Kohle, mineralische, der Pos. K, 32 der Güterclassification des Tarif-Theiles I als Frachtgut	Wels	Unter-Rohr loco und transit	Bei Aufgabe von, hezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Die Parteien hahen das Auf- und Ahladen auf eigene Kosten zu besorgen			12·6	9	3·6			
88			Ziegel, und zwar: Mauer- und Dachziegel (Pfannen-), Backsteine, sämmtliche aus Lehm (gewöhnlichem, nicht feuerfestem Thon) aus der Pos. Z, 1 der Güterclassification des Tarif-Theiles I als Frachtgut	Haiding	Unter-Rohr transit				12	10	2			
				Wels					9	7	2			
				Steinhaus bei Wels					7·3	5·3	2			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
89	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		a) Beladene Möbelwagen } als Frachtgut b) Leere "	Wels oder umgekehrt	Unter-Rohr transit	Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1896	Localtarif, Theil II, Heft 3, 31, VIa, 2	Frachtsätze der Stückgutclasse I	a) Für das Effectivgewicht des Möbelwagens die Frachtsätze der Wagenladungsclasse C und für das Effectivgewicht der Umzugs-Effecten, mindestens aber für 1000 kg pro Möbelwagen die Frachtsätze der Stückgutclasse I b) Für das Effectivgewicht des Möbelwagens, mindestens jedoch für 2500 kg pro Möbelwagen die Frachtsätze der Wagenladungsclasse C	Verschieden	Im Kartirungswege		
90			Bruchsteine aus der Pos. S, 58 der Güterclassification des Tarif-Theiles I als Frachtgut	a) Aschach b) Auf der Schleppbahn zur Donau in Aschach	Wels	1. Bei einem Minimalquantum von 300 Waggons im Jahre bis zu 500 Wagen (exclus.) 2. Bei 500 bis excl. 1000 Wagen 3. Bei 1000 Wagen und darüber		Localtarif	Verschieden	pro Wagenladung von 10000 kg Gulden a) 6·— b) 1·— a) 5·50 b) —·75 a) 4·50 b) —·50	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Frachtbrief-Duplicate, welche vom Absender bis längstens Ende Februar 1897 zu bewirken ist	
91			Getreide der Pos. G. 13, dann Mahlproducte und Mehl der Pos. M, 4 der Güterclassification des Tarif-Theiles I als Frachtgut	Wels oder umgekehrt	Aschach a. d. Donau Unter-Rohr	Verfrachtung von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 50 Wagenladungen bis 31. December 1896. Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen und Ausschluss jeder sonstigen Frachtbegünstigung				Verschieden	20 pCt. Nachlass von den im Localtarife Theil II, Heft 3, 30 bezw. 31 sub VIa für den Localverkehr enthaltenen Taxen des Specialtarifes 1		Gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe bei Getreide und Frachtbrief-Duplicate bei Mahlproducten und Mehl, welche vom Empfänger, bezw. Absender bis längstens Ende Februar 1897 zu bewirken ist	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
92	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Getreide, Heu, Stroh, Klee, Häckerling, Erdäpfel, Kraut oder andere Bodenproducte als Frachtgut	Auf der Linie Wels—Unter-Rohr		Verfrachtung von, bezw. Frachtzahlung für mindestens a) 50 Wagen à 10000 kg b) 100 Wagen à 10000 kg bis 31. December 1896. Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1896	Localtarif	Verschieden	Verschieden	a) 5% b) 10% } Nachlass von den im Localtarife Theil II, Heft 3, 31, sub VI a) für den Localverkehr enthaltenen Taxen	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Frachtbrief-Duplicate, welche vom Absender bis längstens Ende Februar 1897 zu bewirken ist	
93	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Coaks (mit Ausnahme von Gascoaks) bei Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Den im Ausnahmetarif 16 des Rheinisch-Westphälisch-Oesterr.-Ungar. Verbandsgütertarifes (Heft 3) enthaltenen deutschen Stationen, u. zw.: von Camen und Unna-Königsborn	Stationen der in Niederösterreich, Oberösterreich, Steiermark, Krain, Kärnten und Salzburg gelegenen Linien der k. k. österr. Staatsbahnen und der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft	1. Innerhalb Jahresfrist muss eine Mindestmenge von 30000 Tonnen Coaks nach den nebenbezeichneten Stationen aufgeliefert werden. 2. Sendungen nach den mit directen Frachtsätzen ausgerüsteten Stationen müssen direct abgefertigt werden. 3. In Ermanglung directer Frachtsätze bis zur Bestimmungsstation muss Umkartirung auf einer im Ausnahmetarife 16 enthaltenen Station erfolgen	Vom 1. Jänner 1896 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis 31. December 1896	Rheinisch-Westphälisch-Oesterr.-Ungar. Verbandsgütertarif, Theil II, Heft 3, vom 1. März 1894	Verschieden	Verschieden	Pfennig 22	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe, welche bis längstens Ende Februar 1897 an die kgl. Eisenbahn-Direction Essen einzusenden sind	Die im Nachtrage I zum nebenbezeichneten Tarifhefte unter Pos. 3 enthaltene Bestimmung wird hiedurch abgeändert
				von den übrigen Stationen							24			
94	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Getreide der Pos. G-13 der Güterclassification des Tariftheiles I	Czernowitz	Volksgarten	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der sonstigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1896	Localtarif	6 kr.	4 kr.	2 kr.	Im Kartirungswege		Die Entladung der Wagen Seitens des Empfängers muss innerhalb sechs Stunden nach erfolgter Bereitstellung derselben stattfinden

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
95	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Bier der Pos. B, 14 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Krumau	Adolfsthal	In jedem Gewichte bei Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1896	Localtarif	kr. 16	kr. 13·6	kr. 2·4	Im Kartirungswege		
					Gojan				12	10·4	1·6			
					Goldenkron				12	10·4	1·6			
					Krems-Mřič				18	15·2	2·8			
					Höritz				19	16	3			
					Oberplan				42	34·4	7·6			
					Salnau				49	40	9			
					Schwarzbach-Stuben				36	29·6	6·4			
					Budweis loco				24	20	4			
					Budweis transit (via Frauenberg)				22	16	6			
					Budweis transit (via Steinkirchen				19	14	5			
				Schwarzbach-Stuben	Budweis loco				60	49·6	10·4			
					Budweis transit (via Frauenberg, Zamost und Forbes)				58	45·6	12·4			
					Budweis transit (via Steinkirchen)				55	43·6	11·4			
					Höritz				21	17·6	3·4			
					Oberplan				12	10·4	1·6			
					Salnau				18	15·2	2·8			
96	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Güter aller Art	Dampfziegelei Grünlas	Irgend zur Verladung überhaupt geeigneten Punkten der Elbogener Localbahn (exclusive des Granesaner Flügels) oder vice versa	Bei Frachtzahlung für das Ladegewicht des verwendeten Wagens, und zwar: a) für Wagen mit 11300 kg Ladegewicht b) " " " 10000 " " c) " " " 8000 " " d) " " " 6000 " "	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1896	Localtarif	Bestehen keine officiellen Frachtsätze	fl. a) 3·50 b) 3·— c) 2·50 d) 2.— pro Wagen		Im Kartirungswege		

Wenn innerhalb der Giltigkeitsdauer dieses Zugeständnisses die Anzahl von 900 Wagen à 11300 kg Ladegewicht, oder bei Verwendung kleinerer Wagen die Anzahl von 10170 t überschritten wird, so wird für die dieses Quantum übersteigenden Verfrachtungen von diesen Frachtsätzen gegen Vorlage der Frachtbrief-Duplicate ein Nachlass von 14¼% im Refactiewege vergütet. Diese Frachtdocumente sind vom Absender bis längstens Ende Februar 1897 vorzulegen. Bei Zählung der Wagen, resp. der beförderten Tonnen zählen alle Wagen, welche am Verladegeleise der Dampfziegelei Grünlas factisch beladen oder entladen wurden, also auch jene, welche etwa von dritten Parteien auf dem Verladegeleise be- oder entladen werden, mit Ausnahme jener Wagen, welche etwa zu Bahnerhaltungszwecken dort entladen werden. Stückgüter werden nicht eingerechnet.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
97	K. k. General-Directionder österr. Staatsbahnen		Weiches Holz der Pos. H, 20, Punkt 1 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Salnau	Budweis transit mit der Bestimmung nach Schüttenhofen	Frachtgutmässige Beförderung von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Einhaltung der übrigen Tarifbestimmungen. Das Aufladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1896	Localtarif		kr. 18		Im Kartirungswege		
				Oberplan						16·6				
				Krumau						9·2				
				Goldenkron						8·2				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
98	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Schotter der Pos. 8. 58 der Güterclassification des Tarif-Theiles I als Frachtgut	Lindau	Lindau Rangirbahnhof	Frachtzahlung für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1896	Localtarif	Markpfennige pro 100 kg: 6	4	2	Im Kartirungswege		
99	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Güter der Classe B der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Wien II (K.F.J.B.), Nussdorf	Eger und umgekehrt	bei frachtgutmässiger Aufgabe: a) in jedem Gewichte b) von mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen c) " " 10000 " " " " " und Einhaltung der sonstigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1896 bis 31. Jänner 1	Localgütertarif, Theil II, Heft 1	Kreuzer ö. W.: c) 97	c) 90	c) 7	Im Kartirungswege		
			Güter der Classe A						b) 134 c) 125	b) 125 c) 113	b) 9 c) 12			
			Güter der Classe II						a) 202 b) 193 c) 179	a) 197 b) 171 c) 152	a) 5 b) 22 c) 27			
			Güter der Classe I						a) 227 b) 193 c) 179	a) 220 b) 171 c) 152	a) 7 b) 22 c) 27			
100	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Kalk, gebrannten	Czernotin-Keltsch	Weisskirchen L.B.	Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Auf- und Abladen der Sendungen durch Parteiorgane. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1896	Localtarife	Kreuzer: 6·3	5·0	1·3	Im Kartirungswege		Die Beförderung von gebranntem Kalk von Czernotin-Keltsch nach Hrachowetz, Střitesch, Jogsdorf, Gross-Glockersdorf, Tschirm und Schwansdorf ist nur unter der Bedingung gestattet, wenn der Versender zugleich auch im Namen der Empfänger gegenüber der Versandtstation schriftlich erklärt, dass auf die Errichtung von gedeckten Räumen zum Zwecke einer etwaigen Einlagerung der Sendungen in den Empfangsstationen verzichtet wird, sowie, dass die letzteren innerhalb der tarifmässigen Frist vom Wagen auf die Strassenfuhrwerke abgeladen und sofort abgeführt werden, da eine Ablagerung nicht zugestanden wird. Für einen aus diesem Anlasse erwachsenden Schaden wird eine Haftung nicht übernommen
					Hustopetsch				7·5	5·6	1·9			
					Löschna-Lhotka				9·5	7·1	2·4			
					Krasna				11·1	8·3	2·8			
					Hrachowetz				12·3	9·2	3·1			
					Zaschau				13·5	10·1	3·4			
					Střitesch				14·3	10·8	3·5			
					Rožnau				16·3	12·8	3·5			
					Wall.-Meseritsch				13·2	10·4	2·8			
					Rouschtka				16·0	12·5	3·5			
					Jabluuka				18·0	14·5	3·5			
					Wsetin				20·8	17·3	3·5			
					Odrau				19·6	16·3	3·3			
					Jogsdorf				21·6	17·8	3·8			
					Gross-Glockersdorf				23·6	19·3	4·3			
					Wigstadtl				26·0	21·2	4·8			
					Tschirm				27·2	22·4	4·8			
					Schwansdorf				28·8	24·0	4·8			
					Bautsch				31·2	26·4	4·8			
					Fulnek				19·2	16·0	3·2			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
101	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Flechtwerksmaterialien	Kojetein	Tobitschau	Die Flechtwerksmaterialien müssen zur Vollendung der Bauarbeiten auf der Localbahn Kojetein-Tobitschau bestimmt sein	Vom 1. Jänner 1896 gegen jederzeitigen Widerruf für die Dauer der Bauarbeiten, längstens jedoch bis Ende December 1896	Localtarif	Verschieden	Verschieden	3·5 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Versenderin und Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe, welche von Seiten der den Bau beaufsichtigenden Nordbahnorgane die Bestätigung darüber tragen müssen, dass die Sendungen beim Baue der nebenbezeichneten Localbahn verwendet wurden. Die zur Vorlage bedungenen Frachtdocumente, welche nicht wieder zurückgestellt werden, sind spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses zur Einreichung zu bringen	
102	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Glaswaaren der Pos. G—20 der Güterclassification des Tarif-Theiles I vom 1. Jänner 1893	Olmütz transito (für Sendungen von Würbenthal)	Wien Nordbahnhof	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens a) 5000 kg b) 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Anfrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1896	Localtarif vom 1. Jänner 1893	kr. a) 75·9 b) 59·4	kr. a) 72·5 b) 55·0	kr. a) 3·4 b) 4·4	Im Kartirungswege		
103	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Bier in Fässern	Brünn	Wischau	Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Auf- und Abladen durch Arbeitskräfte der Parteien	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarif	kr. 20·9	kr. 16·3	kr. 4·6	Im Kartirungswege		
					Prerau				36·8	25·4	11·4			
104	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Güter aller Art in ganzen Wagenladungen	Seelowitz Stadt bezw. vice versa	Rohrbach-Seelowitz transito	Aufrechthaltung der laut Tarif-Theil I für die einzelnen Güter bei Aufgabe in ganzen Wagenladungen giltigen Bestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1896	Localtarife	Verschieden	3·5 kr.	Verschieden	Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
105	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Ein tägliches Zeitungspacket im Gewichte bis zu höchstens 10 kg bei Beförderung mit dem Nordbahn-Schnellzuge Nr. 5 und mit den ab Schönbrunn anschliessenden Zügen	Wien Nordbahnhof	Jägerndorf	Auflieferung der Zeitungspackete mit ordnungsgemäss ausgefertigten Eilfrachtbriefen unter einer deutlichen, vorher namhaft zu machenden Adresse derart rechtzeitig, dass die Aufgabe und eventuell die Verwiegung anstandslos erfolgen kann, mindestens jedoch 15 Minuten vor Abgang des bezeichneten Zuges und in einer conformen, leicht erkennbaren Verpackung. Unterlassung einer Declaration des Interesses an der Lieferung auf den Frachtbriefen. Vorsorge des Adressaten für die Abnahme der Zeitungspackete in der Adressstation ohne vorhergegangene Avisirung. Haftung des Versenders für alle Folgen, welche aus Ursache der Nichteinhaltung der Bestimmungen betreffs der postzwangspflichtigen Güter durch denselben entstehen. Für zufällige Verspätungen innerhalb der reglementmässigen Lieferfrist wird eine bahnseitige Haftung nicht übernommen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1896	Tarif für den Mährisch-Schlesischen Nachbarverkehr vom 1. Juli 1893	736·2 kr.	530 kr.	206·2 kr.	Im Kartirungswege		
106	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		d) Güter der Frachtgutclasse I	Zauchtel (bezw. vice versa)	Fulnek	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 1400 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen; Abladen der Sendungen ad a) und b) durch Parteiorgane	Vom 1. Jänner 1896 bis Ende December 1896	Gebührentarife für die Localbahnen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn vom 1. Juni 1888	10·5 kr.	8 kr.	2·5 kr.	Im Rückvergütungswege	Bei den Sendungen nach Fulnek auf die reclamirende Firma als Empfängerin lautende Frachtbriefe und bei den Sendungen von Fulnek auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende Aufnahmsbescheinigungen, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses. Bei den Sendungen mineralischer Kohlen und Holz nach Fulnek müssen die Frachtbriefe die Bestätigung von Seiten des Stationsvorstandes der genannten Station tragen, dass das Abladen durch Parteiorgane bewirkt worden ist. Die zur Vorlage bedungenen Frachtdocumente, welche einen Refactiestempel der Kaiser Ferdinands-Nordbahn nicht bereits tragen dürfen, werden nicht wieder zurückgestellt	
			c) Güter der Frachtgutclasse II	Zauchtel	Fulnek				9 kr.	7 kr.	2 kr.			
			b) Holz des Specialtarifes 2 und der Classe C bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen; a) Kohlen, mineralische, bei Zahlung der Fracht für mindestens das Ladegewicht der verwendeten Wagen	Zauchtel	Fulnek				7·5 kr.	6 kr.	1·5 kr.			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
107	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**		Zinkweiss	M.-Ostrau	Wien Nordbahn-Donauuferbahnhof transito (zum Umschlage per Schiff)	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. Nachweisliche Bestimmung der Sendungen nach dem Oriente (den Balkanländern und darüber hinaus)	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1896	Localtarif vom 1. Jänner 1893	139 kr.	85 kr.	54 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende Aufnahmsbescheinigungen, auf welchen Seitens der Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft in authentischer Weise bestätigt sein muss, dass die Sendungen nach dem Oriente (den Balkanländern und darüber hinaus) befördert wurden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses. Die bezeichneten Documente werden nicht wieder zurückgestellt	
108	**Südbahn-Gesellschaft**	Betheiligten Verwaltungen	Mehl und sonstige Mahlproducte	Velencze	a) Wien loco (sämmtliche Bahnhöfe und Wien Lagerhaus) b) Wien St.E.G. transit mit der Bestimmung nach den in den Tarifen für den Westungar.-österr. Eisenbahnverband, Theil III, Heft 1 und 2, giltig vom 1. November 1892, bezw. vom 1. October 1895 aufgenommenen Stationen, insoferne der Verkehr via Wien instradirt	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen und Frachtbrief	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Westungar.-österr. Eisenbahnverband, Theil II, Heft 1, giltig vom 1. October 1893, resp. Theil III, Heft 1 und 2, giltig vom 1. November 1892, bezw. 1. October 1895	Verschieden	Verschieden	a) 28 Heller = 14 kr. b) 24 Heller = 12 kr.	Im Rückvergütungswege	Gegen auf den Namen des Reclamanten als Aufgeber lautende Duplicat-Frachtbriefe, welche bis Ende März 1897 bei der Direction der Südbahn-Gesellschaft in Wien einzureichen sind	
109	**Südbahn-Gesellschaft**	Betheiligten Verwaltungen	Schwefelsäure	Zurány	Lundenburg	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Besteht kein directer Tarif	Verschieden	kr. 50·5	Verschieden	Im Kartirungswege		
			Natrium-Bisulfat	Zurány	Lundenburg					40·5				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
110	**Südbahn-Gesellschaft**	Betheiligten Verwaltungen	Mehl und sonstige Mahlproducte	G y ö r l o c o	Wien (St.E.G.) loco	**Verfrachtung von mindestens 5000 t,** in welches Quantum die auf Grund der im gegenwärtigen Verordnungs-Blatte sub Post 111 verlautbarten Begünstigung nach Wien transit expedirten Sendungen eingerechnet werden. Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Vom 1. Jänner 1896 bis Ende December 1896	Westungarisch-Oesterr. Eisenbahnverband, Theil II, Heft 1 vom 1. October 1893	36 kr.	32 kr.	4 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf den Reclamanten als Aufgeber lautende Original-Aufgabsrecepisse, resp. Duplicat-Frachtbriefe, welche längstens bis Ende März 1897 bei der Direction der kgl. ungar. Staats-Eisenbahnen (Abtheilung C III b) in Budapest vorzulegen sind	
111	**Südbahn-Gesellschaft**	Betheiligten Verwaltungen	Mehl und sonstige Mahlproducte	G y ö r l o c o	Wien (St.E.G.) transit mit der Bestimmung nach den im Tarif für den Westungar.-Oesterr. Eisenbahnverband, Theil III, Heft 1, vom 1. November 1892 und Theil III, Heft 2, vom 1. October 1895 aufgenommenen Stationen, insoferne der Verkehr via Wien, bezw. Hegyeshalom—Pozsony instradirt	Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Westungarisch-Oesterr. Verbandstarif, Theil III, Heft 1, vom 1. November 1892, resp. Theil III, Heft 2, vom 1. October 1895	Verschieden	Verschieden	4 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf den Reclamanten als Aufgeber lautende Original-Aufgabsrecepisse, resp. Duplicat-Frachtbriefe, welche längstens bis Ende März 1897 bei der Direction der kgl. ungar. Staats-Eisenbahnen (Abtheilung C III b) in Budapest vorzulegen sind	
112	**Südbahn-Gesellschaft**	Betheiligten Verwaltungen	Zuckerrüben	Kimle	Angern	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens aber für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Auf- und Abladen durch Parteiorgane	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Besteht kein directer Tarif		kr. 24·9		Im Kartirungswege		
				Ligetfalu						18·9				
				Moson-Szt. János						23·9				
				Oroszvár						18·9				
				Rajka						18·9				
			Rübenschnitte	Angern	Kimle	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens aber für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Auf- und Abladen durch Parteiorgane	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896			21·2				
					Ligetfalu					15·2				
					Moson-Szt. János					20·2				
					Oroszvár					15·2				
					Rajka					15·2				

1 Fortlaufende Nummer	2 Die Publication erfolgt von der	3 und im Namen der	4 Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	5 für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	6 bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	7 und gilt in der Zeit	8 Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	9 Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	10 Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	11 Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	12 Art der Durchführung	13 Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	14 Besondere Bemerkungen
113	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Holz der Classe C und des Specialtarifes 2	Vrbanje	Budapest dunap. t. p. u.	Bei Auflieferung von mindestens 28000 t, wovon 18000 t in der Station Vrbanje zur Aufgabe zu gelangen haben. Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Vom 1. Jänner 1896 bis Ende December 1896	Localtarife, bezw. Ungarischer Eisenbahn-Verbandstarif, bezw. Westungar.-Oesterreichischer Eisenbahn-Verbandstarif, bezw. Ungarisch-Adriatischer Eisenbahn-Verbandstarif	Verschieden	kr. 44	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Auf den Reclamanten als Aufgeber lautende Frachtbrief-Duplicate, welche längstens bis Ende März 1897 an die Direction der kgl. ungarischen Staatseisenbahnen (Abtheilung C III b) in Budapest einzusenden sind	Diese ermässigten Frachtsätze finden unter Aufrechthaltung der auf diese Frachtbegünstigung bezüglichen Bestimmungen auch auf solche Sendungen Anwendung, welche von Vrbanje, Spačva und Ottok nach Vinkovci gesendet, dort behufs Manipulation ausgeladen und dann durch dieselbe Firma mittelst Eisenbahn nach Budapest, Fiume, Wien, bezw. Schwechat-Kledering weiter befördert werden. *)
					Budapest Józsefváros					44				
					Budapest nyug. pályaud.					46				
					Budapest Lipótváros					46				
					Fiume					65				
					Wien Staats- und Nordbahnhof), ferner Matzleinsdorf					74				
					Schwechat-Kledering					74				
				Spačva	Budapest dunap. t. p. u.					42				
					Budapest Józsefváros					42				
					Budapest nyug. pályaud.					44				
					Budapest Lipótváros					44				
					Fiume					63				
					Wien (Staats- und Nordbahnhof), ferner Matzleinsdorf					72				
					Schwechat-Kledering					72				
				Ottok	Budapest dunap. t. p. u.					40				
					Budapest Józsefváros					40				
					Budapest nyug. pályaud.					41				
					Budapest Lipótváros					41				
					Fiume					61				
					Wien (Staats- und Nordbahnhof), ferner Matzleinsdorf					70				
					Schwechat-Kledering					70				

*) Für solche Sendungen wird eine Reexpeditionsgebühr von 2 kr. pro 100 kg eingehoben und zugleich bedungen, dass die Reexpedition in Vinkovci spätestens zwölf Monate nach Einlangen der Sendungen in Vinkovci erfolgt sein muss. Rücksichtlich dieser reexpedirten Sendungen sind behufs Liquidirung der Frachtbegünstigung auch die auf den Namen der reclamirenden Partei als Empfänger lautenden Original-Frachtbriefe über den per Bahn erfolgten Transport der Sendungen von der Aufgabsstation bis Vinkovci und die den Weitertransport ab Vinkovci nachweisenden, auf den Namen derselben Partei als nochmaligen Aufgebers lautenden Frachtbrief-Duplicate in Vorlage zu bringen.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
114	Oesterr. Nordwestbahn	Betheiligten Verwaltungen	Getreide etc. (Ausnahmetarif Nr. 1)	1. Stationen der U.St.B. Apcz-Szántó Bánocz Bánréve Beregszász Beszterczebánya Csap Csány Feled Fülek Garam-Berzencze Halmi Hidas-Németi Homonna Kisvárda Legénye-Mihály Liszka-Tolcsva Losoncz Munkács Nagy-Mihály Nagy-Szöllös Pásztó Perbenyik Putnok Rimaszombat Rozsnyó Sajó-Szt. Péter Salgó-Tarján Sátoralja-Ujhely Selyp Som Szatmar Szegimalom Szomotor Tisza-Ujlak Tornalja Töke-Terebes-Gálszécs Tuzsér Ungvár Vadna Zólyom 2. Stationen der K.O.E. Von sämmtlichen Stationen	Laube, Tetschen-Bodenbach-Landungsplatz, Schönpriesen-Umschlag und Dresden-Elbkai	Bei Aufgabe, resp. Bezahlung der Fracht für den Frachtbrief und Wagen, und zwar für mindestens 10000 kg	14 Tage nach erfolgter Publication bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1896	Elbeumschlags-Tarif für Ungarn vom 1. September 1893	Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 1 für Getreide auf Seite 33—43 des Tarifes	Nachlass von 15 Pfennigen für 100 kg ohne Rücksicht auf die jeweilige Coursdifferenz		Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf den Namen des Reclamanten als Aufgeber lautenden Frachtbrief-Duplicate für den Bahntransport zum Umschlagsplatz und der Schiffsconnossements für die Verschiffung per Elbe nach Hamburg oder Harburg. Diese Documente, welche keinen bahnämtlichen Rückvergütungsstempel tragen dürfen, sind längstens bis Ende April 1897 in Vorlage zu bringen	
115	Südnorddeutsche Verbindungsbahn	Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn	Holz des Specialtarifes 2 und der Classe C	Josefsthal-Maxdorf	Gablonz-Brandl Proschwitz Maffersdorf l. N. Maffersdorf r. N.	Aufrechthaltung der für die fraglichen Artikel giltigen allgemeinen und speciellen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien zu bewerkstelligen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1896	Gebührentarif der Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn vom 1. Juli 1895	kr. 16·0 17·5 18·0 18·5	kr. 11·6 13·4 14·3 14·7	kr. 4·4 4·1 3·7 3·8	Im Kartirungswege		

116 — Südbahn-Gesellschaft

Für **Baumaterialien aller Art**, welche zur Reparatur und zum Wiederaufbau der durch das Erdbeben in Laibach beschädigten und eingestürzten Gebäude bestimmt sind, wird mit Giltigkeit vom 1. Jänner 1896 bis auf Weiteres, längstens aber bis Ende December 1896 **von sämmtlichen Südbahnstationen und den Stationen der Wien-Pottendorf-Wr.-Neustädter Bahn nach Laibach S.B.** der Ausnahmetarif XVII des Localtarifes **im Kartirungswege**, sonach unter Absehung von den in den Punkten 3 bis 8 desselben festgesetzten Bedingungen, bewilligt.

Die Sendungen müssen entweder mit an die k. k. Landesregierung für Krain oder an den Magistrat der Stadt Laibach adressirten Frachtbriefen zur Aufgabe gelangen, oder aber **bei directem Bezuge** der Sendungen durch die Parteien von einem vom Stadtmagistrate Laibach zu diesem Behufe ausgefertigten Certificate begleitet sein, aus welchem die Gattung und das beiläufige Gewicht der Sendung, der Name und Wohnort des Bezugsberechtigten, sowie die Eisenbahn-Versandt- und Bestimmungsstation hervorgehen.

Diese Frachtermässigung findet auch auf Sendungen von Baumaterialien nach Ortschaften der politischen Bezirke Laibach, Krainburg und Stein auf Grund von die vorerwähnten Daten enthaltenden Certificaten der k. k. Bezirkshauptmannschaften Laibach, Krainburg, bezw. Stein Anwendung.

Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt von der	Die Publication erfolgt und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
117	**Südbahn-Gesellschaft**		Steine der Pos. 8—57 des Tarifes Theil I	Leibnitz	Wien (Matzleinsdorf)	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen Auf- und Abladen durch die Partei	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarif	Heller 97	88	9	Im Kartirungswege		
118	**Südbahn-Gesellschaft**		Hornvieh (Stiere, Ochsen, Kühe und Kälber)	Lepsèny Mártonvásár Polgárdi Siófok Székesfehérvár	K u f s t e i n	Bestimmungen des Ausnahmetarifes IV. Die Sendungen müssen nach Bayern oder Süddentschland bestimmt sein	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarif (Ausnahmetarif IV)	per Quadratmeter Ladefläche Heller 1228 1323 1243 1196 1274	1030 1000 1010 1050 970	198 323 233 146 304	Im Kartirungswege		
				Stationen der Strecken: Szantód—Csáktornya und Légrád—Barcs					des Ausnahmetarifes IV a	des Ausnahmetarifes IV b	Verschieden			
119	**Südbahn-Gesellschaft**		Baumaterialien und Einrichtungsgegenstände	sämmtlichen österreichischen Südbahn-Stationen	G o s s e n s a s s	Sendungen müssen nachweislich zum Baue und zur Einrichtung eines Hotels bestimmt sein und mindestens 40 km auf der Südbahn durchlaufen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	L o c a l t a r i f	V a r i a b e l	50 Percent Nachlass vom Normaltarife mit einem Minimaleinheitssatze von 0·26 Heller pro 100 kg und 1 km bei Sendungen, für welche die Frachtzahlung nach dem Ladegewichte, resp. für 10000 kg pro verwendeten Wagen erfolgt, dann für Sendungen unter 10000 kg, insoferne für dieselben ein ganzer Wagen zur Verwendung gelangt, unter Zugrundelegung der Frachtberechnung für mindestens 10000 kg pro verwendeten Wagen; endlich mit einem Minimaleinheitssatze von 0·32 Heller pro 100 kg und 1 km bei Sendungen in geringeren Quantitäten		Im Rückvergütungswege	Gegen auf reclamirende Firma als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	
120	**Südbahn-Gesellschaft**	Betheiligten Verwaltungen	Rohpetroleum in Reservoirwagen	Drohobycz Boryslaw	Triest und Fiume, u. zw. nach T r i e s t über die Route: via Oswięcim — Lundenburg — Wien — Amstetten — Tarvis — Herpelje u. Krakau — Lundenburg — Wien — Amstetten — Tarvis — Herpelje, nach F i u m e über die Route: via Beskid — Szerencs — Budapest — Kelenföld — Dombovár — Károlyváros	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen und Frachtbrief unter Einhaltung der Bestimmungen des ab 1. Jänner 1893 giltigen Galizisch-Adriatischen Verbandtarifes. Das Füllen und Entleeren der Reservoirwagen hat die Partei zu besorgen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Tarif für den Galizisch-Adriatischen Eisenbahnverband vom 1. Jänner 1893	252 kr. = 504 Heller 255 kr. = 510 Heller	292·4 Heller 292·4 Heller incl. Mgb. und ung. Transportsteuer	211·6 Heller 217·6 Heller	Im Kartirungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
										Kreuzer				
121	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	K.F.N.B.	Cement	Mannersdorf (L.B.)	Marchegg Klein-Schwechat (via Götzendorf-Fischamend) Hainburg (Bahnhof)	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens; Aufrechthaltung der für die Classe C giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarife	31·0 15·1 22·8	21·5 11·0 15·0	9·5 4·1 7·8	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
					Olmütz (K.F.N.B.)				Besteht kein directer Frachtsatz	45·7				
122	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Cichorienwurzel, frische, gedörrte oder getrocknete, dann gedarrte Zuckerrüben und gedarrte Zuckerrübenschnitte	Pardubic (St.E.G.) Přelouč Kladrub	Lobositz	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens; Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarife	45·6 41·4 39·9	33 31 31	12·6 10·4 8·9	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
			Gedarrte Zuckerrüben und gedarrte Zuckerrübenschnitte	Kolin (St.E.G.) Marchegg (St.E.G.)	Lobositz Grammat-Neusiedl				32·0 21·9	29 18	3·0 3·9			
123	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Flusseisen-Ingots, sowie sonstige Eisenartikel der Classe C	Segen-Gottes	Stefanau Zöptau Römerstadt Lilienfeld	Aufgabe in ganzen Wagenladungen; Frachtzahlung mindestens für 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Aufrechthaltung der sonstigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	39·4 38·5 53·8 57·2		Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
124	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Frachtgüter aller Art	Svolenoves (St.E.G.), (L.B.) oder vice versa	Diversen Stationen	Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen; das Auf- und Abladen hat die Partei zu besorgen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Tariftheil I vom 1. Jänner 1893			0·8 kr. pro 100 kg als Nachlass von der Manipulationsgebühr	Im Rückvergütungswege	**Bei den Abgabsgütern:** Orig.-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Empfänger lautend. **Bei den Aufgabsgütern:** Eine vom Stationschef in Svolenoves vidirte Consignation. Diese Documente sind längstens bis Ende März 1897 vorzulegen	In den bezeichneten Documenten muss bahnämtlicherseits bestätigt erscheinen, dass das Ab- bezw. Aufladen der Frachtgüter durch die Arbeitskräfte der Partei besorgt wurde

NB. Von der Begünstigung sind ausgeschlossen: **Bei der Aufgabe:** Die Güter der Classen B und C, sowie der Specialtarife 2 und 3, bei welchen das Aufladen tarifmässig von der Partei zu erfolgen hat. **Bei der Abgabe:** Mineralische Kohle und Coaks, sowie alle jene Güter, für welche Zugeständnisse unter der Bedingung gewährt werden, dass das Abladen auf Kosten der Partei zu erfolgen hat.

Dieses Zugeständniss gilt nur für solche Etablissements, die mit der Station Svolenoves (St.E.G.) in directer Schienenverbindung stehen.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
125	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Soda der Pos. 48 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Ebensee	Eger B.St.B.	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg für einen Wagen und Frachtbrief. Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken	Vom 10. Jänner 1896 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1896	Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahnverband, Theil II, Heft I vom 1. März 1892, Ausnahmetarif Nr. 22	Kreuzer ö. W. 84	73	11	Im Kartirungswege		
126	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	A. Alaun, Essigsprit, Kupfervitriol, Salpeter (exclus. Dungsalpeter) und Schwefel, roh	Marmaros-Sziget	Bregenz transit	1. Aufgabe als Frachtgut. 2. Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens a) 5000 kg } b) 10000 kg } pro Frachtbrief und Wagen. 3. Die Frachtsätze nach Bregenz transit, Buchs transit und Lindau transit finden nur auf Sendungen Anwendung, welche mit directen Frachtbriefen nach schweizerischen Stationen und weiter zur Aufgabe gelangen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1896	Localtarife der betheiligten Verwaltungen	Bestehen keine directen Frachtsätze	Kreuzer ö. W. a) 352 / b) 286		Im Kartirungswege		
					Buchs transit					347 / 282				
					Lindau transit					352 / 286				
					Feldkirch loco					346 / 281				
			B. Bleizucker, Essigsäure, Kalk (essigsaurer) und Natron (essigsaurer)	Marmaros-Sziget	Bregenz transit					412 / 335				
					Buchs transit					408 / 331				
					Lindan transit					412 / 335				
					Feldkirch loco					403 / 327				
			C. Chlorkalk (Bleicherde, Bleichkalk, Bleichpulver), Salpetersäure, Schwefelsäure, Soda, rohe und calcinirte (Sodaasche), sowie krystallisirte Soda, Thonerde, schwefelsaure, präparirte	Marmaros-Sziget	Bregenz transit					352 / 243				
					Buchs transit					347 / 240				
					Lindau transit					352 / 243				
					Feldkirch loco					346 / 239				
			D. Eisenvitriol, gelöster	Marmaros-Sziget	Bregenz transit					352 / 273				
					Buchs transit					347 / 273				
					Lindau transit					352 / 273				
					Feldkirch loco					346 / 273				
			E. Eisenvitriol, grüner	Marmaros-Sziget	Bregenz transit					352 / 198				
					Buchs transit					347 / 196				
					Lindan transit					352 / 198				
					Feldkirch loco					346 / 195				
			F. Glaubersalz, calcinirt und krystallisirt	Marmaros-Sziget	Bregenz transit					330 / 233				
					Buchs transit					330 / 233				
					Lindau transit					330 / 233				
					Feldkirch loco					330 / 233				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
127	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Eisenbahnbau-Materialien	den im Localgütertarife der k. k. österr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 1, Abschnitt A enthaltenen Stationen	Hütteldorf, Nussdorf, Penzing, Wien I (K.E.B.) und Wien II (K.F.J.B.)	Aufgabe als Frachtgut in jedem Gewichte unter Einhaltung der bestehenden einschlägigen Tarifbestimmungen. Die Sendungen müssen zum Baue der Wiener Stadtbahn bestimmt sein und mit Frachtbriefen, auf welchen eine „Bauleitung der Wiener Stadtbahn" als Empfängerin zu figuriren hat, zur Beförderung gelangen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1896	Localtarif	Verschieden	0·08 kr. pro 100 kg und 1 km	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen bis längstens Ende Februar 1897 zu bewirkende Vorlage der auf die vorbezeichneten Bauleitungen als Empfängerin lautenden Original-Frachtbriefe, welche keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen und nicht mehr zurückgestellt werden	Die Cedirung dieser Frachtermässigung an dritte Personen ist unstatthaft
128	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Klotzholz, unbearbeitet, bis 6·3 m Länge	Zauchtel	Prerau	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 500 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Sendungen müssen für ein Sägewerk bestimmt und directe an dasselbe adressirt sein. Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens aber für 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Das Abladen hat die Partei zu besorgen. Im Uebrigen gelten die einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1896 bis Ende December 1896	Localtarif	17·0 kr.	14·4 kr.	2·6 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen bis spätestens Ende Februar 1897	

Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Angabe der Berichtigung, beziehungsweise Umschreibung derselben	Bemerkungen
1	Nr. 149 vom 24. December 1895	2529	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Böhm. Nordbahn	Salz der Pos. 8—5 des Tarif-Theiles I	Hallein Ebensee	Neratovic	In der Rubrik „und gilt in der Zeit" hat es anstatt „vom 1. Jänner bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1896" zu lauten: **„vom 1. Jänner bis 31. December 1896"**	

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Concurs-Ausschreibung

von für certificirte Unterofficiere reservirten Dienstposten, welche voraussichtlich im Laufe des I. Semesters 1896 zur Besetzung gelangen dürften.

Bezeichnung der zu besetzenden Stelle	Benennung der Unternehmung, bei welcher die Stellen in Erledigung kommen	Mit dieser Stelle verbundene Bezüge				Erforderliche Kenntnisse und Bedingungen zur Erlangung	Ob für den Dienstposten erforderlich		Unternehmung, wo die Competenzgesuche einzubringen sind	Bewerbungstermin
		Gehalt	Quartiergeld	Emolumente	Taggeld		eine Probepraxis und von welcher Dauer	Ablegung einer Prüfung und aus welchen Gegenständen		
25 provisorische Zugpacker	K. k. privilegirte Kaiser Ferdinands-Nordbahn	—	—	Fahrstundengelder und Dienstkleider	fl. 1	Die deutsche Sprache in Wort und Schrift. Kenntniss der einfachen Rechnungsarten	Dauer der Probepraxis abhängig von der Qualification und Verwendbarkeit	Aus den Fachgegenständen der betreffenden Dienstzweige	Direction der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Bis längstens 15. Februar 1896
20 provisorische Weichenwächter		—	—	Dienstkleider	80 kr.	Die deutsche Sprache in Wort und Schrift				
35 Magazins- und 5 Stations-Aufseher-Aspiranten		—	—		fl. 1, resp. fl. 1·30 kr.	Die deutsche Sprache in Wort und Schrift; Kenntniss der einfachen Rechnungsarten				
20 provisorische Bahnwächter		—	—		80 kr.	Die deutsche Sprache und die böhmische oder polnische Sprache in Wort und Schrift. Kenntniss des Oberbaues und Legen desselben	Circa 6 Monate	Aus der Dienstinstruction für Bahnwächter und den Vorschriften für Signalisirung		
3 provisorische Kanzleidiener		—	—		fl. 1 bis fl. 1·30 kr.	Die deutsche Sprache in Wort und Schrift und Kenntniss der einfachen Rechnungsarten	Dauer der Probepraxis abhängig von der Qualification und Verwendbarkeit, mindestens jedoch 6 Monate	—		
4 Bahnaufseher-Aspiranten		—	—		fl. 1·50 kr.	Unterrealschule, Untergymnasium oder Unterofficiersschule einer technischen Truppe. Ausserdem eine einschlägige Profession (als Maurer, Zimmermann, Tischler, Schmied oder Schlosser)	Dauer der Probepraxis abhängig von der Qualification und Verwendbarkeit	Aus den Fachgegenständen der betreffenden Dienstzweige		

Anmerkung. Zur Bewerbung um diese Stellen werden nur jene k. und k. Unterofficiere zugelassen, welche im Sinne des Gesetzes vom 19. April 1872, R.-G.-Bl. Nr. 60, auf Grund des ihnen ertheilten Certificates anspruchsberechtigt sind. Nicht mehr im Militärverbande stehende Personen haben auch ein von dem Gemeindevorstande ihres dauernden Aufenthaltsortes ausgestelltes Wohlverhaltungszeugniss beizubringen. Bedingung für alle Stellen ist ein Alter unter 37 Jahren, sowie gesunde und kräftige Körperconstitution, wofür der Befund des Bahnarztes massgebend ist; zu den Stellen für den äusseren Dienst ist ausserdem ein bahnärztliches Attest darüber erforderlich, dass der Bewerber nicht farbenblind ist und normales Hörvermögen hat. Bewerber für Stellen des äusseren Dienstes, welche auch die Kenntniss einer slavischen Sprache (böhmisch oder polnisch) nachweisen und solche, welche früher bei einer Eisenbahn in Verwendung waren oder bei einer technischen Truppe gedient haben, erhalten unter sonst gleichen Verhältnissen den Vorzug.

Die Gesuche sind in deutscher Sprache vom Bewerber eigenhändig zu schreiben und zu fertigen. Eine Anrechnung der im Militärdienste zugebrachten Zeit findet in keinem Falle statt.

VERORDNUNGS-BLATT

DES

K. K. HANDELS-MINISTERIUMS

FÜR

EISENBAHNEN UND SCHIFFAHRT.

Unser Blatt wird zur Verlautbarung amtlicher Kundmachungen, sowie von Kundmachungen über Tarifermässigungen in der Form von Rückvergütungen und Tarifbegünstigungen und sonstiger Mittheilungen in Eisenbahn- und Schiffahrts-Angelegenheiten benützt.

Es enthält neben seinem die amtlichen Verlautbarungen umfassenden auch einen nichtamtlichen Theil, dessen Aufgabe es ist, wichtigere Vorkommnisse im Bereiche der Eisenbahn-Verwaltung der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder, sowie der hier in Betracht kommenden Schiffahrt, ferner, soweit dies von Interesse ist, auch solche Nachrichten bezüglich Ungarns und des Auslandes zur allgemeinen Kenntniss zu bringen, und ermöglicht hiedurch einen Ueberblick über das Thatsachenmaterial des Eisenbahnwesens und der Schiffahrt der österreichisch-ungarischen Monarchie und des Auslandes.

Das Verordnungs-Blatt erscheint wöchentlich dreimal, am Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Der **Pränumerationspreis** beträgt:

für **Oesterreich-Ungarn**	ganzjährig fl. 12·—	halbjährig fl. 6·—	vierteljährig fl. 3·—
für das **Deutsche Reich**	„ Mark 25·—	„ Mark 12·50	„ Mark 6·25
für das **übrige Ausland**	„ Frcs. 33·—	„ Frcs. 16·50	„ Frcs. 8·25

Das Abonnement kann mit jedem Kalendervierteljahr begonnen werden.

Einschlägige **Inserate** werden aufgenommen und nach aufliegendem Tarif berechnet.

Probenummern und **Kostenvoranschläge** gratis und franco.

Die Administration

Wien, I., Wallfischgasse 15.

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

Verordnungs-Blatt

des

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

k. k. Handels-Ministeriums

Pränumerationspreis pro Jahr: Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl. „ das Deutsche Reich . . . 25 Mark „ das übrige Ausland . . . 33 Frcs. Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 3. **Wien, 11. Jänner 1896.** **IX. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Verordnung der Ministerien der Finanzen, des Handels und des Ackerbaues vom 6. Jänner 1896,*) womit einige Bestimmungen der Ministerial-Verordnung vom 29. Mai 1882, R.-G.-Bl. Nr. 50, hinsichtlich des Mahlverkehres abgeändert werden.

Im Einvernehmen mit den betheiligten königl. ungarischen Ministerien werden bis zur anderweitigen definitiven Regelung des Gegenstandes die Bestimmungen der Ministerial-Verordnung vom 29. Mai 1882, R.-G.-Bl. Nr. 50, III. A.) in Betreff des Mahlverkehres der Mühlen im Zollgebiete, welche ausländisches Getreide für den Export vermahlen, abgeändert, bezw. ergänzt, wie folgt:

Im Punkt 1 der bezogenen Verordnung ist am Schlusse des ersten Absatzes beizufügen: „Diese Sicherstellung muss in Baargeld erlegt werden."

Im Punkt 2 der bezogenen Verordnung sind die Worte „unter Hinzurechnung der hievon entfallenden Kleie und Abfälle" zu streichen.

Punkt 4 der bezogenen Verordnung hat zu lauten: „Die Zollrückvergütung, bezw. Abschreibung erfolgt bei der Austrittsbehandlung des Mahlproductes, welche innerhalb der einer Verlängerung nicht fähigen Frist von sechs Monaten vom Zeitpunkte des Bezuges des Getreides mit dem Vorbehalte der Zollrückvergütung stattzufinden hat, gegen Vorweisung des nach erfolgter Austrittsbestätigung einzusendenden Vormerkscheines nach dem Grundsatze, dass für je 100 kg exportirter Mahlproducte (wozu die Kleie und dergleichen Abfälle nicht gehören) der für 100 kg Getreide sicherstellungsweise erlegte Zoll rückvergütet wird."

Punkt 5 der bezogenen Verordnung entfällt.

Diese Verordnung tritt am 15. Jänner 1896 in Kraft, und sind die Bestimmungen derselben auf alles Getreide anzuwenden, welches von diesem Tage ab zum Vermahlen angemeldet wird. Getreide, welches vor dem 15. Jänner 1896 zum Vermahlen angemeldet worden ist, ist nach den bisherigen Bestimmungen zu behandeln.

Der auf Grund von Handelsverträgen bestehende Gegenseitigkeitsverkehr der Grenzbewohner mit Getreide zum Vermahlen bleibt nach wie vor den hiefür bestehenden besonderen Anordnungen unterworfen.

Biliński m. p. **Ledebur** m. p. **Glanz** m. p.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Pferdestrassenbahn in Stanislau.

Das k. k. Handelsministerium hat dem Dr. Ernst Till, Landesadvocat in Lemberg, im Vereine mit Dr. Ludwig Katzenellenbogen, Landesadvocat in Stanislau, und Julius Schuster, Betriebsdirector der Pferdebahn in Lemberg, die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine mit animalischer Kraft zu betreibende Kleinbahn in Stanislau, und zwar vom Vorplatze des Bahnhofes der k. k. Staats-

*) Enthalten in dem am 8. Jänner 1896 ausgegebenen III. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 7.

bahnen durch die Romanowskigasse, Dritte Maigasse, Sapiehagasse, über den Franz Josef-Platz, die Karpińskigasse mit Eventuallinien einerseits von der letztgenannten Gasse über den Ringplatz, den Trinitarierplatz zur Spitalgasse, andererseits vom Franz Josef-Platze über die Lipowagasse und die Gołuchowskigasse bis zum k. k. Strafhause im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Wien, am 12. December 1895. Z. 70.156.

Verlängerung der Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine mit elektrischer Kraft zu betreibende Kleinbahn von Payerbach nach Prein.

Das k. k. Handelsministerium hat die der österr.-ungar. Fabrik für elektrische Beleuchtung und Kraftübertragung B. Egger & Comp. in Wien mit den Erlässen vom 3. December 1894, Z. 62.966, und vom 20. April 1895, Z. 21.794 (Verordnungs-Blatt Nr. 147 vom 22. December 1894 und Nr. 60 vom 23. Mai 1895), ertheilte, bezw. verlängerte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige, mit elektrischer Kraft zu betreibende Kleinbahn von der Station Payerbach der Linie Wien—Triest der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft über Reichenau nach Prein auf weitere sechs Monate verlängert.

Wien, am 12. December 1895. Z. 70.981.

Aus den Entscheidungen des Obersten Gerichtshofes.

Der executiven Veräusserung von Werthpapieren, welche zu Gunsten des Aerars als Dienstcaution vinculirt sind, steht ein gesetzliches Hinderniss nicht entgegen. Durch eine solche executive Veräusserung werden jedoch das Cautionsband und die aus demselben für das Aerar entspringenden Rechte in keiner Weise berührt; es findet daher in Folge dieser executiven Veräusserung auch keine Ueberweisung der bezeichneten Rechte des Aerars auf den erzielten Erlös statt, und bleibt dem Aerar insbesonders das Recht gewahrt, die Hereinbringung seiner allfälligen Ersatzforderungen aus den betreffenden vinculirten Werthpapieren in Gemässheit der bestehenden Vorschriften auf administrativem Wege zu veranlassen.

(Plenissimarbeschluss vom 15. October 1895, Z. 36/Präs. Judicatenbuch Nr. 131.)

Ueber Anregung des k. k. Justizministeriums vom 2. Juli 1895, Z. 11.211, beschloss der Oberste Gerichtshof in einem Plenissimarsenate die Eintragung des obigen Rechtssatzes in das Judicatenbuch, und zwar im Wesentlichen auf Grund folgender Erwägungen:

Das Wesen der Dienstcaution der Staatsbeamten findet namentlich in nachstehenden gesetzlichen Bestimmungen seine Regelung:

1. In dem Hofkammerdecrete vom 10. Jänner 1827, Pol. G.-S. Bd. 55, Nr. 6, woselbst ausgesprochen wird, dass die Dienstcautionen der Beamten nicht blos für die Regelmässigkeit von Diensteshandlungen, sondern für alle aus dem Verhältnisse des öffentlichen Dienstes und der gesammten Gestion der Beamten entspringenden Forderungen des Aerars einzustehen haben, dass dagegen, was jene Forderungen der Staatsverwaltung an ihre Beamten betrifft, welche aus rein privatrechtlichen Titeln hervorgehen, als: Besoldungsvorschüsse, Contractsforderungen u. s. w., die Dienstcautionsbeträge zu ihrer Tilgung nicht zurückbehalten werden können, und in dieser Beziehung dem Aerar kein weiteres Recht als auf jedes andere Eigenthum des Beamten zusteht.

2. In dem Hofkammerdecrete vom 3. Jänner 1842, bezw. dem Hofkanzleidecrete vom 6. Februar 1842, Jur.-G.-S. Nr. 583, wonach zur Realisirung der von Staats- und Fondsbeamten, dann von städtischen und ständischen Beamten eingelegten Cautionen, welche in öffentlichen Fondsobligationen oder in Anlagen bei dem Staatsschulden-Tilgungsfonde bestehen, sobald die Ersatzpflicht des Beamten durch eine keiner weiteren Berufung unterliegende administrative Entscheidung ausgesprochen ist, ein weiteres Erkenntniss einer Gerichtsbehörde nicht erforderlich, sondern ohne weitere Verzögerung nach dem Hofkammerdecrete vom 15. August 1820, oder, nach Verschiedenheit der Fälle, in anderer angemessener Weise mit der Veräusserung vorzugehen, immer aber auf die übrigen etwa auf der Obligation haftenden Eigenthums- und Pfandrechte die gehörige Rücksicht zu nehmen ist.

Aus diesen Bestimmungen ergibt sich, dass die Dienstcaution der Staatsbeamten ein Institut des öffentlichen Rechtes ist.

Das auf bestimmten öffentlichen Obligationen haftende Cautionsband muss demnach als eine dem Gebiete des öffentlichen Rechtes angehörige Belastung dieser Werthpapiere angesehen werden, die, wenn sie einmal giltig und unanfechtbar begründet ist, durch spätere Rechtsacte der Privaten nach keiner Richtung hin aufgehoben oder beschränkt werden kann. Diese Forderung gilt selbstverständlich und insbesondere für den Fall, wenn die mit dem Cautionsbande zu belastenden Obligationen im Sinne des Hofkammerdecretes vom 27. December 1791, Pol. G.-S. Bd. IV, Nr. 973, bezw. des Finanz-Ministerialerlasses vom 4. December 1861, Z. 61.977, F.-M.-V.-Bl. Nr. 54, zu diesem Behufe vinculirt werden, und hiedurch die auf denselben ruhende Belastung auch nach aussen hin und für jeden Dritten deutlich erkennbar gemacht wird.

Es ist klar, dass der Bestand dieses Cautionsbandes gewisse Beschränkungen im Verkehre mit solchen Obligationen zur Folge haben muss; doch scheint es zu weit zu gehen, wenn hieraus gefolgert werden wollte, dass solche Obligationen überhaupt ausser Verkehr gesetzt seien, zumal solche Verkehrsbeschränkungen sicherlich auf das dem Zwecke der hiedurch zu wahrenden öffentlichen Rücksichten entsprechende geringste Mass reducirt werden müssen. Dass aber vinculirte Staatsschuldverschreibungen veräussert und vererbt werden, also den Gegenstand des Verkehres bilden, und somit an denselben — unbeschadet des Vinculums und seines Zweckes — Privatrechte erworben werden können, wird durch die Punkte 2 und 8 des Finanzministerial-Erlasses vom 15. Februar 1860, R.-G.-Bl. Nr. 41, betreffend den Vorgang bei Umschreibungen und Devinculirungen von Staatsschuldverschreibungen ausdrücklich anerkannt, und es erscheint sonach die Folgerung gegründet, dass solche Obligationen ebenso wie freiwillig auch executiv veräussert werden können, jedoch unter vollständiger, nach

allen Richtungen hin völlig unberührter Aufrechthaltung des auf denselben lastenden Cautionsbandes und daher selbstverständlich auch ohne die Folge einer Ueberweisung der aus dem Cautionsbande fliessenden Rechte des Aerars auf den Erlös. Der Rechtsnachfolger des ursprünglichen Eigenthümers und Cautionslegers tritt genau in alle jene Rechte ein, welche diesem zustanden, ohne irgend ein neues Recht dem Aerar gegenüber zu erwerben; er muss sich daher gefallen lassen, wenn das Aerar sich hinsichtlich seiner Ersatzforderung im administrativen Wege aus der Obligation befriedigt, und er hat nur den Anspruch auf Herausgabe dessen, was nach vollständiger Befriedigung des Aerars von dem im administrativen Wege erzielten Erlöse der Obligation erübrigt.

Unvereinbar mit vorstehenden Sätzen wäre es, wenn im Falle einer gerichtlichen executiven Feilbietung das Recht des Aerars aus der Caution als Pfandrecht auf das Meistgebot überwiesen würde, denn Gegenstand der Feilbietung ist nur die mit dem Cautionsbande belastete Obligation; das Cautionsband selbst und die hieraus für das Aerar resultirenden Rechte erleiden durch die Feilbietung nicht die mindeste Aenderung. Unbegründet ist daher die Befürchtung, dass das Aerar im Falle einer executiven Feilbietung gezwungen wäre, bei der Versteigerung mitzubieten, da durch die Feilbietung die Rechte des Aerars einschliesslich des Rechtes auf Befriedigung im administrativen Wege in keinerlei Weise tangirt werden.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Linie Ober-Cerekwe—Wessely ob d. L.: Erweiterung einer Station: Politische Begehung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft Neuhaus hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes für die Erweiterung der Station Neuhaus für den 13. Jänner anberaumt. [G.-I.-Z. 24.916 ex 1895.]

— (Linie Olmütz—Troppau: Verstärkung von Uferschutzbauten und Herstellung eines Sporns: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Brünn hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes für die Verstärkung der Uferschutzbauten und Herstellung eines Sporns in km 12·285 bis 12·330 für den 13. Jänner anberaumt, und wurde mit der Leitung der Commission der k. k. Bezirkscommissär Martin Fric betraut. [G.-I.-Z. 194.]

Oesterr. Nordwestbahn. (Linien Wien—Tetschen, Deutschbrod — Liebau, Chlumetz — Parschnitz, Trautenau—Freiheit-Johannisbad und Wostroměř—Jičin: Diverse Baulichkeiten in mehreren Stationen.) In den nachbenannten Stationen gelangten folgende Herstellungen zur Ausführung, und zwar:

1. Verlängerung der beiden Perrons um zusammen 75 m, dann Aufstellung von 2 Ständerlaternen und eines Markirungssignales zur Bezeichnung des Anhaltepunktes der Züge in der Station Sierndorf;
2. Aufstellung von 3 Ständerlaternen behufs Beleuchtung der Zufahrtsstrasse in der Station Guntersdorf;
3. Aufstellung einer transparenten Orientirungstafel beim Aufnahmsgebäude und Aufstellung von 15 Ständerlaternen behufs Beleuchtung der Verschubgeleise in der Station Znaim;
4. Aufstellung von 21 Ständerlaternen behufs Beleuchtung der Verschubgeleise in der Station Iglau;
5. Aufstellung von 20 Ständerlaternen behufs Beleuchtung der Stationszufahrtsstrasse und der Verschubgeleise in der Station Deutschbrod;
6. Ergänzung der Stationseinfriedung durch eine Schwarteneinplankung von 115 m Länge in der Station Sedletz-Kuttenberg der Linie Wien—Tetschen;
7. Aufstellung von 3 Ständerlaternen zur Perronbeleuchtung in der Station Chotěboř der Linie Deutschbrod—Pardubitz—Liebau;
8. Verlängerung des Schotterperrons zwischen dem I. und II. Geleise um 20 m und Aufstellung einer Ständerlaterne zur Beleuchtung des Aerarialstrassen-Niveauüberganges in der Station Chlumetz der Linie Chlumetz—Parschnitz;
9. Aufstellung von je 3 Ständerlaternen in den Stationen Trautenau und Trübenwasser der Linie Trautenau—Freiheit-Johannisbad
10. Verlängerung des bestehenden Schotterperrons zwischen dem I. und II. Geleise um 40 m in der Station Butowes-Tur der Linie Wostroměř—Jičin. [11. December 1895, Z. 67.754.]

— (Linie Wien—Tetschen: Erweiterung der Telephonanlage in Nimburg.) Die in der Station Nimburg bestehende Telephonanlage wird durch Einbeziehung des am nördlichen Stationsende situirten Stationsaufseherpostens, sowie des Bureau des Streckenvorstandes erweitert. [28. November 1895, Z. 62.610.]

— (Schleppbahn zu den Lagerhäusern in Tetschen.) Auf Grund des Ergebnisses der am 7. November 1895 durchgeführten politischen Begehung wurde für das Project, betreffend die Anlage einer von dem Bahnhofe Tetschen abzweigenden und zu den Lagerhäusern der Tetschner Lagerhaus-Gesellschaft führenden Schleppbahn der Bauconsens ertheilt. [7. December 1895, Z. 71.509.]

— (Erhöhung der Schneedämme in der Strecke Startsch—Trebitsch.) Für die Verlängerung des bestehenden Schneedammes in km 28·6/7 um 36 m, ferner die Erhöhung der Schneedämme in km 28·5/7, 29·0/2, 139·2/7, 151·8, 152·0, 152·3/5, 152·9, 153·1 und 156·0/2 der Linie Wien—Tetschen in einer Länge von zusammen 1548 m durch Aufsetzung von 1 m hohen Bretterplanken wurde der Bauconsens ertheilt. [11. December 1895, Z. 67.637.]

— (Linien Wien—Tetschen und Chlumetz—Parschnitz: Desinfectionsanlagen in mehreren Stationen.) In den Stationen Deutschbrod und Gross-Wossek der Linie Wien—Tetschen und in der Station Altpaka der Linie Chlumetz-Parschnitz werden Desinfectionsanlagen hergestellt. [24. November 1895, Z. 69.502.]

— (Linie Chlumetz—Parschnitz: Ueberdeckung des Stationsgrabens in Chlumetz.) Aus Sicherheitsrücksichten wird der am östlichen Ende der Station Chlumetz befindliche Stationsgraben überdeckt. [25. November 1895, Z. 64.088.]

Südnorddeutsche Verbindungsbahn. (Linien Pardubitz—Liebau und Josefstadt—Seidenberg: Diverse bauliche Herstellungen in mehreren Stationen.) Folgende Herstellungen gelangen zur Ausführung:

1. Verlängerung der bestehenden Schotterperrons zwischen den Geleisen I, II und III um zusammen 110 m und Aufstellung von weiteren sechs freistehenden Ständerlaternen in der Station Rossitz.
2. Aufstellung von drei Ständerlaternen zur Beleuchtung des nordwestlichen Ladeplatzes und einer Laterne am Ständer der nordöstlichen Verladerampe in der Station Königgrätz.
3. Aufstellung von zwei freistehenden Ständerlaternen auf der Transito-Rampe in der Station Starkotsch der Linie Pardubitz—Liebau.
4. Verlängerung der bestehenden Schotterperrons zwischen den Geleisen I, II und III und Herstellung eines neuen Schotterperrons zwischen den Geleisen III und IV, ferner Aufstellung von vier freistehenden Ständerlaternen in der Station Altpaka der Linie Josefstadt—Seidenberg. [11. December 1895, Z. 66.861.]

— (Linie Pardubitz—Liebau: Desinfectionsanlage in Königgrätz.) In der Station Königgrätz wird eine Desinfectionsanlage hergestellt. [28. November 1895, Z. 69.502.]

— (Linie Josefstadt—Seidenberg: Signalhütte in Reichenberg und Wagenkasten-Aufstellung bei Turnau.) Anlässlich der Geleiseumgestaltung in der Station Reichenberg wird die nächst km 159·4 seinerzeit provisorisch aufgestellte Signalhütte zum Weichenthurme nächst km 159·6 überstellt und der daselbst frei gewordene Wagenkasten statt des schadhaften Schilderhauses in km 123·5 nächst der Station Turnau aufgestellt. [11. December 1895, Z. 68.459.]

Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn. (Trinkwasserleitung in Gablonz.) Das von der Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn vorgelegte Project einer Trink-

wasserleitung am Bahnhofe Gablonz a. d. N. wurde principiell gutgeheissen und an die k. k. Statthalterei in Prag zur Abhaltung der politischen Begehung mit der Ermächtigung übersendet, bei anstandslosem Commissionsergebnisse den Bauconsens im Namen des k. k. Handelsministeriums zu ertheilen.
[H.-M.-Z. 68.450 ex 1895.]

Localbahn Čerčan-Modřan. (Eisenconstruction.) Der vom Landesausschusse in Prag vorgelegte Eisenconstructionsplan für die Brücke in km 0.432 der Localbahn Čerčan-Modřan, Theilstrecke Čerčan—Požary, wurde genehmigt.
[H.-M.-Z. 72.870 ex 1895.]

— (Eisenconstructionspläne.) Die vom Landesausschusse in Prag vorgelegten Eisenconstructionspläne für die Sázavabrücke in km 9·4/5, ferner für die offene Durchfahrt in km 1·258 und endlich für den Durchlass in km 8·500 der projectirten Theilstrecke Čerčan—Požar der Localbahn Čerčan-Modřan mit der Abzweigung von Měchenic nach Dobřis wurden zur Ausführung genehmigt.
[H.-M.-Z. 68.841 ex 1895.]

Unterkrainer Bahnen.) (Localcommission.) Die k. k. Landesregierung in Laibach hat die Localcommission, betreffend Erhebungen hinsichtlich der in den Thalniederungen von Reifnitz und Gottschee und in der Stadt Gottschee eintretenden Ueberschwemmungen, auf den 8. Jänner 1896 anberaumt.
[H.-M.-Z. 511.]

Localbahn Zwittau-Polička. (Eisenconstructionspläne.) Die von der Bauleitung vorgelegten Eisenconstructionspläne für die Brücken in km 1·025, 2·940, 3·540, 18·135, 19·050, ferner der Normalplan für die Geländer der Localbahn Zwittau-Polička wurden genehmigt.
[H.-M.-Z. 68.971 ex 1895.]

Neue Wiener Tramway-Gesellschaft. (Anlage einer Weichenverbindung in der Märzstrasse.) Das von der Neuen Wiener Tramway-Gesellschaft vorgelegte Project für die Anlage einer Weichenverbindung in der Märzstrasse (XIV. Bez.) zwischen H.-Nr. 1 und 3 wurde gutgeheissen und an die k. k. Statthalterei in Wien zur Abhaltung der politischen Begehung mit der Ermächtigung übermittelt, bei anstandslosem Commissionsergebnisse den Bauconsens im Namen des k. k. Handelsministeriums zu ertheilen.
[H.-M.-Z. 73.480 ex 1895.]

Brünner Localbahn. (Schleppgeleise in die Erste Brünner Actienbrauerei: Bauconsens.) Auf Grund des Ergebnisses der am 5. November 1895 abgehaltenen politischen Begehung hinsichtlich des Projectes für Herstellung eines aus km 1·620 der Linie Schreibwald—Karthaus abzweigenden Schleppgeleises in die Erste Brünner Actienbrauerei und Mälzerei wurde der Bauconsens ertheilt.
[H.-M.-Z. 68.771 ex 1895.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. (Einstellung von 100 Reservoirwagen.) Das k. k. Handelsministerium hat gestattet, dass die von der Firma David Fanto & Co. in Pardubitz bei der Waggonfabrik F. Ringhoffer in Smichow bestellten 100 Reservoirwagen mit Bremse für Mineralöltransporte, welche nach dem bereits mit Erlass vom 7. Juli 1895, Z. 37.025, genehmigten Typenplane erbaut sollen werden, in den Fahrpark der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft unter Nr. 102.351 bis 102.450 eingestellt werden.
[Z. 73.570 ex 1895.]

Ausweis über die im III. Quartal 1895 auf den österreichischen Eisenbahnen zur Eröffnung gelangten Stationen und Haltestellen.

Name der Bahnverwaltung	Name der Station, bezw. Haltestelle	Eröffnungstag	Für welchen Verkehr	Anmerkung
K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen	Haltestellen: Pilsen Genossenschaftsbrauerei (zwischen den Stationen Pilsen und Třemoschna der Linie Pilsen—Dux)	1. August	Für den Personen- und Gepäcksverkehr	Die Gebührenberechnung erfolgt nach dem Personen- und Gepäckstarife der k. k. österr. Staatsbahnen.
	Trattenbach (zwischen den Stationen Ternberg und Losenstein der Linie Budweis—Klein-Reifling)		Für den Gesammtverkehr	Die Gebührenberechnung erfolgt nach dem Localgütertarife Theil II, Heft 1 der k. k. österr. Staatsbahnen (Tarif-Vorschrift Nr. 165 ex 1895). Die Haltestelle war bisher nur für den Personen-, Gepäcks- und beschränkten Güterverkehr eingerichtet.
	Tellnitz (zwischen den Stationen Kleinkahn und Kulm der Linie Bodenbach—Komotau)	1. September		Die Gebührenberechnung erfolgt nach dem Localgütertarife Theil II, Heft 1 der k. k. österr. Staatsbahnen (Tarif-Vorschrift Nr. 166 ex 1895). Die Haltestelle war bisher nur für den Personen- und Gepäcksverkehr, dann für Frachtgut in Wagenladungen eingerichtet.
	Neundorf-Kunersdorf (zwischen den Stationen Eisenberg und Görkau der Linie Bodenbach—Komotau)			Die Gebührenberechnung erfolgt nach dem Personen- und Gepäckstarife der k. k. österr. Staatsbahnen. Die Haltestelle war bisher nur für den Personenverkehr eröffnet.
	Station: Paltinoasa (zwischen den Stationen Illischestie und Gurahumora der Linie Hatna—Kimpolung)		Für den Personen- und Gepäcksverkehr	Die Gebührenberechnung erfolgt nach dem Tarife der Bukowinaer Localbahnen (Tarif-Vorschrift Nr. 122 ex 1895). Die Haltestelle war bisher für den Frachtgutverkehr in ganzen Wagenladungen in Benützung.
	Haltestelle: Turn-Weisskirchlitz (zwischen den Stationen Rosenthal-Graupen und Teplitz-Waldthor der Linie Bodenbach—Komotau)	10. September		Die Gebührenberechnung erfolgt nach dem Personen- und Gepäckstarife der k. k. österr. Staatsbahnen.
Südbahn-Gesellschaft	Station: Baden Frachtenbahnhof (zwischen den Stationen Pfaffstätten und Baden der Linie Wien—Triest)	15. September	Für die Auf- und Abgabe von Civil- und Militärfrachtgütern, Fahrzeugen, Leichen und lebenden Thieren	Die Gebührenberechnung erfolgt nach dem Localgütertarife der Südbahn.

Verkehrsstörungen.

Oesterreichisch-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft:

9. Jänner: Wegen Schneeverwehung konnten in der Strecke Kl.-Schwechat—Mannersdorf die Züge 1312 und 1311 und aus derselben Ursache in der Strecke Grussbach—Znaim die Züge 532 und 537 nicht in Verkehr gesetzt werden.

9. Jänner: Wegen Schneeverwehung wurde auf der Localbahn Schwarzbach—Littau der Gesammtverkehr eingestellt.

10. Jänner: Wegen Schneeverwehung fielen in der Strecke Enzersdorf bei Staatz—Poysdorf die Züge 2901, 2902, 2903 und 2912 aus.

10. Jänner: Wegen Schneeverwehung wurde der Zugsverkehr zwischen Ottendorf und Mittelsteine auf der Strecke Halbstadt—Mittelsteine eingestellt. Zug 1005 verkehrte nur bis Ottendorf, Zug 1044 von Ottendorf. Die Schneehindernisse dürften morgen behoben werden.

10. Jänner: Wegen Schneeverwehung zwischen Possitz-Joslowitz und Hödnitz sind in der Strecke Grussbach-Schönau—Znaim die Züge 532 und 537 nicht in Verkehr gesetzt worden. Mit Zug 538 wurde der Verkehr wieder eröffnet.

10. Jänner: Wegen Schneeverwehung mussten auf der Localbahn Kl.-Schwechat—Mannersdorf die Züge 1302, 1301 und 1318 ausfallen, und können morgen die Züge 1312 und 1311 nicht in Verkehr gesetzt werden.

Oesterr. Nordwestbahn:

9. Jänner: Wegen Schneeverwehung wurde auf der Localbahnstrecke Deutschbrod — Humpoletz der Gesammtverkehr eingestellt.

Neutitscheiner Localbahn:

9. Jänner: Wegen Schneeverwehung wurde vom gemischten Zuge 15 an der Gesammtverkehr eingestellt.

Böhmische Commercialbahnen:

10. Jänner: Der Gesammtverkehr wurde in der Strecke Kopidlno—Bakov mit Zug 403 aufgenommen.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn:

10. Jänner: Der Gesammtverkehr in den Localbahnstrecken Stauding—Wagstadt und Troppau—Bennisch wurde eingestellt.

Nachrichten aus Ungarn.

Parlamentarisches. (Vorlage des Gesetzentwurfes, betreffend die Concessionirung und den Ausbau der projectirten Localbahn Tisza-Polgár—Nyiregyháza.) Der „Vasuti és közlekedési közlöny“ Nr. 152 vom 20. December 1895 verlautbart den Wortlaut des vom kgl. ungar. Handelsminister der Legislative vorgelegten Gesetzentwurfes, den Ausbau der Fortsetzung der Localbahn Tisza-Polgár bis Királytelek, eventuell bis Nyiregyháza betreffend (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 20 ex 1894, Vorconcession Post 1). Diese im Sinne des G.-A. XXXI ex 1880 und des diesen ergänzenden G.-A. IV ex 1888 als normalspurige Localbahn zu erbauende Linie wird die derzeit als Sackbahn endigende Flügelbahn Ohát-Kócs—Tisza-Polgár der im Betriebe der kgl. Ungar. Staatsbahnen stehenden Localbahn Debreczen—Ohát-Kocs—Füzes-Abony bei Tisza-Dob mit der Theiss und weiterhin längs dieser über Dada, Tisza-Lök und Tisza-Eszlár in der nächst der Station Nyiregyháza gelegenen Station Királytelek, eventuell selbst in Nyiregyháza mit der Linie Püspök-Ladány — Debreczen — Nyiregyháza — Királytelek— Szerencs verbinden. Die effectiven Baukosten der projectirten, 47 km langen Linie sind mit 1,320.000 fl., d. i. mit 28.085 fl. per laufendes Bahnkilometer, bemessen, von welcher Summe 94.000 fl. für Beschaffung der Fahrbetriebsmittel entfallen. Als Stationen, bezw. Haltestellen sind nebst der Ausgangsstation Tisza-Polgár und der Endstation Királytelek, eventuell Nyiregyháza, noch bestimmt: Tikos, Tisza-Dob, Tisza-Dada, Rázon, Tisza-Lök, Hajnalos, Kisfás, Földház und Tisza-Eszlár.

— (Vorlage des Gesetzentwurfes, betreffend die Concessionirung und den Ausbau der projectirten Localbahn Kecskemét—Tisza-Ugh.) Der „Vasuti és közlekedési közlöny“ Nr. 152 vom 20. December 1895 verlautbart den Wortlaut des vom kgl. ungar. Handelsminister der Legislative vorgelegten Gesetzentwurfes, den Ausbau der Localbahn Kecskemét—Tisza-Ugh (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 6 ex 1894) betreffend. Diese im Sinne des G.-A. XXXI ex 1880 und des diesen ergänzenden G.-A. IV ex 1888 als normalspurige Localbahn zu erbauende Linie wird von der Station Kecskemét der Hauptlinie (Wien—)Marchegg — Budapest — Orsova — Verciorova der kgl. Ungar. Staatsbahnen abzweigen und bis zum Theissufer bei Tisza-Ugh führen. Die effectiven Baukosten dieser 22·3 km langen, die Station Kecskemét am kürzesten Wege mit der Theiss verbindenden Linie sind mit 780.000 fl., d. i. mit 25.325 fl. per laufendes Bahnkilometer, bemessen, von welcher Summe 67.800 fl. auf Beschaffung der Betriebsmittel entfallen. Als Stationen, bezw. Haltestellen sind nebst der Abzweigestation Kecskemét bestimmt: Kisfa-Koháry, Szent-Lörincz (Comitat Pest-Pilis-Solt-Kis-Kun), Szika-Alpár, Tisza-Ugh, Tisza-Ughi-Rév und Tisza-Part (Theissufer).

Eisenbahnprojecte. (Ertheilung einer Vorconcession.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat mit Erlass vom 11. December 1895, Z. 87.122, den Reichstags-Abgeordneten Oskar Meltzl und Samuel Dörr die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten im Sinne der bestehenden Normen

a) für eine von Szent-Ágota (Comitat Nagy-Küküllö [Gross-Kokel], Siebenbürgen) aus über Bendorf, Alczina, Ujegyház, Holczmány und die Gemarkung der Gemeinde Hortobágyfalva bis Nagy-Szeben (Hermannstadt);
b) eine von der zukünftigen Station Hortobágyfalva der Linie a) abzweigende, bis Veresmart (Comitat Szeben) führende normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Fortsetzung der im Ausbau begriffenen Localbahn Versecz-Gattája über Lugos bis Maros-Illye. (Concessionswerbung.) Die Concessionäre der im Bau begriffenen Localbahn Versecz - Gattája (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 128 ex 1895) sind beim kgl. ungarischen Handelsminister um Ertheilung der Concession zum sofortigen weiteren Ausbau der Linie über Lugos bis Maros-Illye eingeschritten. Die mit dem Namen „Ungarische Südostbahn“ bezeichnete Gesammtlinie Versecz—Gattája—Lugos—Maros-Illye (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 44 ex 1895) wird von Versecz aus die Linien Temesvár — Versecz — Kubin-Dunapart (Donauumschlagplatz), (Wien—) Marchegg—Budapest—Lugos—Orsova—Verciorova und Budapest — Arad — Maros-Illye — Tövis (— Brassó [Kronstadt]—Predeal) unter einander verbinden und in Folge dieser Anschlüsse nicht nur von localer, sondern auch von internationaler Bedeutung sein. Die Rentabilität der Ungarischen Südostbahn wird durch die Einmündung mehrerer im Südosten Ungarns projectirter Localbahnen (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 21 ex 1895) und durch den Ausbau des benachbarten Siebenbürger Eisenbahnnetzes (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 130 ex 1894) wesentlich gefördert werden.

Projectirte Localbahn Györ (Raab)-Veszprém-Dombovár. (Technisch-polizeiliche Begehung.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat die technisch-administrative Begehung der im Bau begriffenen concessionirten Localbahn Györ-Veszprém-Dombovár (vergl. Concessionsurkunde Vrdgs.-Bl. Nr. 128 und 144 ex 1895) angeordnet und den Ministerialsecretär des kgl. ungarischen Handelsministeriums Dr. Aladár Návay mit der Führung der Commission betraut. Vorläufig wird die Theilstrecke Veszprém—Dombovár dem Betriebe übergeben werden, während die im Bau auch bereits weit vorgeschrittene Theilstrecke Veszprém—Györ im Laufe des kommenden Sommers eröffnet werden wird.

Internationale Conferenz von Eisenbahn-Directoren in Budapest. (Conferenzbeschlüsse.) An der in Angelegenheit der Gewährung von Tarifbegünstigungen für Besucher der 1896er Budapester Millenniums-Ausstellung über Einladung der Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen am 18. December in Budapest abgehaltenen Conferenz in- und ausländischer Eisenbahn-Directoren (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 135 und 144 ex 1895) nahmen nebst der durch den Director Ministerialrath Albert Schober vertretenen Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen folgende Eisenbahn-Directionen Theil: der k. k. Oesterr. Staatsbahnen; der Kaiser Ferdinands-Nordbahn; der Südbahn-Gesellschaft (sowohl General-Direction Wien, als auch Betriebs-Direction Budapest); der Oesterr. Nordwestbahn; der Kaschau-Oderberger Bahn; der Eisenbahn Banjaluka-Doberlin; der kgl. Sächsischen Staatsbahnen; der kgl. Preussischen Ostbahnen; der italienischen Bahnen, und zwar: die Direction des Adriatischen Netzes und die Direction der Mittelländischen Bahnen; der Französischen Nordbahn und der kgl. Belgischen Staatsbahnen. Ein Theil der von der Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen eingeladenen 62 Eisenbahn-Directionen erklärte schriftlich, die Vorschläge der kgl. Ungar. Staatsbahnen annehmen zu wollen und erachtete es demnach für überflüssig, sich vertreten zu lassen; ein anderer Theil derselben nominirte als Bevollmächtigte die bei der Conferenz erschienenen Delegirten anderer Bahnen.

Nach Eröffnung der Sitzung durch den Directions-Präsidenten der kgl. Ungar. Staatsbahnen Ministerialrath Julius

Ludvigh unterbreitete dieser den Vorschlag der kgl. Ungar. Staatsbahnen, wonach Retourkarten mit einer durchschnittlichen Fahrpreisermässigung von 30 pCt. zu gewähren sein würden.

Dr. Liharzik erklärt Namens der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, dass dieselben seit Einführung des Zonentarifes principiell gegen jedwede Ermässigung Stellung nehmen; mit Rücksicht auf die grosse und internationale Bedeutung der geplanten Feier aber seien dieselben bereit, eine Fahrpreisermässigung von ungefähr 20 pCt. zu gewähren. Dieser Erklärung der k. k. Staatsbahnen pflichteten die Vertreter der Oesterr.-ungar. Staatsbahn, der Kaiser Ferdinands-Nordbahn und der Oesterr. Nordwestbahn bei.

Die Vertreter der Wiener und Budapester Directionen der Südbahn erklärten, mit Rücksicht auf die ausnahmsweise grosse Bedeutung der geplanten Ausstellungs- und Millennarfeier auf ihren Strecken eine Fahrpreisermässigung von durchschnittlich 50 pCt. zu bewilligen.

Die Vertreter der preussischen, bayerischen, süddeutschen, französischen, belgischen, orientalischen und italienischen Bahnen erklärten, den Vorschlag der kgl. ungar. Staatsbahnen, wonach bei den Retourfahrkarten eine Fahrpreisermässigung von durchschnittlich 30 pCt. einzutreten habe, anzunehmen.

Die Bosnischen Staatsbahnen gewähren eine Tarifermässigung von 50 pCt., die Banjaluka-Doberliner Militärbahn eine von $33^1/_3$ pCt. bei Retourfahrkarten.

Die Vorschläge der kgl. Ungar. Staatsbahnen hinsichtlich der Gepäcktarifsätze und Kinderfahrkarten wurde Seitens der gesammten Bahnen angenommen, und wurde festgestellt, dass behufs Ausarbeitung des Tarifes für den österreichischen und norddeutschen Verband am 19. Jänner in Breslau, für den süddeutschen und westlichen ausländischen Verband aber am 3. Februar in München eine Beamtenconferenz zusammentreten wird.

Zum Schlusse der Conferenz sprach Directions-Präsident Julius Ludvigh den Eisenbahn-Directoren seinen Dank dafür aus, dass dieselben die Vorschläge der kgl. Ungar. Staatsbahnen mit so grosser Zuvorkommenheit beriethen und hiemit zum voraussichtlichen Erfolge der Millennar-Ausstellung das Ihrige beigetragen haben.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. (Gewährung von Refactien im Wechselverkehr zwischen Budapest, Wien und darüber hinaus gelegenen Stationen.) Der „Vasuti és közlekedési közlöny" verlautbart, mit Giltigkeit vom 1. December 1895 bis 30. November 1896, die alljährlich vereinbarten Refactien

1. für den Verkehr von Wien nach Budapest;
2. für den Verkehr zwischen böhmischen und ungarischen Stationen, und
3. zwischen mährischen Stationen und Ungarn.

Es sind gegenüber den vorjährigen Refactien nur ganz unwesentliche Aenderungen eingetreten. In die vom Genusse der Refactie noch weiter ausgeschlossenen Artikel wurden eingereiht: Bier, Gemüse, frisches Obst, Porzellan, loses, und Mineralwasser, lose verladen. An der verspäteten Publication trug der Setzerstrike Schuld; nachdem die Giltigkeit jedoch rückwirkend, d. i. vom 1. December 1895 publicirt wurde, erwächst den Verfrächtern keinerlei Nachtheil.

Verschiedene Mittheilungen.

Berufsgenossenschaftliche Unfallversicherungsanstalt der österr. Eisenbahnen. (Generalversammlung.) Am 4. December 1895 wurde die fünfte ordentliche Generalversammlung der berufsgenossenschaftlichen Unfallversicherungsanstalt der österr. Eisenbahnen unter dem Vorsitz des Obmannes des Vorstandes, k. k. Hofrathes Dr. Ferdinand Zehetner, und in Anwesenheit des Aufsichtscommissärs, k. k. Inspectors Carl Brcisky, abgehalten. Nach dem vorgelegten Geschäftsberichte pro 1894, welcher von der Versammlung einstimmig genehmigt wurde, hat die Zahl der versicherten Personen (34.435) gegenüber dem Vorjahre um 2140 (6·64 pCt.), jene der versicherten Betriebe (2017) um 78, jene der Arbeitstage der versicherten Personen um 516.991, endlich die Höhe der versicherten Lohnsummen um 959.163 fl. (8·1 pCt.) zugenommen. Von den im Berichtsjahre erstatteten 1605 Unfallsanzeigen begründeten 448 (27·9 pCt.) eine Entschädigung. Von diesen 448 eine Entschädigung begründenden Unfällen hatten 383 vorübergehende, 33 dauernde theilweise, 13 dauernde gänzliche Erwerbsunfähigkeit und 19 den Tod zur Folge; 395 kamen in Werkstätten, 77 in Heizhäusern, 24 beim Hochbau, 14 beim Brücken- und Tunnelbau, 12 beim Ober- und Unterbau vor, der Rest vertheilte sich auf die übrigen versicherungspflichtigen Betriebe. An das Schiedsgericht der Anstalt wurde im Berichtsjahr in 27 Fällen appellirt; von diesen Klagen wurden 19 vom Schiedsgerichte abgewiesen, 2 zurückgezogen, nachdem die Anstalt dem Klagebegehren entsprochen hatte, 5 aufrecht erledigt, in einem Falle wurde das Verfahren aus Anlass des Ablebens des Klägers sistirt. Das Jahr 1894 schloss mit einem Ueberschusse von 394 fl. 38 kr. Der bis Ende 1893 erzielte Gesammtüberschuss wurde theilweise zur Deckung der Nachtragserfordernisse für Beiträge zu den Reservefonds, theilweise zur Deckung des nachträglichen Erfordernisses für die Vorjahre verwendet. An sämmtliche Reservefonds im Berichtsjahre wurden zusammen 10.741 fl. 80 kr. abgeführt. Nach Genehmigung der Betriebsrechnung und der Bilanz pro 1894 und Ertheilung des Absolutoriums an den Vorstand wurden in Gemässheit der Statuten zu Beisitzer Stellvertretern des Schiedsgerichtes gewählt: Dr. Theodor Mündel, Bureauvorstand der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, und Dr. Johann Prini, General-Directionsrath der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen, durch die Curie der ernannten Delegirten; Rudolf Beck, Güterzugsführer der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, und Edmund Kuhn, Wagenmeister der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, durch die Curie der gewählten Delegirten. Schliesslich wurden gewählt: zu Rechnungsrevisoren: Dr. Carl Freiherr v. Offermann, Präsident des Verwaltungsrathes der Brünner Localeisenbahn-Gesellschaft; Friedrich Kunewalder, Inspector der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, und Alexander Scherak, Inspector der k. k. priv. Stauding-Stramberger Localbahn, und zu Ersatzmännern derselben: Josef Horak, Inspector und Oberbuchhalter der Eisenbahn Wien-Aspang: Josef Stiassny, Inspector der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft, und Josef Prinz, Bureauchef der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Verein für die Förderung des Local- und Strassenbahnwesens. (Versammlung.) In der Versammlung vom 30. December 1895 sprach der Vereinspräsident, beh. aut. Civil-Ingenieur E. A. Ziffer, über: „Kritische Betrachtungen und Rathschläge für die Bauanlage und den Betrieb von Kleinbahnen mit der Spurweite von 60 cm." Einleitend bemerkt derselbe, dass, während in der Fachliteratur vor einigen Jahren das Spurmass von 60 cm nur ganz vereinzelt bei Kleinbahnen als wirthschaftlich begründet angesehen wurde, sich jetzt Stimmen hervorragender Fachmänner für diese Schmalspurbahnen erheben. Der Vortragende verwies sodann auf die Selbstkritik der von den Ingenieuren Heude und Liévin in Frankreich mit der Spur von 60 cm hergestellten Vicinalbahn von Piethiviers nach Toury, die er im Zusammenhange mit jenen Anschauungen deutscher Fachleute, wie Director Froitzheim, Bau- und Betriebs-Inspector Peters, Oberst Taubert etc. eingehend beleuchtete, welche sich dieselben auf Grund der bei ähnlichen Bahnanlagen in Deutschland zumeist persönlich gemachten Erfahrungen gebildet haben. Aus dieser Gegenüberstellung folgerte Civil-Ingenieur Ziffer, dass, wenn auch die hiebei zu Tage getretenen Urtheile in Bezug auf den betriebstechnischen, wirthschaftlichen und finanziellen Standpunkt in der Frage der 60 cm-spurigen Kleinbahnen nicht ganz übereinstimmen, doch der Gesammteindruck gewonnen werden könne, dass die Anlagen derartiger leichter Schienenwege auf Grund dieser gesammelten Studien zur gesunden Entwicklung des Kleinbahnwesens insbesondere für die Land- und Forstwirthschaft von grundsätzlicher hoher Bedeutung und auch geeignet sind, militärischen Interessen zu dienen. Die Signatur der Kleinbahn müsse, wie Redner hervorhob, in der Billigkeit und Einfachheit der Anlage und des Betriebes bei genügender Sicherheit, sowie in der Möglichkeit sehr rascher Ausführung erblickt werden. Nach einer Anregung zur Ausführung solcher Schmalspurbahnen schloss der Redner mit dem Wunsche, dass seine Mittheilungen dazu beitragen mögen, die Aufmerksamkeit der interessirten Kreise auch auf die Anwendung des Spurmasses von 60 cm bei Kleinbahnen zu lenken.

Personal-Nachrichten.

Se. k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 26. December 1895 dem Privatdocenten für elektrische Telegraphie und Eisenbahn-Signalwesen an der technischen Hochschule in Wien, Oberingenieur der General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen Max Jüllig, den Titel eines ausserordentlichen Professors allergnädigst zu verleihen geruht.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Böhmisch-Norddeutscher Kohlenverkehr.

Uebernahme von Frachtsätzen aus dem Ostdeutsch-Oesterreichischen Verband.

Mit sofortiger Giltigkeit werden die im Gütertarife für den Ostdeutsch-Oesterreichischen Verband, Heft 1, vom 1. October 1890 und Heft 2 vom 1. Juli 1892, enthaltenen Frachtsätze für den Kohlenverkehr von Nürschan nach den Stationen Altwasser, Frankenstein, Glatz, Hirschberg i. Schl., Langenbielau, Liegnitz, Oberlangenbielau, Reichenbach i. Schl., Saarau und Posen in den Böhmisch-Norddeutschen Kohlenverkehr übernommen.

Wien, am 7. Jänner 1896. [7]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Inländischer Braunkohlenverkehr über Aussig, bezw. Prag.

Ausgabe des Nachtrages V zum Tarife vom 1. März 1894.

Mit 1. März 1896 tritt zum Tarife für den inländischen Braunkohlenverkehr über Aussig, bezw. Prag vom 1. März 1894 der Nachtrag V in Kraft.

Derselbe enthält erhöhte Frachtsätze für den Verkehr nach Bodenbach (St.E.G.), Nestersitz-Pömmerle und Topkowitz-Kartitz, sowie Aenderung und Ergänzung des Verzeichnisses der Schleppbahngebühren.

Exemplare des Tarifnachtrages sind bei den betheiligten Verwaltungen und Dienststellen um den Preis von 20 Hellern für das Stück erhältlich.

Teplitz, am 8. Jänner 1896. [8]

Die Direction der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Inländischer Kohlenverkehr über Aussig, bezw. Bodenbach.

Ausgabe des Nachtrages IV zum Tarife vom 1. Juli 1894.

Mit 1. März 1896 tritt zum Tarife für den inländischen Kohlenverkehr über Aussig, bezw. Bodenbach vom 1. Juli 1894 der Nachtrag IV in Kraft.

Derselbe enthält erhöhte Frachtsätze für den Verkehr nach Tetschen B.N.B. und Oe.N.W.B. und Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, Einbeziehung der Abfertigungsstelle Ossegg II der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, sowie Aenderung und Ergänzung des Verzeichnisses der Schleppbahngebühren.

Exemplare des Tarifnachtrages sind bei den betheiligten Verwaltungen und Dienststellen um den Preis von 20 Hellern für das Stück erhältlich.

Teplitz, am 8. Jänner 1896. [9]

Die Direction der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Belgisch-Deutsche Eisenbahnverbände. (Tarifnachtrag IV.) 1. Am 1. Februar 1896 wird der Nachtrag IV zum Verbands-Gütertarif Theil I, Abtheilung A, vom 1. Jänner 1893 eingeführt. Derselbe enthält Aenderungen und Ergänzungen der zusätzlichen Bestimmungen zum Reglement.

2. Am gleichen Tage erscheint der Verbands-Gütertarif, Theil I, Abtheilung B, vom 1. Jänner 1893 in neuer Auflage Derselbe enthält ausser Ermässigungen auch einzelne Erhöhungen. Der Preis der Tarife wird besonders bekannt gemacht werden. Dieselben sind vom 15. Jänner ab bei den betheiligten Verwaltungen käuflich.

Saarbrücken-Bayerischer Gütertarif vom 1. Jänner 1895. (Neuer Gütertarif.) Mit Giltigkeit vom 1. Jänner 1896 gelangte für die directe Güterabfertigung zwischen Stationen der kgl. Bayer. Staatseisenbahnen einerseits und Stationen des Verwaltungsbezirkes der kgl. Eisenbahn-Direction St. Johann-Saarbrücken andererseits ein neuer Tarif, Theil II, zur Einführung.

Durch denselben werden aufgehoben und ersetzt:

1. Der Saarbrücken-Bayerische Gütertarif vom 1. Jänner 1891 (Theil I, Heft Nr. 3 des Süddeutschen Verbandsgütertarifes für den Verkehr zwischen deutschen Bahnen) sammt Nachträgen und den dazu erlassenen Verfügungen, mit Ausnahme der Tarifentfernungen und Frachtsätze für die der kgl. Eisenbahn-Direction Köln angehörenden Stationen Bingerbrück, Blankenheim, Bütgenbach, Jünkerath-Stadtkyll, Lengeler, Malmedy, Montenau, Oudler, Schmidtheim, Sourbrodt, St. Vith, Weismes und Wilwerdingen;

2. die im Heft Nr. 1 des Rheinisch-Westphälisch-Bayerischen Gütertarifes vom 1. Jänner 1891 enthaltenen Tarifentfernungen und Frachtsätze für die Stationen Bullay, Carden, Cattenes, Cobern, Cochem, Cottenheim, Eller a. d. Mosel, Güls, Hatzenport, Kruft, Mayen, Moselkern, Niedermendig, Plaidt und Winningen;

3. die im Ausnahmetarif für den Transport von europäischem Bau- und Nutzholz des Rheinisch-Westphälisch-Bayerischen Güterverkehres, giltig vom 1. März 1884, enthaltenen Entfernungen und Frachtsätze für die Stationen Bullay, Carden, Cattenes, Cobern, Cochem, Dottenheim, Eller a. d. Mosel, Güls, Hatzenport, Kruft, Mayen, Moselkern, Niedermendig, Plaidt und Wincheringen des früheren Eisenbahn-Directionsbezirkes Köln (linksrheinisch).

Soweit Erhöhungen gegenüber den bisher giltigen Frachtsätzen eintreten, finden die neuen Frachtsätze erst vom 1. März 1896 ab Anwendung.

Der neue Tarif kann um den Preis von 70 Pfennig für ein Stück bei dem Materialdepot der General-Direction der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen in München bezogen werden.

Bayerisch-Schweizerischer Getreide-Ausnahmetarif (Verkehr mit N.O.B.) vom 1. October 1894. Mit Wirksamkeit ab 1. Jänner 1896 wurden die Frachtsätze für Lindau transit ab nachbenannten Localbahnstationen auf die beigesetzten Beträge ermässigt:

Nach Lindau transit von	a)	b)
	Centimes für 100 kg	
Ichenhausen	76	
Krumbach-Hürben	81	
Neuburg a. d. K.	79	

Bayerischer Vicinal- und Localbahn-Schnitttarif vom 1. Juli 1895. (Tarifnachtrag I.) Mit Giltigkeit vom 1. Jänner 1896 kam der Nachtrag I zur Einführung. Derselbe enthält:

1. Ergänzungen zu Abschnitt IV des Schnitttarifes:
a) Aufnahme neuer Localbahnstationen,
b) Aenderung der Anstosssätze für gewisse Vicinal- und Localbahnstationen,
c) Ergänzung der Ausnahmetarife.

2. Ergänzung zu Abschnitt V des Schnitttarifes; Aufnahme der Station Fürth Westvorstadt.

3. Sonstige Aenderungen und Ergänzungen des Schnitttarifes.

Der Nachtrag kann von Besitzern des Haupttarifes unentgeltlich bezogen werden.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
129	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Stein- und Sudsalz aus der Pos. S-5 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Kaczyka		Unter Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen bei frachtgutmässiger Aufgabe: a) in beliebigen Mengen; b) von mindestens 5000 kg, bezw. Frachtzahlung für dieses Gewicht pro Frachtbrief und Wagen; c) von mindestens 10000 kg, bezw. Frachtzahlung für dieses Gewicht pro Frachtbrief und Wagen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Weiteres, längstens aber bis 31. December 1896	Verschieden		Kreuzer a) b) c)	Verschieden			Die nebenstehenden Taxen sind nur auf Sendungen anwendbar, welche in der Bestimmungsstation bezogen, bezw. vom Bahnhofe mittelst Strassenfuhrwerk abgeführt werden
					Czerepkoutz					30 25 20				
					Hliboka					30 25 —				
					Kuczurmare					30 25 —				
					Czudin					30 25 20				
					Storozynetz					30 25 —				
					Sadagora					30 25 —				
					Radautz					20 20 —				
130			Bruchsteine aus der Pos. S-58 der Güterclassification des Tariftheiles I	Molit		Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des zum Transporte verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen		Localtarif	Kreuzer	Kreuzer	Kreuzer	Im Kartirungswege		
					Hatna transit				22	10·4	11·6			
					Radautz				31	19·4	11·6			
131			Steine aller Art (mit Ausnahme der in Pos. S-59 genannten) in Quadern oder Platten, roh behauen, ungeschliffen, einschliesslich roh behauener ungeschliffener Marmorsteine und Marmorplatten aus Pos. S-57 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Molit										
					Hatna transit				22	10·4	11·6			
					Czernowitz				42	28·4	13·6			
					Suczawa loco und transit				28	14·4	13·6			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
									Kreuzer					
132	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Glas und Glaswaaren aller Art der Pos. G—14 und 20 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Czudin	Hliboka	Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen a) bei frachtgutmässiger Aufgabe in beliebigen Mengen, b) bei frachtgutmässiger Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1896	Localtarif	a) 32 b) 29	25 18	7 11	Im Kartirungswege		
133			Hartes Brennholz (für Sendungen von den Verladestellen der Schleppbahn Berhometh-Mezebrody)	Berhometh a. S.	Czernowitz Volksgarten	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen			23 22	17·33 16·63	5·67 5·37			
134			Abfallholz	Berhometh a. S.	Czernowitz Zuczka				23 25	21·45 21·58	1·55 3·42			Bei weichem Abfallholz wird, wenn bei Verladung desselben das Ladegewicht nicht erreicht wird, bei constatirter rationeller Verladung und vollständiger Ausnützung des inneren Wagenraumes das factische Gewicht der Sendungen, in minimo 80 Percent des Ladegewichtes des verwendeten Wagens der Gebührenberechnung zu Grunde gelegt
135			Abfall(Brenn)holz	Verladestelle Russ.-Moldawitza der Schleppbahn Russ.-Moldawitza—Wama	Hatna trans. Czernowitz Volksgarten				Verschieden	12·4 22·4 21·4	Verschieden			
				Wama transit für Sendungen von Russ.-Moldawitza	Eisenau loco				2	1	1			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
									Kreuzer					
136	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Holz der Pos. H. 19, Punkt 3 b der Güterclassification des Tarif-Theiles I, und zwar Pfosten von mindestens 58 mm Stärke	Kimpolung	Hatna	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1896	Localtarif	30	20·1	9·9	Im Kartirungswege		
137			Holz der Pos. H. 19 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Czudin	Hliboka transit (für Sendungen nach Wien, Triest, Deutschland oder Böhmen)	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Frachtgutmässige Aufgabe mit directe nach Wien, Triest oder nach einer Station in Böhmen oder Deutschland lautenden Frachtbriefen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen			18	11	7			
138			Stamm- und Kantholz (Balken) aus der Pos. H. 19, Punkt 1 und 3 a der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Berhometh a. S.	Hliboka transit für Nepolokoutz und westlich davon gelegene Stationen	Aufgabe mit directen Frachtbriefen unter Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Unterlassung jederlei Achsverfrachtung aus dem Verkehrsbereiche der Stationen Berhometh a. S., Lukawetz a. S. und Zadowa nach Nepolokoutz. Die Uebernahme dieser Verpflichtung Seitens der einzelnen Firmen, welche auf die uebige Frachtbegünstigung reflectiren, ist vorher mit einer bei der k. k. Eisenbahn-Betriebsdirection in Stanislau einzureichenden schriftlichen Erklärung anzumelden. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen			28	14	14			
				Lukawetz a. S.					26	13	13			
				Zadowa					23	11	12			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
									Kreuzer					
139	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Brennholz der Pos. H—20, Punkt 1, der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Karapcziu a. S.	Bojan	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1896	Localtarif	20	18	2	Im Kartirungswege		
					Nowosielitza				24	19	5			
					Kolomea				19	15	4			
					Zabłotów				17	15	2			
				Berhometh a. S.	Kolomea, Zabłotów, Śniatyn und Nepolokoutz				Verschieden	21	Verschieden			
				Czudin						18				
				Komarestie-Slobodzia						18				
				Lukawetz a. S.						19				
				Panka						18				
				Petroutz a. S.						15				
				Storożynetz						15				
				Zadowa						18				
140			Holzsägespäne der Pos. H. 27 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Berhometh a. S. für Sendungen von Mezebrody	Zuczka				51	16·2	34·8			Wenn bei Verladung das Ladegewicht nicht erreicht wird, wird bei constatirter rationeller Verladung und vollständiger Ausnützung des inneren Wagenraumes das factische Gewicht der Sendungen, in minimo 80 Percent des Ladegewichtes des verwendeten Wagens der Gebührenberechnung zu Grunde gelegt
141			Dranitzen und Schindeln aus der Pos. H. 19, Punkt 6, der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Berhometh a. S.	Hlibóka				28	18·55	9·45			
				Czudin					18	9·8	8·2			
				Karapcziu a. S.					7	3·15	3·85			
				Komarestie-Slobodzia					20	11·2	8·8			
				Lukawetz a. S.					26	16·45	9·55			
				Panka					17	9·1	7·9			
				Petroutz a. S.					14	7	7			
				Storożynetz					14	7	7			
				Zadowa					23	13·65	9·35			
				Berhometh a. S.	Czernowitz und Volksgarten				27	26·45	0·55			
				Czudin					20	17·6	2·4			
				Karapcziu a. S.					16	13·05	2·95			
				Komarestie-Slobodzia					22	19·2	·2·8			
				Lukawetz a. S.					26	24·45	1·55			
				Panka					22	18	4			
				Petroutz a. S.					20	16	4			
				Storożynetz					20	16	4			
				Zadowa					22	20·95	1·05			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
									Kreuzer					
142	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Dranitzen und Schindeln aus der Pos. H, 19, Punkt 6 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Berhometh a. S.	Luzan	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Die Parteien haben das Auf- und Abladen auf eigene Kosten zu besorgen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1896	Localtarif	33	31·55	1·45	Im Kartirungswege		
				Czudin					26	22·8	3·2			
				Karapcziu a. S.					20	16·15	3·85			
				Komarestie Słobodzia					28	24·2	3·8			
				Lukawetz a. S.					32	29·45	2·55			
				Panka					28	22·1	5·9			
				Petroutz a. S.					27	20	7			
				Storozynetz					27	20	7			
				Zadowa					28	26·65	1·35			
143			Eisenschlacke aus Pos. S, 19, der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Kimpolung	Hatna transit	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Frachtgutmässige Aufgabe mit directen nach Mähr.-Ostrau, Schönbrunn oder nach oberschlesischen Stationen lautenden Frachtbriefen. Das Aufladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen			41	13·4	27·6			
				Eisenau					37	12	25			
				Wama					35	11·2	23·8			
				Frassin a. M.					29	9·2	19·8			
144			Tabakfabrikate	Czernowitz	Gurahumora	Frachtgutmässige Aufgabe in beliebigen Mengen			98	55	43			
145			Schnittholz der Pos. H, 19, der Güterclassification des Tarif-Theiles I, welches aus einem mindestens 40 km von der Eisenbahnstation Kimpolung entfernten Sägewerke zur Bahnstation Kimpolung zugeführt wird	Kimpolung	Hatna transit mit der Bestimmung nach westlich von Hatna gelegenen Stationen	Aufgabe mit direct nach der Bestimmungsstation lautenden Frachtbriefen und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Verpflichtung des betreffenden Sägewerkes mittelst schriftlicher Erklärung, sein gesammtes mittelst Eisenbahn zum Versandt gelangendes Productionsquantum Schnittmaterial ausschliesslich ab Kimpolung per Bahn zu verfrachten			32	20	12	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Frachtbrief-Duplicate, welche vom Absender bis längstens Ende Februar 1897 zu bewirken ist	Sägewerke, die von dem nebenstehenden Frachtsatze Gebrauch machen wollen, haben dies der k. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen vorher anzuzeigen und die vorgeschriebene Erklärung wegen Verfrachtung ihrer gesammten Production per Bahn ab Kimpolung abzugeben
146			Mineralwasser der Pos. M, 24, der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Kimpolung	Hatna transit	Frachtgutmässige Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen mit directen Frachtbriefen nach Rumänien; Unterlassung jeder Verfrachtung per Bistritza			64	40	24			

1 Fortlaufende Nummer	2 Die Publication erfolgt: von der	3 und im Namen der	4 Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	5 für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): von	5 nach	6 bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	7 und gilt in der Zeit	8 Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	9 Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	10 Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	11 Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	12 Art der Durchführung	13 Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	14 Besondere Bemerkungen
147	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Hinsichtlich der via Ungheni nach Südrussland austretenden Ban-, Nutz-, Schnitt- und Werkholz-Sendnngen kommt die Frachtberechnung nach Massgahe der im Hefte 2, Abschnitt D, des Localtarifes sub IX, h, 2 a), für derlei Transporte ab Stationen der Bnkowinaer Localhahnen nach Snczawa transit festgestellten ermässigten Sätze schon bei Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen znr Anwendung.				Vom 1. Jänner 1896 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1896	Localtarif					Gegen die bis längstens Ende März 1897 zu bewerkstelligende Vorlage der bezüglichen Fracht-, bezw. Zolldocumente, aus welchen der via Ungheni nach Südrussland erfolgte Austritt der betreffenden Sendungen unzweifelhaft hervorgeht	
									Kreuzer					
148	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Korn (Roggen), Mais und Weizen aus der Pos. G-13 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Nowosielitza	Czernowitz loco	Frachtgutmässige Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Nachweis des Bezuges in der Station Czernowitz, bezw. Volksgarten und Abfuhr vom Bahnhofe mittelst Strassenfuhrwerk	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1896	Localtarif	30	25	5	Im Rückvergütungswege	Gegen Original-Frachtbriefe, welche mit der schriftlichen Bestätigung der Station Czernowitz, bezw. Volksgarten, dass die betreffendeu Sendungen in dieser Station bezogen und mittelst Strassenfuhrwerk vom Bahnhofe abgeführt wurden, versehen sein müssen. Die bezüglichen Frachtbriefe sind längstens bis Ende März 1897 vorzulegen	
				Nowosielitza	Volksgarten loco				35	25	10			

Diese Frachtbegünstigung kann nnter den hier angegehenen Bedingungen auch auf solche Sendnngen Anwendnng finden, welche vorerst in einem Bahnmagazine der Station Czernowitz und Volksgarten oder einem reexpeditionsberechtigten Lagerhause in Czernowitz eingelagert und erst von dort mittelst Strassenfuhrwerk ahgeführt werden. Die Liqnidirnng des entfallenden Restitntionshetrages erfolgt in diesen Fällen gegen Vorlage der bezüglichen Original-Frachthriefe, welche mit der bahnämtlichen Bestätigung, dass die betreffenden Sendnngen in einem Bahnmagazine oder Lagerhause eingelagert, von dort mittelst Strassenfuhrwerk abgeführt nnd in Czernowitz, hezw. Volksgarten bezogen wnrden, versehen sein müssen. Bei Theilabfnhren muss die vorerwähnte Bestätigung bezüglich jeder einzelnen derselben ersichtlich sein.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
										Kreuzer				
149	K. K. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Getreide und Hülsenfrüchte der Pos. G, 13	Bojan loco	Czernowitz	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1896	Localtarif	22	14	8	Im Kartirungswege		Diese Frachtermässigung findet nur dann Anwendung, wenn die Abfuhr der Transporte vom Bahnhofe mittelst Strassenfuhrwerkes erfolgt
			Mahlproducte und Mehl der Pos. M, 4 der Güterclassification des Tarifteiles I	Czernowitz loco	Bojan				22	14	8			
150			Braunstein (Manganerz) aus der Pos. E, 25 der Güterclassification des Tariftheiles I	Kimpolung	Hatna transit für Sendungen mit directen Frachtbriefen nach nordwestlich von Hatna gelegenen Stationen	Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Die Parteien haben das Auf- und Abladen auf eigene Kosten zu besorgen			41	30	11			
					Krakau transit				111	98	13			
					Oswiecim trans.				117	104	13			
151			Abfall(Brenn-)holz	Verladestelle Watra-Moldawitza	Czernowitz	Bei Aufgabe seitens der zur Benützung der Schleppbahn Russ.-Moldawitza—Wama vertragsmässig berechtigten Firmen unter Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Bei Beförderung von welchem Abfallholze wird, wenn bei Verladung desselben das Ladegewicht nicht erreicht wird, bei constatirter rationeller Verladung und vollständiger Ausnützung des inneren Wagenraumes das factische Gewicht der Sendung, in minimo aber 80 Percent des Ladegewichtes des verwendeten Wagens der Gebührenberechnung zu Grunde gelegt. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen			Verschieden	24	Verschieden			
				Dragosza						23				
				Deia						22				
				Watra-Moldawitza	Volksgarten					23				
				Dragosza						22				
				Deia						21				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
									Kreuzer					
152	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Spiritus aus der Pos. A, 35 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Theodorestie	Hatna transit	Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg per Frachtbrief und Wagen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1896	Localtarif	13	10	3	Im Kartirungswege		
				Komanestie a. S.	Hatna transit				17	12	5			
				Berhometh a, S.	Hliboka transit				52	36	16			
				Czudin					29	21	8			
				Karapcziu a. S.					12	9	3			
				Komarestie-Slobodzia					33	23	10			
				Lukawetz a. S.					46	32	14			
				Petroutz a. S.					22	16	6			
				Presekareny					9	8	1			
				Ropcze					16	12	4			
				Storozynetz					22	16	6			
				Zadowa					39	27	12			
153			Holz der Pos. H, 19 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Lukawetz a. S.	Hliboka transit für Nepolokoutz und westlich von Nepolokoutz gelegene Stationen	Aufgabe mit directen Frachtbriefen und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Unterlassung jeder Achsverfrachtung von der Station Lukawetz a. S. nach Nepolokoutz. Die Uebernahme dieser Verpflichtung Seitens der einzelnen Firmen, welche auf diese Frachtbegünstigung reflectiren, ist vorher mit einer bei der k. k. Eisenbahn-Betriebsdirection in Stanislau einzureichenden schriftlichen Erklärung anzumelden. Das Auf- und Abladen der Transporte haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen			26 kr.	21 kr.	5 kr.			
154			Eichenbau- (Rund- und Kant-) Hölzer aus der Pos. H, 19 der Güterclassification des Tarif-Theiles I als Frachtgut	Karapcziu a. S.	Paltinoasa	Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen			kr. 41	kr. 22	kr. 19			
					Frassin a. M.				45	24	21			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
									Kreuzer					
155	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Schleifholz der Pos. H, 20, Punkt 8 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Berhometh a. S.	Oswięcim transit mit der Bestimmung für Deutschland	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Das Aufladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1896	Localtarif	114	84	30	Im Kartirungswege		
				Verladestelle der Schleppbahn Berhometh a. S.—Mezebrody					Verschieden	87	Verschieden			
156				Berhometh a. S.	Hliboka transit	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen			28	14	14			
				Verladestellen der Schleppbahn Berhometh a. S. —Mezebrody	Hliboka transit				Verschieden	17	Verschieden			
				Kimpolung	Hatna transit				32	16	16			
				Wama					29	14·5	14·5			
				Molit					28	14	14			
				Frassin a. M.					25	12·5	12·5			
				Gurahumora					23	11·5	11·5			
				Illischestie					20	10	10			
				Kimpolung	Oswięcim transit	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen			123	90	33			
				Wama					120	88·5	31·5			
				Molit					119	88	31			
				Frassin a. M.					116	86·5	29·5			
				Gurahumora					114	85·5	28·5			
				Illischestie					111	84	27			
157			a) Bord-, Pflaster- und Saum-Steine aus der Pos. S, 57 der Güterclassification des Tarif-Theiles I b) Bruch-Steine der Pos. S, 58 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Molit	Volksgarten	Frachtgutmässige Aufgabe und Frachtzahlung für mindest. das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen			a) 61 b) 44	23 16	38 28			
					Czernowitz				a) 63 b) 45	25 17	38 28			
					Zuczka				a) 63 b) 45	25 17	38 28			
158			Brennholz aus der Pos. H, 20, Punkt 1 der Güterclassification des Tarif-Theiles I als Frachtgut	Berhometh a. S.	Turka	Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen			Bestehen keine Frachtsätze	22				
				Czudin						19				
				Komarestie-Slobodzia						19				
				Lukawetz a. S.						20				
				Panka						19				
				Petrontz a. S.						16				
				Storozynetz						16				
				Zadowa						19				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
				von	nach									
	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen					Frachtzahlung bei Kalkstein und Kohle, mineralische, nach dem Ladegewichte des verwendeten Wagens, bei Kalk, gebranntem und Coaks für das Effectivgewicht, in minimo für 10000 kg pro Wagen und Frachtbrief. Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen.	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1896					Im Rückvergütungswege		
159			Kalk, gebrannter, und Kalksteine aus der Pos. K, 2, bezw. 8, 58 der Güterclassification des Tariftheiles I als Frachtgut	Niederlindewiese	Ziegenhals transit	Die Sendungen müssen von Selzdorf stammen und mit directen nach oberschlesischen und deutschen Stationen lautenden Frachtbriefen in Niederlindewiese zur Aufgabe gebracht werden		Localtarif, bezw. bestehende directe Tarife für den Ostdeutsch-Oesterr. Verband, Deutsch-Oesterr.-Ungar. Seehafenverhand und Westdeutsch-Oesterr.-Ungar. Verband	Verschieden	4·5 kr. ö. W.	Verschieden		Gegen Vorlage der Frachtbrief-Duplicate, welche vom Absender bis längstens Ende Februar 1897 zu bewirken ist. Dieselben müssen die Bestätigung des k. k. Bahnstationsamtes in Niederlindewiese enthalten, dass die Transporte thatsächlich von Selzdorf nach Niederlindewiese zugeführt wurden	
160			Kohlen, mineralische, und Coaks der Pos. K, 32, bezw. C, 22 der Güterclassification des Tariftheiles I aus Oberschlesien als Frachtgut	Ziegenhals	Niederlindewiese	Die Sendungen müssen nach Selzdorf bestimmt sein und nach dem bestehenden directen Tarife für den Oberschlesisch-Mähr.-Oesterr.-Schlesischen Kohlenverkehr vom 1. Jänner 1892, bezw. den hiezu erschienen Nachträgen, nach Niederlindewiese abgefertigt werden		Tarif für den Oberschlesisch-Mähr.-Oesterr.-Schlesischen Kohlenverkehr vom 1. Jänner 1892, bezw. den hiezu erschienenen Nachträgen	11·1 kr. ö. W.	7 kr. ö. W.	4·1 kr. ö. W.*)		Gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe, welche vom Empfänger bis längstens Ende Februar 1897 zu bewirken ist	*) Der Nachlass von 4·1 kr. pro 100 kg wird nur dann gewährt, wenn durch die Vorlage von auf die den Nachlass reclamirende Firma als Absenderin lautenden Frachtbrief-Duplicaten der Nachweis erbracht wird, dass mindestens das gleiche Quantum Kalk und Kalksteine, von Selzdorf stammend, in der Station Niederlindewiese aufgegeben wurde

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
				von	nach									
									Kreuzer					
161	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Bürstenhölzer aus der Pos. H-19 der Güterclassification des Tarif-Theiles I als Frachtgut	Freiwaldau-Gräfenberg	Eisenberg a. d. M.	Aufgabe als Frachtgut in jedem Gewichte. Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1896	Localtarif	35·8	18·5	17·3	Im Kartirungswege		In diesen Frachtsätzen ist die Wagenbeistellungs-Gebühr zur. bezw. von der Zuckerfabrik Hatschein nicht enthalten
					Grulich				40·8	20·5	20·3			
					Hohenstadt trs.				40·8	20·5	20·3			
					Sternberg trs.				66·8	30·5	36·3			
					Wichstadtl-Lichtenau trs.				45·8	22·5	23·3			
162			Bürstenwaaren, ordinäre (d. s. in nicht polirtem und nicht gebeiztem Holze gebundene Bürsten), Rossbaare und Schweinsborsten als Frachtgut	Grulich	Sternberg loco und transit	Aufgabe in jedem Gewichte. Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen			62	53	9			
					Hohenstadt loco und transit				38	33	5			
					Wichstadtl-Lichtenau loco und transit				9	8	1			
					Ziegenhals loco und transit				71·2	55·3	15·9			
				oder umgekehrt										
163			Güter aller Art (mit Ausnahme von Rübenschnitten, Dungmitteln, Composten und Kalksteinen)	Zuckerfabrik Hatschein	Olmütz-Hodolein transit	Frachtgutmässige Aufgabe und Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen			Bestehen keine Frachtsätze	3·4				
					Olmütz-Stadt					2·1				
					Olmütz-Neugasse					2·6				
					Horka					4·1				
					Kirwein					6·1				
					Přikaz					7·6				
				oder umgekehrt										
164			Rübenschnitte, Dungmittel, Composte und Kalksteine	Zuckerfabrik Hatschein	Olmütz-Hodolein transit					2·5				
					Olmütz-Stadt					2·1				
					Olmütz-Neugasse					2·3				
					Horka					4·1				
					Kirwein					4·6				
					Přikaz					5·9				
				oder umgekehrt										
165			Güter aller Art (mit Ausnahme von Rübenschnitten, Dungmitteln, Composten und Kalksteinen)	Zuckerfabrik Hatschein	Gross-Senitz					10·6				
					Namiescht					11·6				
				oder umgekehrt										
166			Kalksteine	Gross-Senitz	Zuckerfabrik Hatschein					7·6				
				Namiescht						8·6				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
									Kreuzer ö. W.					
167	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Mahlproducte und Mehl der Pos. M—4 der Güterclassification des Tarif-Theiles I als Frachtgut	Horka	Prossnitz Localbahn loco via Čellechowitz	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1896	Localtarif	14	10	4	Im Kartirungswege		
168			Bruchsteine aus der Pos. S—58 der Güterclassification des Tarif-Theiles I als Frachtgut	Džbell-Jessenetz	Olmütz Stadt via Čellechowitz	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens.			12	10	2			
169			Thonerde aus der Pos. E—20, Chamotte und Chamottesteine der Pos. C—8, Chamottemörtel und -Mehl der Pos. C—9, Backsteine aus Chamotte oder aus feuerfestem Thon, auch Pflastersteine und Trottoirplatten aus Thonmasse aus der Pos. Z—1 der Güterclassification des Tarif-Theiles I als Frachtgut	Gross-Opatowitz	Triebitz transit	Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Die Parteien haben das Aufladen auf eigene Kosten zu besorgen			15	13	2			
					Prossnitz transit				17	15	2			
170			Garne der Pos. G—3 der Güterclassification des Tarif-Theiles I als Frachtgut	Friedland a. d. Mohra	Olmütz (St.B.) transit	Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Aufgabe in jedem Gewichte			38	30	8			
171			Kalk, gebrannter, auch Dungkalk, als Frachtgut	Würbenthal	Troppau (St.B.) loco und (K.F.N.B.) transit	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen			17	10·8	6·2			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
									Kreuzer ö. W.					
172	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Kalk, gebrannter, der Pos. K, 2 der Güterclassification des Tarif-Theiles I als Frachtgut	Märzdorf	Mähr.-Neustadt	Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1896	Localtarif	16	12	4	Im Kartirungswege		
					Mähr.-Schönberg				10	7	3			
173			Holzklötze aus der Pos. H, 19, Punkt 1, der Güterclassification des Tarif-Theiles I als Frachtgut	Bärn-Andersdorf	Freudenthal	Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen			10	9	1			
				Karlsthal					10	7·2	2·8			
				Kriegsdorf					6	3·6	2·4			
174			Holzsägespäne aus der Pos. H, 27 der Güterclassification des Tarif-Theiles I als Frachtgut	Freudenthal	Jägerndorf				10	5·4	4·6			
					Olmütz (St.B.)				18	12·2	5·8			
					Stohl-Karlsdorf				8	6·7	1·3			
175			Drainröhren der Pos. D, 12 der Güterclassification des Tarif-Theiles I als Frachtgut	Mähr.-Trübau	Prossnitz Localb. loco	Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen			18	12	6			
					Prossnitz (K.F.N.B.) trs.				19	13	6			
					Triebitz transit				9	6	3			
176	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Brennholz aus der Pos. H, 20 der Güterclassification des Tarif-Theiles I als Frachtgut	Sloboda rungurska-Grube	Kolomea loco	Bei Frachtzahlung für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Die Parteien haben das Auf- und Abladen auf eigene Kosten zu besorgen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1896	Localtarif	8	5·33	2·67	Im Kartirungswege		
					Sopron				6	5·33	0·67			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
									Kreuzer					
177	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Kohle, mineralische, der Pos. K, 32 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Sopow	Tlumacz-Pałahicze	Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1896	Localtarif	21	14	7	Im Kartirungswege		
					Kolomea transit (für Sendungen nach Tłumacz-Pałahicze)	**Anlieferung eines jährlichen Minimalquantums von 250 Wagenladungen.** Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Vom 1. Jänner 1896 bis 31. December 1896		4	3	1	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe, welche vom Empfänger bis längstens Ende Februar 1897 zu bewirken ist	
178			Rohes Petroleum (Rohöl)	Kolomea transit	Peczeniżin-Szczepanowski	Aufgabe als Frachtgut in Cisternenwagen, Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief u. Wagen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1896		19	7·8	11·2	Im Kartirungswege		
179			Leere Fässer (alte, gebrauchte)	Kolomea Bahnhof	Peczeniżyn-Szczepanowski loco	Bei frachtgutmässiger Aufgabe in beliebigen Mengen			10	8	2			
			Schwefelsäure, aus Pos. S, 14 der Güterclassification des Tarif-Theiles I			Frachtgutmässige Aufgabe, Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen			19	17	2			
			Kaustische Soda, der Pos. A, 63 der Güterclassification, Eisen und Eisenwaaren der Pos. E, 5 und 7 der Güterclassification, Leim der Pos. L, 5 der Güterclassification des Tarif-Theiles I			Frachtgutmässige Aufgabe, Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen			19	17	2			
180			Güter aller Art als Frachtgut	Kolomea	Sopów loco	Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen: a) in Mengen unter 5000 kg; b) bei Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen			Verschieden	a) 8 b) 6	Verschieden			
				oder umgekehrt										

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
									Kreuzer					
181	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Getreide aus Pos. G, 13 der Güterclassification. Mehl und Mahlproducte der Pos. M, 4 der Güterclassification des Tariftheiles I, Malz, Hopfen, Bier und Maschinentheile	Kolomea Bahnhof	Szeparowce-Kniazdwór oder umgekehrt	Frachtgutmässige Aufgabe. Frachtzahlung für mindest. 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1896	Localtarif	16	8	8	Im Kartirungswege		Sollten die ab Kolomea Bahnhof nach Diatkowce-Brettler und Szeparowce-Kniazdwór, sowie umgekehrt innerhalb eines Jahres verfrachteten Güter ein Gesammtquantum von mindestens 1500 Wagenladungen à 10 t erreichen, so wird für die in der Relation Kolomea Bahnhof—Szeparowce-Kniazdwór, sowie umgekehrt insgesammt aufgelieferten Frachtmengen ein Nachlass von 1 kr. pro 100 kg; sollte das Gesammtquantum dagegen mindestens 2000 Wagenladungen à 10 t erreichen, so wird für die in der Relation Kolomea Bahnhof—Szeparowce-Kniazdwór, sowie umgekehrt aufgelieferten Frachtmengen ein Nachlass von 2 kr. pro 100 kg zugestanden
				Kolomea Bahnhof	Diatkowce-Brettler oder umgekehrt				12	4	8			
				Szeparowce-Kniazdwór	Diatkowce-Brettler oder umgekehrt				9	4	5			
182			Baumaterialien a) der Classe C b) des Specialtarifes 2 c) des Specialtarifes 3	Kolomea Bahnhof	Szeparowce-Kniazdwór oder umgekehrt				a) 16 b) 10 c) 16	8 8 8	8 2 8			
				Kolomea Bahnhof	Diatkowce-Brettler oder umgekehrt				a) 12 b) 8 c) 12	4 4 4	8 4 8			
				Szeparowce-Kniazdwór	Diatkowce-Brettler oder umgekehrt				a) 9 b) 6 c) 9	4 4 4	5 2 5			
183			Mehl und Mahlproducte der Pos. M, 4 der Güterclassification des Tariftheiles I	Kolomea Bahnhof	Szeparowce-Kniazdwór oder umgekehrt	Frachtgutmässige Aufgabe in Mengen unter 5000 kg. Die Annahme dieser Sendungen erfolgt nur an solchen Tagen, an welchen in der Strecke Kolomea—Szeparowce-Kniazdwór Erfordernisszüge verkehren, falls die betreffenden Sendungen im Manipulationswagen untergebracht werden können			16	8	8			
				Kolomea Bahnhof	Diatkowce-Brettler oder umgekehrt				12	4	8			
				Szeparowce-Kniazdwór	Diatkowce-Brettler oder umgekehrt				9	4	5			
184			Malz, Bier und Maschinentheile	Kolomea Bahnhof	Szeparowce-Kniazdwór oder umgekehrt				18	8	10			
				Kolomea Bahnhof	Diatkowce-Brettler oder umgekehrt				14	4	10			
				Szeparowce-Kniazdwór	Diatkowce-Brettler oder umgekehrt				10	4	6			
185			Hopfen	Kolomea Bahnhof	Szeparowce-Kniazdwór oder umgekehrt				28	8	20			
				Kolomea Bahnhof	Diatkowce-Brettler oder umgekehrt				20	4	16			
				Szeparowce-Kniazdwór	Diatkowce-Brettler oder umgekehrt				14	4	10			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		hei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
				von	nach									
186	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Kohle, mineralische, der Pos. K, 32 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Widynów	Tłumacz-Pałahicze	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1896	Localtarif	21 kr.	14 kr.	7 kr.	Im Kartirungswege		
187	K. k. General-Direction der öst. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Die im Gütertarife Theil II, Heft 3 vom 1. Februar 1894 für den Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischen Eisenbahnverband enthaltenen Frachtsätze für die Station Murnau der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen ermässigen sich ab 1. Jänner 1896 um folgende Beträge: Im Eilgut um . . . . Mark 0·12 im Stückgut um . . . . „ 0·10 in den übrigen Classen und im Ausnahmetarife Nr. 35 (Thonerde etc.) um . . „ 0·06 für 100 Kilogramm.											
188	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr. und ungar. Eisenbahn-Verwaltungen, dann im Namen der Kaschau-Oderberger Bahn, der Südbahn, sowie der Wien-Potteudorf-Wr. Neustädter Bahn, dann der Localbahnen Spielfeld-Radkersburg und Radkersburg-Luttenberg, ferner im Namen der k. und k. Militärbahn Banjaluka-Doberlin	Drilch- und Rupfen-Emballagen in aufgetrenntem Zustande	Im Localverkehre, sowie im Oesterr. und Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverkehre, dann im Verkehre mit der k. und k. Militärbahn Banjaluka-Doberlin		Aufgabe in beliebigen Mengen als Frachtgut	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarife, bezw. Oesterr. und Oesterr.-Ungarische Verbandstarife		Frachtsätze des Specialtarifes 1		Im Kartirungswege		Bei den Sendungen müssen die ärarischen Tabak-Regieämter als Absender und die ärarischen Tabak-Einlösungsämter als Empfänger erscheinen
189	Südbahn-Gesellschaft	K. k. St.B.	Bleierze	Toblach	Littai	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Verwendung leer retourgehender Kohlenwagen. Auf- und Abladen auf Kosten der Partei	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarif	124 h	89 h	35 h	Im Kartirungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
190	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Malz bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen und Frachtbrief	Hohenstadt, Station der k. k. Oesterr. Staatsbahnen und der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	jenen ausländischen Stationen, nach welchen sich der kürzeste Bahnweg über Mittelwalde ergibt	1. Einhaltung der Bestimmungen der einzelnen Gütertarife. 2. Benützung des Weges über Mittelwalde bei Anwendung der directen Gütertarife oder der Localtarife der betheiligten Verwaltungen bis Mittelwalde.	Bis auf Weiteres, längstens bis 30. September 1896	Localtarife oder die in dem Verkehre mit dem Auslande bestehenden directen Gütertarife	Verschieden	Verschieden	10 Kreuzer ö. W.	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Frachtbrief-Duplicate, welche vom Absender bis längstens drei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses bei der k. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen zu bewirken ist	
									Kreuzer ö. W.					
191	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Direction der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen	Mehl und sonstige Mahlproducte	Györ (loco)	Graz St.B. (loco)	**Anlieferung von mindestens 1500 t.** Aufgabe von 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung für dieses Gewicht	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1896	Tarif-Theil II, Heft 1 des Westungar.-Steierischen Eisenbahnverkehres	52	49	3	Im Rückvergütungswege	Auf den Reclamanten als Absender lautende Frachtbrief-Duplicate, welche spätestens bis Ende März 1897 an die Direction der königl. Ungar. Staatseisenbahnen (Abtheilung C III b) in Budapest einzusenden sind	
									Kronen pro Wagen					
192	Südbahn-Gesellschaft	Localbahn Cilli-Wöllan	E i s	Sachsenfeld	Steinbrück Hrastnigg	Bei Aufgabe in Wagenladungen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf ihre eigenen Kosten zu besorgen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarife	32·74 38·74	20 24	12·74 14·74	Im Kartirungswege		Die Transportgebühren sind gleich bei der Aufgabe zu entrichten

Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Angabe der Berichtigung, beziehungsweise Umschreibung derselben	Bemerkungen
3	Nr. 121 vom 15. October 1895	1599	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Böhm. Nordbahn, Buschtěhrader Eisenbahn, Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Oesterr. Nordwestbahn, Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Getreide	Olmütz K.F.N.B.	Amberg	Frachtsatz nebst Conrsdifferenz ist zu streichen	

Druck von Otto Maass & Sohn. Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

k. k. Handels-Ministeriums

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 4. **Wien, 14. Jänner 1896.** **IX. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Verordnung der Minister des Handels und der Finanzen vom 19. December 1895,*) betreffend die theilweise Abänderung des statistischen Waarenverzeichnisses für den auswärtigen Handel.

Im Einvernehmen mit den königl. ungarischen Ministerien des Handels und der Finanzen wird auf Grund des § 1, Absatz 3, des Gesetzes vom 26. Juni 1890, R.-G.-Bl. Nr. 132, V.-Bl. Nr. 36 ex 1890, betreffend die Statistik des auswärtigen Handels, verordnet wie folgt:

Die Nummern 74, 75, 77, 81, 103, 106, 117, 118, 138, 179, 213, 214, 252, 291, 294, 309, 320, 322, 338, 455, 460, 463, 804, 1026 (Anmerkung), 1055, 1189, 1248, 1255, 1272 und 1299 für die Einfuhr, sowie die Nummern 12, 13, 14, 51, 52, 54, 58, 59, 60, 61, 79, 82, 93, 94, 110, 148, 208, 247, 250, 265, 276, 278, 293, 321, 369, 374, 378, 423, 457, 467, 528, 529, 531, 532, 659, 894, 1025, 1084, 1091 und 1135 für die Ausfuhr des mit der Verordnung der Minister des Handels und der Finanzen vom 31. Jänner 1892, V.-Bl. Nr. 8 ex 1892, erlassenen „Statistischen Waarenverzeichnisses für den auswärtigen Handel des österreichisch-ungarischen Zollgebietes“ werden mit der Wirksamkeit vom 1. Jänner 1896 angefangen in nachstehender Weise abgeändert und haben demnach künftig wie folgt zu lauten:

Einfuhr.

Nummer des statistischen Waarenverzeichnisses für die Einfuhr	Benennung der Waaren und Gegenstände	Zollsatz fl.	Zollsatz kr.	Nummer des Einfuhrzolltarifes
74 a	**Zuckerrüben, frische (auch geschnitten, jedoch nicht entzuckert)** . . .	frei		32, a)
74 b	Anderes Gemüse, nicht besonders benanntes, frisch, wie: essbare Zwiebel, Knoblauch, Kraut etc.	frei		32, a)
75	**Zuckerrüben, getrocknete (auch geschnitten, jedoch nicht entzuckert)** . .	5	—	32, b)
77	Kirschen, Weichseln, Beeren aller Art, wie: Erdbeeren, Preiselbeeren, Heidelbeeren, Himbeeren, **Wachholderbeeren** etc., Pfirsiche, Aprikosen, Melonen, frisch	frei		32, a)
81	Anderes Obst, nicht besonders benanntes, getrocknet oder zubereitet (gedörrt, comprimirt, zerschnitten, gepulvert oder sonst zerkleinert; gesalzen oder in Essig eingelegt in Fässern; **gepresste Obstsäfte ohne Zucker**) . .	5	—	32, b)
103	Anderes vegetabilisches Polsterungs-, Bürsten- und Besenmaterial, wie: **Crin d'Afrique, Piassava etc.**	frei		36
106	**Heu (auch Futterkräuter, frisch oder getrocknet)**	frei		36
117	Schafe (auch Widder und Hammel)	—	50	44

*) Enthalten in dem am 28. December 1895 ausgegebenen LXXXIX. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 194.

Nummer des statistischen Waaren-verzeichnisses für die Einfuhr	Benennung der Waaren und Gegenstände	Zollsatz fl.	kr.	Nummer des Einfuhrzoll-tarifes
118	Ziegen (auch **Böcke**)	—	50	44
138	**Meerfische**, frische	2	—	51
179 a	Schweine- und Gänsefett	16	—	66
179 b	**Speck**	16	—	
213 a	Arrak	76	—	76, a
213 b	**Rum**	76	—	
214 a	Franzbranntwein	76	—	
214 b	**Cognac**	76	—	
252 a	Brennholz aller Art, auch Holzborke, ausgelaugte Lohe und Lohkuchen zur Feuerung	frei		94
252 b	**Flechtweiden, Faschinen** etc.	frei		
291	Steine, roh, unbehauen (exclusive Marmor), **auch Schotter (mit Ausnahme von Quarzschotter)**	frei		102
294	Quarz und Quarzschotter, Quarzsand (**Kiesel**), roh	frei		
309	Asphaltstein und **Asphalterde**, roh	frei		103, a)
320 a	Wasserkalk (hydraulischer Kalk), gebrannt, gelöscht, gemahlen	frei		103, b) 2
320 b	**Aetzkalk (Kalk, gebrannt, gemahlen, auch gelöscht, exclusive hydraulischer Kalk)**	frei		
322	Asphaltstein und Asphalterde, gemahlen	frei		
338	Bernstein-, Hirschhorn-, Kautschuk-Lorbeeröl, **Campheröl, leichtes**	6	—	107, a)
455 a	**Flachsstroh (Stengelflachs, Flachs, roh oder geröstet)**	frei		136
455 b	**Flachs, bearbeitet (gebrochen, geschwungen, gehechelt)**	frei		
460	Andere, nicht besonders benannte vegetabilische Spinnstoffe, wie: **Manilahanf, Neuseeländerhanf, Ramie etc.**	frei		
463	**Garne aus anderen vegetabilischen Spinnstoffen als Flachs, Hanf und Jute, z. B. aus Manilahanf, Neuseeländerhanf, Ramie** etc., einfach, roh	1	50	137, a)
804 a	Pflasterungsmaterial aus gemeinem Steinzeug	1	—	251
804 b	**Schleif-, Probir- und Wetzsteine der Tarif-Nr. 251**	1	—	
	vertragsmässig	—	50	
1026	Anmerkung 1 (auf Seite 44 des statist. Waarenverzeichnisses): 1. Nach den statistischen Nummern 1014—1026 sind nur complete Maschinen anzumelden. Maschinenbestandtheile zu diesen Maschinen gehören zur statistischen Nr. 1027, b). Bei den completen Maschinen der Nummern 1014—1020 und bei den vertragsmässig mit 5 fl. begünstigten der Nummern **1026 und 1027**, welche ebenfalls complet sein müssen, ist auch die Stückzahl anzugeben.			
1055 d	**Münzen (auch Medaillen, Schau- und Denkmünzen) aus anderen edlen Metallen, z. B. aus Platin**	frei		297, a)
1189	**Natronsalpeter, raffinirt, und Kalisalpeter**	2	—	322 bis 331
1248 a	**Kohlenstifte, Zünder u. dgl. zu elektrischen Beleuchtungsapparaten**	10	—	
1248 b	Andere, nicht besonders benannte chemische Producte und Fabrikate	10	—	
1255	Aether, ohne Beimengung von Branntwein; **Holzgeist (Methylalkohol)**, Collodium, Chloroform	24	—	333
1272	Schiessmittel und Sprengmittel	52	50	346
	Schiesspulver für Aerarialniederlagen	frei		
1299 a	**Schlempe, Spülicht, Diffusionsschnitzel (entzuckerte Rübenschnitzel)**	frei		354
1299 b	**Treber**	frei		

Ausfuhr.

Nummer des statistischen Waaren-verzeichnisses für die Ausfuhr	Benennung der Waaren und Gegenstände	Nummer des Einfuhrzoll-tarifes
12	Zucker I. Classe (gegen Ausfuhrbonification **von 1 fl. 50 kr.**)	17, 18
13	„ II. „ „ „ **von 1 fl. 60 kr.**)	
14	„ III. „ „ „ **von 2 fl. 30 kr.**)	
51 a	**Zuckerrüben, frische (auch geschnitten, jedoch nicht entzuckert)**	32, a)
51 b	Anderes Gemüse, nicht besonders benanntes, frisch, wie: essbare Zwiebel, Knoblauch, Kraut etc.	
52	Zuckerrüben, getrocknete (**auch geschnitten, jedoch nicht entzuckert**)	32, b)
54	Kirschen, Weichseln, Beeren aller Art, wie: Erdbeeren, Preiselbeeren, Heidelbeeren, Himbeeren, **Wachholderbeeren** etc., Pfirsiche, Aprikosen, Melonen, frisch	32, a)
58	Anderes Obst, nicht besonders benanntes, getrocknet oder zubereitet (gedörrt, comprimirt, zerschnitten, gepulvert oder sonst zerkleinert; gesalzen oder in Essig eingelegt in Fässern; **gepresste Obstsäfte ohne Zucker**	32, b)

Nummer des statistischen Waarenverzeichnisses für die Ausfuhr	Benennung der Waaren und Gegenstände	Nummer des Einfuhrzolltarifes
59	**Raps (Rübsaat)**	33
60	**Mohnsamen**	
61	**Ricinussamen**	
79	Anderes vegetabilisches Polsterungs-, Bürsten- und Besenmaterial, wie: **Crin d'Afrique, Piassava** etc.	36
82	Heu **(auch Futterkräuter, frisch oder getrocknet)**	
93	Schafe (auch Widder und Hammel)	44
94	Ziegen **(auch Böcke)**	
110	**Meerfische,** frische	51
148 a	Schweine- und Gänsefett	66
148 b	**Speck**	
208 a	Brennholz aller Art, auch Holzborke, ausgelaugte Lohe und Lohkuchen zur Feuerung	94
208 b	**Flechtweiden, Faschinen etc.**	
247	Steine, roh, unbehauen (excl. Marmor), **auch Schotter (mit Ausnahme von Quarzschotter)**	102
250	Quarz und Quarzschotter, Quarzsand **(Kiesel),** roh	
265	Asphaltstein und **Asphalterde,** roh	103, a)
276 a	Wasserkalk (hydraulischer Kalk), gebrannt, **gelöscht,** gemahlen	103, b) 2
276 b	**Aetzkalk (Kalk, gebrannt, gemahlen, auch gelöscht, excl. hydraulischer Kalk)**	
278	Asphaltstein und Asphalterde, **gemahlen**	
293	Bernstein-, Hirschhorn-, Lorbeer-, Rosmarin- und Wachholderöl, **Campheröl, leichtes**	107, a)
321	Pech **(auch Theerkohle)**	115
369 a	**Flachsstroh (Stengelflachs, Flachs, roh oder geröstet)**	136
369 b	**Flachs, bearbeitet (gebrochen, geschwungen, gehechelt)**	
374	Andere, nicht besonders benannte vegetabilische Spinnstoffe, wie: **Manilahanf, Neuseeländerhanf, Ramie etc.**	136
378	**Garne aus anderen vegetabilischen Spinnstoffen als Flachs, Hanf und Jute, z. B. aus Manilahanf, Neuseeländerhanf, Ramie** etc., einfach roh	137 a
423 a	Presstücher	155
423 b	**Hutabschnitte**	
457 a	Ganzseidenwaaren, d. i. aus Seide oder Floretseide allein	169, a), b)
457 b	**Ganz grobe Gewebe aus rohem Gespinnst von Seidenabfällen**	Cl. XXV Anmkg. 1
467 a	**Strohhüte, ungarnirt** 1)	175, a), b), c)
467 b	**Strohhüte, garnirt** 1)	
467 c	**Hüte, nicht besonders benannte, Putzhüte aus Filz, Stroh, Sammt, Seide u. s. w.** 1)	
528	Briefcouverts, Briefpapier **der Tarif-Nr. 194**	194
529	Cigarettenpapier in Bücheln **der Tarif-Nr. 194**	
531	Briefcouverts, Briefpapier **der Tarif-Nr. 195**	195
532	Cigarettenpapier in Bücheln **der Tarif-Nr. 195**	
659 a	Pflasterungsmaterial aus gemeinem Steinzeug	251
659 b	**Schleif-, Probir- und Wetzsteine der Tarif-Nr. 251**	
894 d	**Münzen (auch Medaillen, Schau- und Denkmünzen) aus anderen edlen Metallen, z. B. aus Platin**	297, a)
1025	**Natronsalpeter, raffinirt, und Kalisalpeter**	322 bis
1084 a	**Kohlenstifte, Zünder u. dgl. zu elektrischen Beleuchtungs-Apparaten**	331
1084 b	Andere, nicht besonders benannte chemische Producte und Fabrikate	
1091	Aether, ohne Beimengung von Branntwein, **Holzgeist (Methylalkohol),** Collodium, Chloroform	333
1135	**Schlempe, Spülicht, Diffusionsschnitzel (entzuckerte Rübenschnitzel)**	354
1135 b	**Treber**	

Wien, am 19. December 1895.

Biliński m. p. **Glanz** m. p.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Südbahn-Gesellschaft. (Normalplan für Oberbau.) Der Normalplan, betreffend die Einführung von Keilplatten und neuen Winkellaschen bei Neubeschaffungen des Oberbaues System X, wurde genehmigt. [5. December 1895, Z. 70.880.]

— (Linie Kufstein—Ala: Bauliche Veränderungen in der Station Trient.) Das Project für die Adaptirung und Vergrösserung des Aufnahmsgebäudes in der Station Trient, umfassend die Beseitigung der Personenhalle, die Herstellung einer eisernen Veranda längs der Geleise, die Herstellung einer eisernen Veranda auf der Südseite als Aufnahmsgebäude für die ankommenden Passagiere und Verlängerung des Anbaues daselbst, ferner die Erweiterung und Umgestaltung der Bureaux, die Herstellung eines Nebengebäudes, die Wiederinstandsetzung des als Postlocale in Benützung gestandenen Restaurationssaales III. Classe; dann die Adaptirung eines Depotraumes für die Valsuganabahn, eines Stationsmagazins und eines Locales für die Polizei wurde genehmigt. [14. December 1895, Z. 73.154.]

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. (Linie Wien—Bodenbach: Auflassung von Wächterposten und Aenderung der Schrankenbedienung.) Auf Grund des anstandslosen Ergebnisses der am 14. October 1895 durchgeführten Localverhandlung wurde für die Auflassung der Wächterposten Nr. 392 und Nr. 399 und für die hiedurch bedingte Aenderung in der Schrankenbedienung bei den Wegübersetzungen in km 471·559 und in km 482·213 der Bauconsens ertheilt. [21. December 1895, Z. 73.988.]

Eisenbahn Wien-Aspang. (Unterfahrung eines Bahnobjectes durch ein Wasserleitungsrohr.) Das Project für die Herstellung eines gewölbten Rohrcanales behufs Durchführung eines Wasserleitungsrohres im Zuge der Geiselbergstrasse im XI. Wiener Bezirke Simmering unter dem Objecte in km 2·5/6 für Zwecke der Commune Wien wurde genehmigt.
[9. December 1895, Z. 66.002.]

Kremsthalbahn. (Trinkwasserleitung in der Station Neuhofen.) Das von der Kremsthalbahn vorgelegte Project für eine Trinkwasserleitung in der Station Neuhofen wurde zur Ausführung genehmigt. [H.-M.-Z. 66.969 ex 1895.]

— (Trinkwasserleitung in der Haltestelle Ober-Micheldorf.) Das von der Kremsthalbahn vorgelegte Project für eine Trinkwasserleitung in der Haltestelle Ober-Micheldorf wurde zur Ausführung genehmigt. [H.-M.-Z. 66.968 ex 1895.]

Localbahn Welchau-Wickwitz—Giesshübl Sauerbrunn. (Kohlenschuppen in Rodisdorf.) Das von der Buschtěhrader Bahn vorgelegte Project, betreffend die Verlängerung des Kohlenschuppens in der Haltestelle Rodisdorf, wurde zur Ausführung genehmigt. [H.-M.-Z. 73.787.]

Localbahn Chabówka-Neumarkt-Landesgrenze. (Theilstrecke Neumarkt—Landesgrenze: Anordnung der Trassenrevision.) Die k. k. Statthalterei in Lemberg hat hinsichtlich des vom Ingenieur Gustav Ernst in Wien vorgelegten Vorprojectes für die Theilstrecke Neumarkt—Landesgrenze der projectirten normalspurigen Localbahn Chabówka - Neumarkt-Landesgrenze die Trassenrevision auf den 14. Jänner anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Statthaltereirath Leopold Morawetz betraut. [H.-M.-Z. 250.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Kaiser Ferdinands - Nordbahn. (Einführung des Latowsky'schen Dampfläutewerkes auf drei Localbahnen.) Die Verwaltung der Kaiser-Ferdinands-Nordbahn wird mit Rücksicht darauf, dass bei Anwendung des Latowsky'schen Dampfläutewerkes auf den offenen Strecken mehrerer Localbahnen günstige Erfahrungen gemacht wurden, dieses Signalmittel auch auf den Localbahnen Branowitz-Pohrlitz, Rohrbach-Seelowitz—Rohrbach Stadt und Kojetein-Tobitschau zur Einführung bringen. Demgemäss wurde von Seiten dieser Bahnverwaltung an die k. k. Bezirkshauptmannschaften Auspitz und Prerau das Ersuchen gerichtet, die diesen Localbahnen anliegenden Gemeinden über die Anwendung und den Zweck dieses Dampfläutewerkes zu verständigen. Die k. k. General-Inspection hat die Einführung dieses Signalmittels auf den genannten Localbahnen genehmigend zur Kenntniss genommen. [G.-I.-Z. 21.422 ex 1895.]

Localbahn Branowitz-Pohrlitz. (Bau- und Betriebslänge.) Die Längen der Localbahn Branowitz-Pohrlitz wurden behördlich festgestellt, und beträgt die Baulänge 8·257 km und die Betriebslänge 8·472 km. Die Lage der einzelnen Stationen und Haltestellen, sowie deren Nivellette-Côte ist folgende:

Name der Stationen und Haltestellen	Angabe, ob Station oder Haltestelle	Lage bei Kilometer	Schienenhöhe
Branowitz	Station	0·000	177·89
Prielitz	Haltestelle	2·885	199·70
Grosshof	dto.	5·715	178·72
Pohrlitz	Station	8·472	183·12

[G.-I.-Z. 23.884 ex 1895.]

Verkehrsstörungen und Behebung von solchen.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen: (Eisenbahn-Betriebsdirection Olmütz.)

10. Jänner: Gesammtverkehr der Linie Kriegsdorf—Römerstadt mit Zug 1658 wieder eröffnet.

Oesterreichisch - ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft:

10. Jänner: In Folge von Schneehindernissen haben in der Strecke Brünn—Strelitz die Züge 16, 1·4 und 128 Verspätungen von 39 Minuten, bezw. 4 Stunden 8 Minuten und 32 Minuten erlitten.

10. Jänner: Zugsverkehr zwischen Ottendorf und Mittelsteine wieder aufgenommen.

10. Jänner: Verkehr auf der Localbahn Rudelsdorf-Landskron mit Zug 1804 wieder eröffnet.

10. Jänner: Gesammtverkehr auf der Localbahn Schwarzbach-Littau mit Zug 1904 wieder eröffnet.

Oesterr. Nordwestbahn:

10. Jänner: Gesammtverkehr auf der Localbahn Deutschbrod-Humpoletz wieder eröffnet.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn:

10. Jänner: Wegen Schneeverwehung wurde der Gesammtverkehr auf der Localbahn Zauchtl-Fulnek eingestellt.

10. Jänner: Wegen Schneeverwehung wurde der Gesammtverkehr auf der Localbahn Hotzendorf-Neutitschein eingestellt.

10. Jänner: Gesammtverkehr auf der Localbahn Troppau-Bennisch wieder eröffnet.

11. Jänner: Gesammtverkehr auf der Localbahn Hotzendorf-Neutitschein wieder eröffnet.

Nachrichten aus Ungarn.

Localbahn Baranya-Szent Lörincz—Baranya-Sellie—Našić. (Technisch-polizeiliche Begehung und Eröffnung des Betriebes im Bereiche der Schlussstrecke Baranya-Sellye—Našić.) Am 22. December 1895 fand unter Führung des Ministerialsecretärs Aladár Ehrenhöfer des kgl. ungarischen Handelsministeriums und mit Beiziehung der Vertreter der interessirten Staats-, Comitats- und Gemeindebehörden die technisch-polizeiliche Begehung der Schlussstrecke Baranya-Sellye—Našić der Linie Baranya-Szent Lörincz—Baranya-Sellye (bereits im Frühjahre 1895 eröffnet [vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 36 ex 1895]) —Slatina—Našić (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 148 ex 1895) statt. Concessionär dieser insgesammt 93 km langen Eisenbahn ist der k. u. k. Truchsess Heinrich Francisci de Szalancs, Vicepräsident des kgl. croatischen Landtages und ungarischer Reichstags-Abgeordneter. Der Bau der Gesammtlinie wurde von der Wiener Bauunternehmung E. Gross & Comp. (Alfred Ritter von Pischoff) ausgeführt. Die Brückenconstruction, darunter jene der 280 m langen Draubrücke, wurden von der Budapester Maschinenfabrik und Schiffbauunternehmung Nicholson beigestellt. Nach Constatirung der entsprechenden Ausführung des Baues und der Einrichtung der Strecke ertheilte der Commissionsleiter die Bewilligung zur Eröffnung des Betriebes, welche in Anwesenheit des Sectionsrathes Dr. Josef Stettina des kgl. ungarischen Handelsministeriums, als Special-Stellvertreter des durch ämtliche Agenden am zugesagten persönlichen Erscheinen verhinderten Handelsministers, am 23. December 18·5 im Bereiche der Gesammtstrecke stattfand. Durch den Bau der Linie Baranya-Szent Lörincz—Slatina—Našić ist ab Budapest via Dombovár—Baranya-Szent Lörincz—Našić—Uj-Kapella-Batrina die derzeit kürzeste Verbindung zwischen Budapest und den Grenzbahnen, d. i. den Linien Sziszék—Uj-Kapella-Batrina—Bród (—Vinkovce—Mitrovicz—India—Zimony [Semlin]) hergestellt. Ausserdem verbindet sie die Linie Mohács—Pécs—Baranya-Szent Lörincz—Barcs (—Kanizsa—Wien) mit der Linie Eszék—Našić—Uj-Kapella-Batrina und diese beiden in der Station Slatina mit der als Sackbahn endigenden Flügelbahn Terezovac-Suhopolje—Slatina der Linie Barcs—Terezovac-Suhopolje—Pakrácz-Lipik des Südbahnbetriebes.

Localbahn Zala-Szent Gróth—Zala-Apáti—Balaton-Szent György (Zalathalbahn). (Eröffnung des Betriebes.) Am 16. December 1895 wurde die mit einem Kostenaufwande von 1,432.000 fl. unter der Aegyde der Münchener Localbahn Actiengesellschaft (früher Krauss & Comp.) finanzirte und von dieser zur Ergänzung des Betriebsnetzes der Transdanubischen (Westungarischen) Localbahnen erbaute, 42·5 km lange Theilstrecke Zala-Szent Gróth—Zala-Apáti—Balaton-Szent György (Zalathalbahn) [vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 1] mit den Stationen Zala-Szent Gróth, Zala-Szent László, Kehida-Kustány, Zala-Csány, Zala-Apáti, Sármellék, Balaton-Szent György und der Haltestelle Bakaháza (nächst Zala-Apáti) dem öffentlichen Verkehre übergeben. Die Interessenten des Comitates Zala haben ferner im Einvernehmen mit der obgenannten Finanzkraft beschlossen, die neueröffnete Linie von einem unterhalb der Station Zala-Apáti gelegenen geeigneten Punkte aus auch in senkrechter Fortsetzung, und zwar zum Anschlusse in der Station Komárváros (nächst Kanizsa) bis zur Südbahnlinie Budapest—Komárváros—Kanizsa—Pragerhof zu verlängern.

Ausland.

Württemberg. (Bodensee-Gürtelbahn Friedrichshafen-Langenargen-Lindau.) Aus dem am 31. October 1895 in München abgeschlossenen und von dem Staatsministerium der Ständeversammlung zur Herbeiführung der verfassungsmässigen Zustimmung übergebenen Staatsvertrag zwischen Württemberg und Bayern über die Herstellung einer weiteren Verbindung zwischen den beiderseitigen Staatseisenbahnen, nämlich einer Eisenbahn von Friedrichshafen über Langenargen nach Lindau, ist Folgendes anzuführen. Die Bahn soll zunächst eingeleisig nach den Normen für den Bau und die Ausrüstung der Haupteisenbahnen Deutschlands, bezw. Bayerns hergestellt werden. Ueber die Herstellung des zweiten Geleises werden die württembergische und die bayerische Regierung sich bei Eintritt des Bedürfnisses verständigen. Die auf württembergischen Staatsgebiete gelegene Strecke wird von der württembergischen Regierung, die auf bayerischem Staatsgebiete gelegene Strecke von der bayerischen Regierung als Theil ihrer Staatsbahnen ausgeführt. Die Bahn soll innerhalb eines Zeitraumes von vier Jahren, vom Tage der Auswechslung der Ratificationen des Vertrages an gerechnet, in ihrer ganzen Länge in vollkommen betriebsfähigem Zustande hergestellt werden. Die Unterhaltung und Bewachung der Bahn und ihrer Zubehörden, sowie der Stations- und Abfertigungsdienst werden ausschliesslich durch die Organe und auf Kosten derjenigen Verwaltung besorgt, in deren Eigenthum die betreffende Bahnstrecke oder Station sich befindet. Jede Verwaltung erhebt ausser den Nebennutzungen die Transport- und sonstigen Gebühren für die auf ihrem Gebiete gelegene Bahnstrecke nach ihren tarifmässigen Sätzen. Aus dem begleitenden Vortrag des Staatsministeriums der auswärtigen Angelegenheiten an die Ständeversammlung ist zu entnehmen, dass die Bahn eine Länge von etwa 22 km haben wird, von denen ungefähr 14 km auf württembergisches Gebiet fallen, und dass die Baukosten hiefür zu etwa 4·5 Millionen geschätzt sind. Die Bahn wird dem Seeufer entlang geführt. Die Bauzeit von vier Jahren ist vereinbart worden mit Rücksicht auf die Schwierigkeiten, welche sich hinsichtlich der Einführung der Bahn in den Bahnhof Lindau, aus der nothwendigen Vergrösserung des Bahnhofes in Friedrichshafen und der Ueberbrückung zweier Flüsse, der Schussen und Argen, ergeben. Der Betrieb der ganzen Bahn ist, obgleich die längere Strecke auf württembergisches Gebiet fällt, der bayerischen Verwaltung übertragen. Massgebend hiefür waren die beschränkten Verhältnisse des Bahnhofes in Lindau, welche es nicht als angängig erscheinen liessen, dass neben den bayerischen und österreichischen noch württembergische Züge denselben benützen, und die Schwierigkeiten, welche einer ganzen oder theilweisen Verlegung dieses Bahnhofes entgegenstehen.

(„Z. d. V. D. E. V.“)

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd. (Abfahrt des Dampfers „Imperator“ nach Bombay.) Dieser Dampfer von 2343 Tonnen Gehalt ist am 3. November 1895 mit 101 Passagieren und 704 Gewichtstonnen factischer Ladung von Triest nach Bombay abgegangen. Derselbe verschiffte hauptsächlich: nach Port Said 11 Colli Alkohol, 44 Colli Esswaaren, 50 Colli Manufacturwaaren, 20 Colli Zucker; nach Soerabaya 65 Colli Erdwachs; nach Padang 50 Colli Mehl, 75 Colli Erdwachs; nach Suez 2 Colli Manufacturwaaren, 37 Colli Zucker, 3 Colli Lampen, 1 Collo Schuhwaaren, 33 Colli Esswaaren, 3 Colli Alkohol; nach Gedda 11 Colli Esswaaren, 94 Colli Zucker, 10 Colli Essig, 2 Colli Garne; nach Suakim 1500 Stück verschiedene Hölzer; nach Aden 100 Colli Mehl, 7 Colli Porzellan, 12 Colli Esswaaren, 41 Colli Naphthalin; nach Massaua 85 Colli Bier, 6 Colli Alkohol. 4 Colli Esswaaren; nach Hodeidah 103 Colli Papier; nach Durvan 1 Collo Manufacturwaaren; nach Zanzibar 45 Colli Mehl, 2 Colli Holzwaaren, 10 Colli Papier; nach Bombay 26 Colli Mützen, 44 Colli Knöpfe, 887 Colli Papier, 63 Colli Baumwollwaaren, 142 Colli Farben, 37 Colli Esswaaren, 73 Colli Kurzwaaren, 45 Colli Garne, 29 Colli Mehl, 7 Colli Spielwaaren, 43 Colli Lampen, 83 Colli Holzwaaren, 165 Colli Manufacturwaaren, 151 Colli Metallwaaren, 35 Colli Seife, 2 Colli Schuhwaaren, 219 Colli Glaswaaren, 36 Colli Wein, 5 Colli Thonwaaren, 6 Colli Musikinstrumente, 3 Colli Spielkarten, 14 Stück Pferde; nach Kurrachee 16 Colli Metallwaaren, 10 Colli Baumwollwaaren, 2 Colli Holzwaaren, 4 Colli Kurzwaaren, 2 Colli Glasperlen, 4 Colli Esswaaren, 4 Colli Musikinstrumente, 2 Colli Knöpfe, 45 Colli Papier; nach Bagdad 6 Colli Baumwollwaaren, 3 Colli Kurzwaaren, 25 Colli Papier, 2 Colli Farben, 200 Colli Zucker; nach Bushire 5 Colli Metallwaaren, 1 Collo Baumwollwaaren; nach Bassorah 36 Colli Manufacturwaaren, 100 Colli Zucker, 2 Colli Farben, 5 Colli Porzellan, 14 Colli Papier; nach Mangalore 25 Colli Manufacturwaaren; nach Calicut 5 Colli Metallwaaren; nach Colombo 13 Colli Baumwollwaaren, 16 Colli Papier, 17 Colli Manufacturwaaren, 22 Colli Lampen; nach Rangoon 88 Colli Metallwaaren, 4 Colli Manufacturwaaren, 10 Colli Glaswaaren, 18 Colli Glasperlen, 17 Colli Kurzwaaren, 6 Colli Knöpfe, 35 Colli Lampen, 5 Colli Spielwaaren, 10 Colli Papier, 16 Colli Baumwollwaaren; nach Mulmein 2 Colli Garne: nach Madras 5 Colli Manufacturwaaren, 2 Colli Holzwaaren, 9 Colli Metallwaaren, 2 Colli Lampen, 30 Colli Mineralwasser, 2 Colli Schuhwaaren, 24 Colli Garne; nach Calcutta 2 Colli Knöpfe, 51 Colli Garne, 4 Colli Lampen, 61 Colli Manufacturwaaren, 70 Colli Glasperlen, 2 Colli Musikinstrumente, 247 Colli Papier, 139 Colli Metallwaaren, 92 Colli Baumwollwaaren, 34 Colli Kurzwaaren, 13 Colli Holzwaaren, 30 Colli Glaswaaren; nach Penang 16 Colli Holzwaaren, 2 Colli Metallwaaren, 1 Collo Manufacturwaaren, 20 Colli Baumwollwaaren, 8 Colli Kurzwaaren, 25 Colli Papier; nach Singapore 3 Colli Holzwaaren, 2 Colli Manufacturwaaren, 20 Colli Garne, 62 Colli Papier, 12 Colli Metallwaaren, 64 Colli Baumwollwaaren, 6 Colli Knöpfe, 12 Colli Bier; nach Soerabaya 7 Colli Papier, 175 Colli Mehl, 19 Colli Baumwollwaaren, 32 Colli Garne, 3 Colli Schuhwaaren, 16 Colli Erdwachs; nach Batavia 53 Colli Baumwollwaaren, 65 Colli Mehl, 2 Colli Metallwaaren; nach Macassar 73 Colli Garne, 50 Colli Mehl, 2 Colli Metallwaaren; nach Padang 5 Colli Baumwollwaaren; nach Cheribon 30 Colli Garne; nach Hongkong 5 Colli Manufacturwaaren, 4 Colli Kurzwaaren, 5 Colli Glasperlen; nach Manila 24 Colli Garne, 15 Colli Papier; nach Shanghai 12 Colli Papier, 12 Colli Liqueure, 24 Colli Erdwachs, 5 Colli Knöpfe; nach Kobe 32 Colli Manufacturwaaren. Der Werth der ausgeführten Waaren betrug 546.290 fl. ö. W.

Oesterreichischer Lloyd.

Abfahrten ab Triest in der Woche vom 10. bis zum 16. Jänner.

Adriatischer Dienst.

10. Jänner, um 7 Uhr Früh: Dampfer „Danubio“, Capitän A. Petris, nach Dalmatien bis Spizza, mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Traù. Spalato, Carober, Milnà, Cittavecchia, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Curzola, Orebich, Terstenik, Meleda, Gravosa, Ragusavecchia, Castelnuovo, Teodo, Perasto, Risano, Perzagno, Cattaro und Budua.

10. „ um Mitternacht: Dampfer „Carlotta“, Capitän G. Walluschnig, nach Venedig.

11. „ um 7 Uhr Früh: Dampfer „Metkovich“, Capitän A. de Leitner, nach Dalmatien und Metkovich, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Postire, Pucischie, Macarsca, Gradaz und Fort-Opus.

13. „ um Mitternacht: Dampfer „Massimiliano“, Capitän B. Vidos, nach Venedig.

14. „ um 7 Uhr Früh: Dampfer „Iris“, Capitän P. Komnenovich, nach Dalmatien bis Cattaro, mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Zaravecchia, Sebenico, Spalato, Lesina, Curzola, Gravosa, Castelnuovo (Megline), Perasto, Risano und Perzagno.

15. „ um 7 Uhr Früh: Dampfer „Trieste“, Capitän A. Scarpa, nach Dalmatien und Metkovich, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Sebenico, Traù, Milnà, Spalato, S. Pietro, Almissa, Macarsca, S. Giorgio di Lesina, Trapano und Fort-Opus, überdies S. Martino und Gelsa auf der Rückfahrt; Anschluss in Pola nach Cherso, Rabaz, Abbazia, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Valcassione und Porto Manzo.

15. „ um Mitternacht: Dampfer „Carlotta“, Capitän G. Walluschnig, nach Venedig.

16. „ um 6 Uhr Abends: Dampfer „Graf Wurmbrand“, Capitän A. Bilaffer, Eildampfer nach Cattaro, mit Berührung von Pola, Zara, Spalato und Gravosa.

Levante- und Mittelmeer-Dienst.

11. Jänner, um 5 Uhr Nachmittags: Dampfer „Tebe“, Capitän C. Zalampich, nach Smyrna, mit Berührung von Fiume, Corfu, Patras, Zante, Cerigo, Canea, Rethymo, Candien, Vathy, Cesmè, Khios und Mytilene.

13. „ um 1 Uhr Nachmittags: Dampfer „Apollo“, Capitän G. Brazzanovich nach Thessalien, Constantinopel und Batum, mit Berührung von Spalato, Gravosa, Antivari, Dulcigno, S. Giov. di Medua, Durazzo, Valona, Santi Quaranta, Corfu, Santa Maura, Argostoli, Catacolo, Calamata, Piräus, Volo, Salonich, Cavalla, Lagos, Dedeagatsch, Mytilene, Dardanellen, Gallipoli, Rodosto, Ineboli, Samsun, Kerasund und Trapezunt. Ueberschiffung in Corfu nach Sajada, Parga, Prevesa und Salaghora.

15. „ um Mittag: Dampfer „Semiramis“ Capitän C. Bechtinger, nach Alexandrien, mit Berührung von Brindisi und Ueberschiffung in Alexandrien nach Port Said, Jaffa, Beyruth, Larnaca, Rhodus, Khios, Smyrna und Dardanellen.

16. „ um 11 Uhr Vormittags: Dampfer „Thalia“, Capitän B. Vidos, nach Constantinopel und Odessa, mit Berührung von Brindisi, Santi Quaranta, Corfu, Patras, Piräus und Dardanellen. Für Passagiere und Werthsachen Ueberschiffung in Corfu nach Albanien, in Piräus nach Thessalien und in Constantinopel nach Ineboli, Samsun, Kerasund, Trapezunt und Kustendjeh.

Dienst nach Ostindien, China und Japan.

20. Jänner, um 4 Uhr Nachm.: Dampfer „Elektra", Capitän F. Kossovich, nach Indien, China und Japan, mit Berührung von Port Said, Suez, Aden, Kurrachee, Bombay, Colombo, Penang, Singapore, Hongkong, Shanghai und Kobe.
Die Ladung nach Madras, und Calcutta wird in Colombo auf den Dampfer der Zweiglinie Colombo—Madras—Calcutta überschifft.

3. Februar, um Mittag: Dampfer „Imperatrix", Capitän T. Rassevich, nach Bombay, mit Berührung von Brindisi, Port Said, Suez und Aden. Anschluss in Bombay nach China und Japan bis Kobe.

Ohne Haftung für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Contumaz-Massregeln.

Verschiedene Mittheilungen.

Vergebung von Donau-Regulirungsarbeiten. Die Donau-Regulirungs-Commission hat zum Zwecke der Vergebung der Donau-Regulirungsarbeiten in der Strecke Ispermündung—Dürnstein in der Zeit vom 1. April 1896 bis 31. December 1901 eine allgemeine öffentliche Offertverhandlung für Montag den 10 Februar 1896, 12 Uhr Mittags, ausgeschrieben. Die zur Verbauung bestimmte Maximalsumme beträgt 1,800.000 fl. ö. W. Die allgemeinen Bestimmungen, die speciellen Bedingungen, die Preislisten und die Transporttabellen für diese Arbeiten können im Bureau der Donau-Regulirungs-Commission, Wien, I., Wallnerstrasse 15, eingesehen oder von demselben zum Preise von 3 fl. ö. W. bezogen werden.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des I. Stückes.) Das am 2. Jänner 1896 herausgegebene I. Stück enthält unter

Nr. 1750: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Oberösterreich vom 28. December 1895, Z. 22.113/II, betreffend die Wiedergestattung der Einfuhr von Schweinen aus dem Stadtgebiete Debreczin in Ungarn nach Oberösterreich.

Nr. 1751: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Galizien vom 23. December 1895, ZZ. 105.072 und 106.317, betreffend die Wiedergestattung des freien Verkehres mit Schweinen in den Gerichtsbezirken Sieniawa und Rozwadów in Galizien.

Nr. 1752: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Galizien vom 26. December 1895, Z. 106.715, betreffend die Wiedergestattung des freien Verkehres mit Schweinen im Gerichtsbezirke Przemysl in Galizien.

Nr. 1753: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Niederösterreich vom 31. December 1895, Z. 124.618, betreffend die Gestattung der Einfuhr von Schlachtschweinen aus dem Stadtgebiete Raab in Ungarn nach Wiener-Neustadt.

Nr. 1754: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Niederösterreich vom 31. December 1895, Z. 124.753, betreffend die Behebung der hinsichtlich der Einfuhr von Klauenthieren aus dem politischen Bezirke Mielec in Galizien nach Niederösterreich angeordneten Beschränkungen.

Nr. 1755: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Mähren vom 29. December 1895, Z. 48.429, betreffend das Verbot der Einfuhr von serbischen Schweinen aus der Borstenvieh-Contumaz- und Mastanstalt Köbánya (Steinbruch) in Ungarn nach Mähren.

Nr. 1756: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Kärnten vom 31. December 1895, Z. 17.118, betreffend das neuerliche Einfuhrverbot für Schweine aus dem Stadtgebiete Debreczin in Ungarn nach Kärnten.

Nr. 1757: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 27. December 1895, Z. 205.753, betreffend die Wiedergestattung der Einfuhr von Wiederkäuern aus dem politischen Bezirke Stryj in Galizien nach Böhmen.

Nr. 1758: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 27. December 1895, Z. 202.634, betreffend die Sperre des Gerichtsbezirkes Unhoscht für die Ein- und Ausfuhr von Klauenthieren.

Nr. 1759: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 27. December 1895, Z. 203.667, betreffend die Wiedergestattung der Einfuhr von Schweinen aus den Gerichtsbezirken Jaroslau und Nizankowice in Galizien nach Böhmen.

Nr. 1760: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Schlesien vom 30. December 1895, Z. 24.546, betreffend das Verbot der Einfuhr von Schweinen aus dem Stadtgebiete Debreczin in Ungarn nach Schlesien.

Nr. 1761: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Schlesien vom 28. December 1895, Z. 24.423, betreffend das Einfuhrverbot für Schweine aus Serbien via Contumaz- und Mastanstalt zu Steinbruch (Köbánya) in Ungarn nach Schlesien.

— (Inhalt des II. Stückes.) Das am 3. Jänner 1896 herausgegebene II. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 1762: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Oberösterreich vom 28. December 1895, Z. 22.395/II, betreffend das Verbot der Einfuhr von serbischen Schweinen nach Oberösterreich.

Nr. 1763: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 30. December 1895, Z. 208.203, betreffend das Verbot der Einfuhr von Schweinen aus dem Stadtgebiete Debreczin in Ungarn nach Böhmen.

Nr. 1764: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Steiermark vom 30. December 1895, Z. 38.105, betreffend das Verbot der Einfuhr von Schweinen aus dem Stadtgebiete Debreczin in Ungarn nach Steiermark.

Nr. 1765: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Niederösterreich vom 2. Jänner 1896, Z. 277, betreffend die Wiedergestattung der Einfuhr von normalgewichtigen Schweinen aus dem Stadtgebiete Essegg in Croatien-Slavonien nach Niederösterreich.

Nr. 1766: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Niederösterreich vom 2. Jänner 1896, Z. 59, betreffend die Einfuhr von lebenden Schweinen aus Oesterreich und Ungarn in die Schlachthöfe von München und Nürnberg.

Nr. 1767: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Niederösterreich vom 2. Jänner 1896, Z. 125.144, betreffend die Zulässigkeit des Transitverkehres mit geschlachteten Schweinen und Schweinefleisch aus Serbien nach dem Deutschen Reiche.

Nr. 1768: Kundmachung der k. k. Statthalterei für das Küstenland vom 24. December 1895, Z. 26.178/IV, betreffend die Wiedergestattung der Einfuhr von Klauenthieren aus dem Stadtgebiete Debreczin in Ungarn in das Küstenland.

Nr. 1769: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Tirol und Vorarlberg vom 28. December 1895, Z. 32.982, betreffend das Verbot der Einfuhr von serbischen Schweinen aus Steinbruch in Ungarn nach Tirol und Vorarlberg.

Nr. 1770: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Krain vom 30. December 1895, Z. 17.875, betreffend das Verbot der Einfuhr von Schweinen aus dem Stadtgebiete Debreczin in Ungarn nach Krain.

Nr. 1771: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Krain vom 27. December 1895, Z. 17.767, betreffend das Verbot der Einfuhr serbischer Schweine aus Steinbruch in Ungarn nach Krain.

— (Inhalt des III. Stückes.) Das am 4. Jänner 1896 herausgegebene III. Stück des obenannten Blattes enthält unter

Nr. 1772: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 28. December 1895, Z. 207.139, betreffend das Verbot der Einfuhr serbischer Schweine aus Steinbruch in Ungarn nach Böhmen.

Nr. 1773: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Tirol und Vorarlberg vom 26. December 1895, Z. 32.645, betreffend die Einfuhr von Schweinen aus Italien nach Tirol und Vorarlberg.

Nr. 1774: Kundmachung der k. k. Statthalterei für das Küstenland vom 28. December 1895, Z. 26.415/IV, betreffend das Verbot der Einfuhr serbischer Schweine aus Steinbruch in Ungarn in das Küstenland.

Nr. 1775: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Salzburg vom 30. December 1895, Z. 15.245, betreffend das Verbot der Einfuhr serbischer Schweine nach dem Herzogthume Salzburg.

Nr. 1776: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Salzburg vom 30. December 1895, Z. 15.334, betreffend das Verbot der Einfuhr von Schweinen aus dem ungarischen Stadtgebiete Debreczin in das Herzogthum Salzburg.

Nr. 1777: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Mähren vom 31. December 1895, Z. 48.699, betreffend das Verbot der Einfuhr von Schweinen aus dem Stadtgebiete Debreczin in Ungarn nach Mähren.

Nr. 1778: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Galizien vom 28. December 1895, Z. 107.857, betreffend die Wiedergestattung des freien Verkehres mit Klauenthieren im Gerichtsbezirke Borynia.

Nr. 1779: Kundmachung der k. k. Landesregierung für die Bukowina vom 31. December 1895, Z. 22.316, betreffend das Verbot der Einfuhr serbischer Schweine in die Bukowina.

Lagerhaus-Angelegenheiten.

Oeffentliches Landeslagerhaus und Freilager für Getreide und Spiritus in Lemberg.

Monat December 1895.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waaren	inländischer Provenienz				ausländischer Provenienz			
	Lagerstand am ersten	Eingelagert vom ersten	Ausgelagert bis letzten	Lagerstand am letzten	Lagerstand am ersten	Eingelagert vom ersten	Ausgelagert bis letzten	Lagerstand am letzten
	Getreide in metrischen Centnern; Spiritus in Hektolitern à 100 %							
Weizen	2.998·92	201·15	200·63	2.999·44	—	—	—	—
Hanfsamen	300·35	200·66	100·05	400·96	—	—	—	—
Gerste	498 24	749·52	668·57	579·19	—	—	—	—
Hafer	307·88	34·85	7·02	335 71	—	—	—	—
Erbsen	101·59	426·54	101·60	426·53	100·67	—	—	100·67
Bohnen	1.496·71	581·12	199·09	1878·74	—	124·27	—	124·27
Raps	814·26	945·02	555·27	1204·01	—	—	—	—
Zucker	1.917·95	208·74	319·39	1807·30	—	—	—	—
Leinsamen	104·11	—	—	104·11	—	—	—	—
Leindotter	22·32	129·28	—	151·60	—	—	—	—
Thymothe	17·09	71·85	—	88·94	—	100·66	—	100·66
Diverse	820·65	1051·62	871 56	1.000·71	100·95	—	—	100·95
Zusammen	9.400·07	4.600·35	3.023·18	10.977·24	201·62	224·93	—	426·55
Versicherungswerth . . fl.	122.660	33.648	26.810	129.498	1.900	2.450	—	4.350
Spiritus	1.542 33	15·85	—	1.558·18	—	—	—	—
Versicherungswerth . . fl.	26.293	—	1.389	24.904	—	—	—	—

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

Auf Waaren	Im Umlauf am ersten	Ausgestellt bezw. vorgemerkt vom ersten	Zurückgelangt bis letzten	Im Umlauf am letzten	Im Umlauf am ersten	Ausgestellt bezw. vorgemerkt vom ersten	Zurückgelangt bis letzten	Im Umlauf am letzten
Getreide								
Lagerscheine . . Stück	34	10	4	40	—	—	—	—
Versicherungswerth . . fl.	23.808	7.135	2.908	28.035	—	—	—	—
Abgesondert übertragene Warrants . . . Stück	33	8	4	37	—	—	—	—
Versicherungswerth . . fl.	23.108	5.735	2.908	25.935	—	—	—	—
Lombardbetrag . . . fl.	12.630	3.740	1.760	14.610	—	—	—	—
Spiritus								
Lagerscheine . . Stück	9	—	—	9	—	—	—	—
Versicherungswerth . . fl.	13.783	—	—	13.783	—	—	—	—
Abgesondert übertragene Warrants . . . Stück	9	—	—	9	—	—	—	—
Versicherungswerth . . fl.	13.783	—	—	13.783	—	—	—	—
Lombardbetrag . . . fl.	8.060	—	—	8.060	—	—	—	—

Oeffentliches Lagerhaus und Freilager Wien, II., Praterquai.

Monat December 1895.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waaren	Stand am ersten Decbr. 1895	Eingelagert vom ersten	Ausgelagert bis letzten December	Stand am letzten Decbr. 1895
	in metrischen Centnern (bei Spiritus in Hektolitergraden)			
Insgesammt	93.655	19.775	14.402	99.028
Darunter wichtige Waaren:				
Weizen	29.886	—	—	29.886
Hafer	37.600	14.820	8.233	44.187
Korn	10.568	4.241	4.810	9.999
Mais	5.031	598	852	4.777
Diverse	10.570	116	507	10.179
Assecuranzwerth . . fl.	685.150	130.800	96.010	719.940

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

	Stand am ersten Decbr. 1895	Ausgegeben, bezw. abgesondert übertragen vom ersten	Zurückgelangt bis letzten December	Stand am letzten Decbr. 1895
Lagerscheine:				
Stück	1	—	—	1
Versicherungswerth . fl.	1.520	—	—	1.520
Abgesondert übertragene Warrants:				
Stück	—	—	—	—
Versicherungswerth . fl.	—	—	—	—
Lombardbetrag . . . fl.	—	—	—	—

Oeffentliches Lagerhaus und Freilager Wien, II., Franzensbrückenstrasse.

Monat December 1895.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waaren	Stand am ersten Decbr. 1895	Eingelagert	Ausgelagert	Stand am letzten Decbr. 1895
		vom ersten bis letzten December		
	in metrischen Centnern (bei Spiritus in Hektolitergraden)			
Ingesammt	87.139	21.059	20.193	88.005
Darunter wichtige Waaren:				
Dextrin	2.506	5	111	2.400
Fettwaaren	2.967	28	519	2.476
Wein	4.261	2.688	1.989	4.960
Zucker	57.896	11.865	13.479	56 282
Diverse	19.509	6.473	4.095	21.887
Assecuranzwerth . . fl.	3,195.264	708.220	725.654	3,177.830

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

	Stand am ersten Decbr. 1895	Ausgegeben, bezw. abgesondert übertragen	Zurückgelangt	Stand am letzten Decbr. 1895
		vom ersten bis letzten December		
Lagerscheine:				
Stück	53	—	10	43
Versicherungswerth . fl.	102.700	—	13.400	89.300
Abgesondert übertragene Warrants:				
Stück	—	—	—	—
Versicherungswerth . fl.	—	—	—	—
Lombardbetrag . . . fl.	32.600	—	7.500	25.100

Oeffentliches Landes-Lagerhaus für Getreide und Spiritus in Krakau.

Monat December 1895.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waaren	inländischer Provenienz				ausländischer Provenienz			
	Lagerstand	Eingelagert	Ausgelagert	Lagerstand	Lagerstand	Eingelagert	Ausgelagert	Lagerstand
	am ersten	vom ersten bis letzten		am letzten	am ersten	vom ersten bis letzten		am letzten
	Getreide in metrischen Centnern; Spiritus in Hektolitern à 100 %							
Weizen	495·77	1428·28	354·81	1569·24	298·13	99·62	193·80	203·95
Roggen	1163·19	297·85	50·56	1410·48	100·88	300·38	201·39	199·87
Gerste	435·72	857·10	214·59	1078·23	730·51	449·99	338·21	842·29
Hafer	223·95	100·63	—	324·58	—	101·62	—	101·62
Erbsen	—	64·35	15·00	49·35	652·08	298·83	100·85	850·06
Bohnen	745·81	862·47	694·66	913·62	—	—	—	—
Raps	—	159·80	—	159·80	3·63	713·46	102·62	614·47
Wicken	171·05	—	—	171·05	334·43	14·17	—	348·60
Leinsaat	798·57	436·77	—	1235·34	—	—	—	—
Rübensamen	269·52	—	—	269·52	—	—	—	—
Mohn	37·29	—	9·75	27·54	187·69	—	—	187·69
Kleesaat	—	14·44	—	14·44	—	101·60	101·60	—
Senfsaat	68·15	4·04	20·05	52·14	—	—	—	—
Diverse	659·31	1536·84	130·54	2065·61	556·25	—	349·82	206·43
Zusammen	5068·33	5762·57	1489·96	9340·94	2863·60	2079·67	1988·29	3554·38
Versicherungswerth ö.W. fl.	48.839	48 240	12.933	84.146	24.289	20.872	13.765	31.396
Spiritus	—	—	—	—	—	—	—	—
Versicherungswerth ö.W. fl.	—	—	—	—	—	—	—	—

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

Auf Waaren	Im Umlaufe	Ausgestellt bezw. vorgemerkt	Zurückgelangt	Im Umlaufe	Im Umlaufe	Ausgestellt bezw. vorgemerkt	Zurückgelangt	Im Umlaufe
	am ersten	vom ersten bis letzten		am letzten	am ersten	vom ersten bis letzten		am letzten
Getreide:								
Lagerscheine . . . Stück	4	13	—	17	1	4	—	5
Versicherungswerth ö.W. fl.	3.700	16.050	—	19.750	1.500	5.217	—	6.717
Abgesondert übertragene Warrants . . . . Stück	—	3	—	3	—	1	—	1
Versicherungswerth ö.W. fl.	—	8.200	—	8.200	—	3 317	—	3.317
Lombardbetrag . . ö.W. fl.	—	4.010	—	4.010	—	2.200	—	2.200
Spiritus:								
Lagerscheine . . . Stück	—	—	—	—	—	—	—	—
Versicherungswerth ö.W. fl.	—	—	—	—	—	—	—	—
Abgesondert übertragene Warrants . . . . Stück	—	—	—	—	—	—	—	—
Versicherungswerth ö.W. fl.	—	—	—	—	—	—	—	—
Lombardbetrag . . ö.W. fl.	—	—	—	—	—	—	—	—

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Bezeichnung der Station Plzenec.

Die in der Strecke Wien—Eger gelegene Station „Plzenec“ wird vom 1. Mai 1896 an die doppelsprachige Bezeichnung

„Pilsenetz“ böhmisch „Plzenec“

erhalten.

Wien, am 7. Jänner 1896. [10]

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina.

Einführung eines Tarifnachtrages.

Mit Giltigkeit vom 1. Februar 1896 tritt zum Theil II, Heft 1, des Tarifes für den vorbezeichneten Verkehr der Nachtrag II in Kraft.

Derselbe enthält unter Anderem Aenderung der Tarifbestimmungen, Einbeziehung von Stationen in den Verband, neue Ausnahmetarife für Melasse und Petroleum, sowie Berichtigungen.

Exemplare des Nachtrages sind bei den Verbandsverwaltungen unentgeltlich zu beziehen.

Wien, am 9. Jänner 1896. [11]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn. Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. K. k. priv. Böhmische Nordbahn. K. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn.

Einführung eines neuen Tarifes für den directen Personenverkehr zwischen Stationen der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn und k. k. priv. Böhmischen Nordbahn via Aussig—Bodenbach, bezw. Všetat.

Mit Giltigkeit vom 1. März 1896 tritt für den oben genannten Verkehr ein neuer Tarif mit theilweise geänderten Fahrpreisen in Kraft, durch welchen der directe Tarif vom 1. April 1893 sammt den Nachträgen I und II aufgehoben wird.

Teplitz, am 11. Jänner 1896. [12]

Die Direction der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Sächsisch-Oesterreichischer Eisenbahnverband.

Herausgabe von Tarifnachträgen.

Am 1. März 1896 treten die Nachträge VI zu den Tarifheften 1 und 2 und die Nachträge V zu den Tarifheften 3, 4 und 5 des Sächsisch-Oesterreichischen Verbandsverkehres in Kraft.

Sie enthalten geänderte, theilweise erhöhte Frachtsätze für sämmtliche Classenausnahmetarife (ausgenommen Ausnahmetarif 5 a und b [Getreide, Kleie etc.] und 6 a und b [Holz]) im Verkehre zwischen Marchegg, Klein-Schwechat, Schwechat-Kledering, den in Betracht kommenden Wiener Bahnhöfen, ferner Floridsdorf, Jedlesee, Klosterneuburg-Weidling, Korneuburg, Nussdorf, Stadlau und Stockerau einerseits und sächsischen Stationen andererseits.

Weiter enthalten die Nachträge Bestimmungen über die Beförderung von Flüssigkeiten in Kesselwagen, Aenderung von Stationsnamen, Einbeziehung neuer Stationen, abgeänderte und neue Frachtsätze für Classengüter und die Artikel Heu und Stroh, Holz, Petroleum, Rohbenzin, Wolle, und schliesslich Berichtigungen.

Abdrücke der Nachträge können vom 16. Februar 1896 an durch die Verbandsstationen bezogen werden.

Ueber die eintretenden Frachterhöhungen geben bis dahin die Verbandsverwaltungen Auskunft.

Wien, am 11. Jänner 1896. [13]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Verkehr zwischen Wien und Stationen der k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen und der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Aufhebung der bisherigen und Ausgabe einer neuen Zusammenstellung von Frachtsätzen.

Mit 1. März 1896 gelangt eine neue Zusammenstellung von Frachtsätzen zwischen Wien K.E.B. loco, Wien Südbahnhof resp. Matzleinsdorf loco, Nussdorf, Wien St.E.G. transit, Wien K.F.N.B. transit, Wien Oe.N.W. transit und Wien D.U.B. der K.F.N.B. transit einerseits und Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen und der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft andererseits zur Ausgabe.

Mit dem gleichen Termine (Ende Februar 1896) tritt die mit 1. Februar 1895 zur Ausgabe gelangte Zusammenstellung von Frachtsätzen in vorbezeichneten Relationen ausser Wirksamkeit.

Exemplare der neuen Zusammenstellung sind im Auskunftsbureau der k. k. Oesterr. Staatsbahnen und an der Stationscasse V auf dem Südbahnhofe in Wien zum Preise von 1 Krone pro Stück erhältlich.

Wien, am 11. Jänner 1896. [14]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Thüringisch - Hessisch - Bayerischer Verbandsgüterverkehr. Die durch Einführung des neuen Tarifes vereinzelt eintretenden Frachterhöhungen treten erst am 1. Februar 1896 in Geltung.

Ferner gelangen die Entfernungen und Frachtsätze für den Güterverkehr zwischen der Bodenseeuferstation Bregenz und Lindau Rangirbahnhof, Station der k. k. Oesterr. Stsatsbahnen, einerseits und den in den Thüringisch-Hessisch-Bayerischen Verband einbezogenen Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke Cassel und Erfurt, sowie der Thüringischen Eisenbahnen andererseits erst am 1. Februar 1896 zur Aufhebung.

Mitteldeutscher Verbandsgüterverkehr. (Ausnahmetarif 6 a.) Mit Giltigkeit vom 1. März 1896 ab werden die im Mitteldeutschen Tarifheft Nr. 5 enthaltenen Frachtsätze des Ausnahmetarifes 6 a für baumwollene Garne, rohe, für den Verkehr zwischen Oberursel (Bezirk Frankfurt a. M.) einerseits und Stationen der Sächsischen Staatseisenbahnen andererseits aufgehoben.

Bayerisch-Sächsischer Gütertarif, Heft 1, vom 1. November 1890. (Ausnahmetarif Nr. 9.) Am 1. Februar 1896 treten die Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 9 für baumwollene Garne, rohe, aus Bayern ausser Kraft.

Vom gleichen Zeitpunkte ab werden Sendungen roher baumwollener Garne zu den bestehenden besonderen Ausnahmesätzen für Garne aller Art (Ausnahmetarif Nr. 8), in denjenigen Verkehrsbeziehungen aber, für welche solche Ausnahmetarifsätze nicht bestehen, zu den Frachtsätzen der allgemeinen Wagenladungsclassen A^1 und B abgefertigt.

Bayerisch - Sächsischer Gütertarif, Heft 2, vom 1. Jänner 1891. (Ausnahmetarif Nr. 10.) Am 1. Februar 1896 treten die Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 10 für baumwollene Garne, rohe, aus Bayern (ausnahmlich der auf Seite 12 des Nachtrages XIX für Lindau und Lindau Rangirbahnhof aufgeführten) ausser Kraft.

Vom gleichen Zeitpunkte ab werden Sendungen roher baumwollener Garne zu den bestehenden besonderen Ausnahmesätzen für Garne aller Art (Ausnahmetarif Nr. 9), in denjenigen Verkehrsbeziehungen aber, für welche solche Ausnahmetarifsätze nicht bestehen, zu den Sätzen der allgemeinen Wagenladungsclassen A^1 und B abgefertigt.

Bayerisch-Sächsischer Güterverkehr. (Nachtrag XIV zum Tarifheft 1.) Am 1. Jänner 1896 trat der Nachtrag XIV zum Tarifheft 1 in Kraft. Er enthält Aenderungen und Ergänzungen des Kilometerzeigers, sowie der Ausnahmetarife und ist durch die betheiligten Güterexpeditionen zu erlangen.

Deutsch-Niederländischer Eisenbahnverband- (Nachtrag 4 zum Viehtarif.) Am 1. Jänner 1896 trat der 4. Nachtrag zum Deutsch-Niederländischen Viehtarif, Theil II, in Kraft. Durch denselben werden verschiedene neue Stationen der Directionsbezirke Cassel, Erfurt, Haunover und Magdeburg mit directen Frachtsätzen für die Beförderung von Kleinvieh (Schafe u. s. w.) in ein- und mehrbödigen Wagen im Verkehr mit den niederländischen Stationen Amsterdam und Rotterdam in den Verband einbezogen und ermässigte Frachtsätze für Kleinvieh in ein- und mehrbödigen Wagen für den Verkehr zwischen Stationen der Directionsbezirke Berlin, Cassel, Erfurt, Halle, Hannover und Magdeburg einerseits und den Stationen Amsterdam und Rotterdam andererseits zur Einführung gebracht.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güter-Abfertigungsstellen.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
193	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Königl. ungar. Staatsbahnen, Südbahn, Kaiser Ferdinands-Nordbahn und Vinkovci-Brčkaer Localbahn	Obst, gedörrtes, und Pflaumenmus	In den umstehenden Relationen		**Bei Auflieferung von 25000 t während der Dauer der Begünstigung.** (Von dem bedungenen Minimalquantum sind mindestens 1500 t nach Fiume und Triest zu befördern). Bei Frachtzahlung mindestens für 10000 kg pro Wagen und Frachtbrief. Die Sendungen sind mit directen Eisenbahn-Frachtbriefen zur Aufgabe zu bringen. Unter Aufrechthaltung der für den Transport dieser Artikel bestehenden Tarifbestimmungen. Die die Begünstigung in Anspruch nehmende Partei hat vor dem factischen Beginne des Transportes diese ihre Absicht der Direction der kgl. ungar. Staatsbahnen anzuzeigen und gleichzeitig eine Caution von fl. 10000 in Baarem oder in zu Staatsdeposíten geeigneten Werthpapieren, den coursmässigen Werth derselben mit einem Abzuge von 10% gerechnet, bei der Hauptcassa der kgl. ungar. Staatsbahnen zu erlegen, welche bei Nichteinhaltung der Bedingungen zu Gunsten der Bahnanstalt erlischt	Vom 1. Jänner 1896 bis Ende December 1896	Localtarif der königl. ungar. Staatsbahnen, Oesterr.-Ungar. Eisenbahn-Verband; Westungar.-Oesterr. Verband; Ungar.-Adriatischer Eisenbahn-Verband; Ungar.-Bosnischer und Oesterr.-Ungar.-Bosnischer Verkehr; directer Verkehr zwischen Oesterreich-Ungarn einerseits und Serbien, Bulgarien und der Türkei andererseits	Vide umstehende Tabelle			Im Rückvergütungswege	Die Refactie-Liquidirung erfolgt auf Grund der Duplicat-Frachtbriefe, welche auf die die Begünstigung in Anspruch nehmende Partei als Aufgeber lauten und längstens bis Ende Mai 1897 der Direction der kgl. ungar. Staatsbahnen (C III b) vorzulegen sind	

Bei Sendungen, welche von den in der Tabelle angeführten Aufgabsstationen in Budapest-fővárosi-közraktárak oder in Sissek zur Einlagerung gelangen und von da nachweislich weiter befördert werden, wird die Reexpeditionsgebühr auf 1 kr. pro 100 kg herabgesetzt. Für in Fiume anlangende und in den Eisenbahn-Magazinen untergebrachte Sendungen wird bei Einlagerung von höchstens 50 Wagenladungen auf einmal eine viermonatliche, für Sendungen in Budapest-Józsefváros und in Fiume für 50 Wagenladungen übersteigende Sendungen eine 21tägige, und in Budapest-dunaparti t. p. u. eine 8tägige Lagerfreiheit mit der Beschränkung bewilligt, dass diese Begünstigung bei Einhaltung einer 8tägigen Kündigungsfrist wann immer ausser Kraft gesetzt werden kann.

Es wird ferner bedungen, dass die auf die Sendungen bezüglichen Frachtbriefe sowohl in Budapest als auch in Fiume innerhalb der tarifmässig lagerfreien Zeit ausgelöst werden. Nach Ablauf dieser lagerfreien Zeit wird für jeden angefangenen Tag und 100 kg ein Lagerzins von 0·4 kr. berechnet. Die Kartirungssätze für Fiume und Triest, mit Ausnahme jener für Belgrad loco und transit, entsprechen den im Ungar.-Adriatischen Verbandstarife enthaltenen tarifmässigen Frachtsätzen.

Von	Nach: Budapest-dunaparti t. p. u. Budapest-Fövarosi-közraktarak Budapest-Józsefváros			Wien (St.E.G. oder K.F.N.B.)			Fiume			Triest			Bemerkung
	Kartirungssatz	Refactiesatz	Nachlass	Kartirungssatz	Refactiesatz	Nachlass	Kartirungssatz	Refactiesatz	Nachlass	Kartirungssatz	Refactiesatz	Nachlass	
				Centimes pro 100 kg									
Belgrad loco	153	135	18	257	239	18	278	252	26	294	268	26	Bei Sendungen nach Budapest-nyugoti-p. u. werden die Frachtsätze für Budapest-dunaparti-t. p. u. um 5 kr. pro 100 kg erhöht angewendet. Die Frachtsätze ab den Stationen Gunja, Brčka, Brod, Andrievci, Garcin, Bosna-Brod, Strizivojna-Vrpolje, Eszék, Samac, Vinkovci, Ivankovo und Mikanovci nach Wien (St.E.G.) haben auch für Wien (Matzleinsdorf) Giltigkeit
„ transit	148	130	18	252	234	18	273	247	26	289	263	26	
				Kreuzer pro 100 kg									
Zimony loco und transit	75	65	10	130	120	10	128·5	118	10·5	151·5	132	19·5	
Mitrovicz loco	96	86	10	151	141	10	141·5	124	17·5	164·5	132	32·5	
Mitrovicz-Szavapart loco	96	86	10	151	141	10	141·5	124	17·5	164·5	132	32·5	
„ „ transit*)	77	67	10	132	122	10	141·5	116	25·5	164·5	124	40·5	
Gnnja	100	90	10	155	145	10	158·5	122	36·5	181·5	129	52·5	
Brčka**)	100	90	10	155	145	10	164·5	122	42·5	187·5	129	58·5	
Brod	100	90	10	155	145	10	119	103	16	137	113	24	
Andrievci	100	90	10	155	145	10	122	98	24	143	114	29	
Garcin	100	90	10	155	145	10	120·5	98	22·5	140	114	26	
Bosna-Brod loco und transit	100	90	10	155	145	10	119	104	15	140	114	26	
Strizivojna-Vrpolje	99	89	10	154	144	10	123·5	99	24·5	146	115	31	
Eszék loco nnd transit	75	65	10	130	120	10	135	113	22	158	125	33	
Vnkovár	75	65	10	130	120	10	131·5	104	27·5	154·5	120	34·5	
Samac	100	90	10	155	145	10	127	111	16	150	120	30	
Bršadin	86	76	10	141	131	10	—	—	—	—	—	—	
Vinkovce loco nnd transit	86	76	10	141	131	10	128·5	104	24·5	151·5	120	31·5	
Ivankovo	89	79	10	144	134	10	127	104	23	150	120	30	
Mikanovci	92	82	10	147	137	10	125·5	104	21·5	148·5	120	28·5	

*) Für Sendnngen ab Schahatz und Raċa.

**) Für in der Station Brčka der Vinkovci-Brčkaer Localhahn nach galizischen, sowie nach üher Bndapest hinaus gelegenen oherungarischen Stationen zur Anfgahe gehrachte und unter Vermeidnng der Bndapester Umkartirung von Vinkovci direct weiter beförderten Sendungen wird unter Aufrechthaltung der sonstigen Bedingungen rücksichtlich der Strecke Brčka—Vinkovci der ermässigten Frachtsatz von 19·9 kr. pro 100 kg bewilligt.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Docnmente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
194	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Königl. ungar. Staatsbahnen und Vinkovci-Brčkaer Localbahn	Obst, gedörrtes, und Pflanmenmus	1. Belgrad loco nnd transit, Gunja 2. Andrievci, Bosna-Brod, Brod, Bršadin, Eszék, Garčin, Ivankovo, Mikanovci, Mitrovicz loco und transit, Samac, Strizivojna-Vrpolje, Vinkovci loco und transit*), Vukovár, Zimony	Nach dem westlichen Anslande (Schweiz, Frankreich, ferner das durch die Oesterr.-Ungarisch-Bayerischen und Süddeutschen, resp. den Rheinisch-Westfälisch-Oesterr.-Ungarischen Verbandstarif begrenzte Gebiet)	**Bei Auflieferung von 3000 t während der Dauer der Begünstigung.** Bei Aufgabe von, resp. Frachtzahlnng für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Die Sendungen sind mit directen Frachthriefen aufzugeben. Aufrechthaltung der für den Transport dieser Artikel im Oesterr.-Ungar.-Schweizerischen, Oesterr.-Ungar.-Französischen, Süddeutsch-Oesterr.-Ungarischen, Oesterr.-Ungar.-Bayerischen und im Rheinisch-Westfälisch-Oesterr.-Ungarischen Verhande giltigen Tarifbestimmungen. Die die Begünstigung in Anspruch nehmende Partei hat vor dem factischen Beginne der Transporte diese ihre Absicht der Direction der kgl. ungar. Staatshahnen anzuzeigen und gleichzeitig ein Reugeld von fl. 2500 in Baarem oder in zu Staatsdepositen geeigneten Werthpapieren, deren coursmässiger Werth mit einem Abzuge von 10% berechnet, bei der Hauptcassa der kgl. ungar. Staatsbahnen zu erlegen	Vom 1. Jänner 1896 his Ende December 1896	Die neben angeführten, gegenwärtig giltigen, resp. noch zur Ausgabe gelangenden Verbandstarife, in Ermanglung derselbeu die Umkartirungssätze		1. 20 Centimes, resp. 16 Markpfennige 2. 10 Centimes, resp. 8 Markpfennige		Im Rückvergütungswege	Die Refactie-Liquidirung erfolgt auf Grund der Duplicat-Frachthriefe, welche auf die die Begünstigung in Anspruch nehmende Firma als Aufgeber lauten müssen und längstens bis Ende Mai 1897 der Direction der kgl. ungar. Staatsbahnen (C III h) vorzulegen sind	In das bedungene Minimalquantum von 3000 t werden anch jene Sendungen eingerechnet, welche über das sub Post Nr. 193 des gegenwärtigen Verordnungs-Blattes für Fiume und Triest bedungene Quantum verfrachtet werden. Bei in Budapest-fövárosi-közraktárak und in Sissek reexpedirten Sendungen wird die Reexpeditionsgebühr auf 1 kr. pro 100 kg reducirt. In das bedungene Minimalquantum werden Sendungen nach dem durch den Rheinisch-Westfälisch-Oesterr.-Ungar. Verhandstarif begrenzten Gebiete **n i c h t** eingerechnet

*) Für in der Station Brčka der Vinkovci-Brčkaer Localbahu zur Aufgabe gebrachte Sendungen wird unter Aufrechthaltung der sonstigen Bedingnngen dieser Begünstignng rücksichtlich der Strecke Brčka—Vinkovci der ermässigte Frachtsatz von 19·9 kr. pro 100 kg berechnet.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
				von	nach									
195	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Kgl. ung. Staatsbahnen	Gedörrte Pflaumen und Pflaumenmus	Budapest (dnnaparti teher pályaudvar, -Józsefváros, -fövarosi közraktarak, -nyngati pályaudvar und Lipótváros)	Wien (St.E.G.) transit	Frachtzahlung mindestens für 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Die Sendungen müssen nach bayerischen, süddeutschen, schweizerischen Stationen oder nach Stationeu der Französischen Osthahn hestimmt sein und mit directen Frachtbriefen oder mit solchen directen Frachtbriefen, auf welchen die Umkartirung in Wien (St.E.G.) vorgeschrieben ist, aufgegeben werden	Vom I. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverband	62 Kreuzer	99 Centimes, resp. 80 Pfennige		Im Rückvergütungswege	Frachtbrief-Duplicate, auf deu Reclamanten als Versender lautend, vorzulegen bei der Direction der kgl. ungarischen Staatshahnen (C III h) längstens bis Ende März 1897	
196	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn Gesellschaft**	Kgl. ungar. Staatsbahnen nnd Südbahn	Ungereinigte Bettfedern, Wolle	Budapest (-Jozsefváros, -dunaparti t. p. u., -Lipótváros, -fövarosi közraktarak, -nyugoti p. u., -Kelenföld und deli vasut)	Wien (St.E.G.) transit	Frachtzahlung mindestens für 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Die Sendungen müssen nach Stationen des Süddeutscb-Oesterreichisch-Ungarischen oder Bayerisch-Oesterreichisch-Ungarischen Verbandes hestimmt sein, hezw. nach diesen Stationen mit directen Frachtbriefen aufgegehen werden	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1896	Westnngarisch-Oesterreichischer Eisenbahnverband, Theil II, Heft 1 Oesterreichisch-Ungarischer Eisenhahnverband, Theil II, Heft 4	150 Kreuzer	1·50 Mark		Im Rückvergütungswege	Frachtbrief-Duplicate, auf den Reclamanteu als Versender lautend, vorzulegen bei der Direction der kgl. nngar. Staatsbahnen (C III h) längstens bis Ende März 1897	
197	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Betheiligten Verwaltungen	Mehl	Győr (M.Á.V.) Győr (Gy.S.E.V.)	Nach schweizerischen Stationen, sowie nach Bregenz transit, St. Margaretben transit, Buchs transit, bezw. Lindau transit, dann nach Basel. Schaffbausen, Singen, Constanz und Stationen der Fransösischen Ostbahn	Frachtzahlung mindestens für 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechtbaltung der in den bezüglichen Verbandstarifen enthaltenen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1896 bis anf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Theil III, Heft 2 des Oesterr.-Ungar.-Schweiz. Eisenbahnverhandes Tbeil III, Heft 2 des Oesterr.-Ungar.-Französ. Eisenbahnverbandes	Verschieden	Verschieden	8 Centimes	Im Rückvergütungswege	Frachtbrief-Duplicate, auf den Reclamanten als Versender lautend. vorzulegen bei der Direction der kgl. ungar. Staatsbahnen (C III b) längstens bis Ende März 1897	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
198	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Pferde in Wagenladungen	Györ Komárom-Ujszöny Budapest -Ferenczváros, -nyugoti p. u., -Józsefvaros Szabadka	Wien (St.E.G.) transit	Die Sendungen müssen nach der Schweiz, Bayern oder darüber hinaus bestimmt sein und mit directen Frachtbriefen aufgegeben werden. Im Uebrigen sind die Bestimmungen des Ausnahmetarifes V des Localtarifes der kgl. ungar. Staatsbahnen massgebend	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarife	Verschieden	Unter Zugrundelegung eines Normalgewichtes von 4000 kg pro Wagen kr. 60 79 128 196	Verschieden	Im Kartirungswege		
199	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Malz	Galgócz-Lipótvár Holics*) Szekelyfalu-Bur-Szt. György**) Nagy-Szombat Nyitra Pozsony Pöstyén Vag-Ujhely	Wien (St.E.G.) transit (für Sendungen nach Süddeutschland und der Schweiz)	Frachtzahlung mindestens für 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der in den Tarifen des Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen, bezw. Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischen Verbandes enthaltenen Bestimmungen. Die Sendungen müssen mit directen Frachtbriefen nach schweizerischen oder süddeutschen Stationen zur Aufgabe gelangen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1896	Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverband, Oesterr.-Ungar.-Schweizerischer und Süddeutsch-Oesterr.-Ungar. Verband	Verschieden	Verschieden	Centimes – Pfennige 24 – 19 13 – 11 23 – 18 24 – 19 29 – 23 14 – 11 26 – 21 27 – 21	Im Rückvergütungswege	Duplicat-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Aufgeber lautend, welche bei der Direction der kgl. ungar. Staatsbahnen (C III b) längstens bis Ende März 1897 vorzulegen sind	Diese Begünstigung findet auch auf solche Malztransporte Anwendung, welche in einem unterwegs gelegenen Lagerhause, in welchem die Reexpedition unter Aufrechthaltung der diesbezüglichen Bestimmungen gestattet ist, eingelagert und nach süddeutschen oder schweizerischen Stationen reexpedirt wurden

*) Der Nachlass für die Station Holics ist auch für Wien (K.F.N.B.) transit (für nach Süddeutschland und der Schweiz bestimmte Sendungen) giltig.
**) Der Nachlass für Szekelyfalu-Bur-Szt. György findet auch auf Gerstesendungen Anwendung.

Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	für Artikel	Das Zugeständniss wird gemacht für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
200	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Betheiligten Verwaltungen	Getreide, Hülsenfrüchte, Oelsaaten und Oelkuchen	a) Budapest, Vácz und Párkány-Nána, sowie von den Stationen der Linien: Budapest—Hatvan—Mikolcz—Szerencz, Mikolcz—Forro-Encs, Hatvan—Szolnok, Rákos—Ujszász—Szajol—Püspök-Ladany—Debreczen—Szatmár—Debreczen—Nyiregyháza—Tokaj, P. Ladany—Nagyvárad—Kolozsvár—Tövis—Predeal, Abony—Arad—Gyulafebérvár—Tövis, Arad—Temesvár, Budapest—Czegléd—Szeged—Temesvár—Orsova, Nagy-Kikinda—Nagy-Becskerek, Temesvár—Bázlás, Budapest—Zimony, Szabadka—Baja, Nagyvárad—Csaba—Szeged—Szabadka—Zombor, sowie von den Stationen der in diese Linien einmündenden Flügelbahnen und Localbahnen	a) in dem Ostdeutsch-Ungarischen, Westdeutsch-Oesterr.-Ungar., Sächsisch-Ungar. Verband, im Elbe-Umschlagsverkehre, im Deutsch-Oesterr.-Ungar. Seehafenverband, im Rheinisch-Westphälisch-Oesterr.-Ungar., Niederländisch-Oesterr.-Ungar. und Belgisch-Oesterr.-Ungar. Verband aufgenommenen ausländischen Stationen, bezw. für auf Grund der genannten Verbandstarife verrechnete Sendungen	**Bei Auflieferung eines Minimalquantums von 5000 Tonnen** bis 31. December 1896 und sofern eine anderweitige Begünstigung nicht in Anspruch genommen wird	Vom 1. Jänner 1896 bis Ende December 1896	Die verschiedenen directen Verbandstarife	Verschieden	Verschieden	2 Kreuzer	Im Rückvergütungswege	Auf Grund der Frachtbrief-Duplicate, welche auf die die Begünstigung in Anspruch nehmende Firma als Aufgeber zu lauten haben und spätestens bis Ende März 1897 bei der Direction der königl. ungar. Staatseisenbahnen (C III b) in Vorlage zu bringen sind	Im Falle Erreichung eines bis 31. December 1896 zu verfrachtenden Gesammt-Minimalquantums von 10000 Tonnen können die nach den sub a) und b) bezeichneten ausländischen Gebieten bestimmten Sendungen behufs Erreichung der sub a) und b) bedungenen Minimalquantitäten zur gegenseitigen Ergänzung verwendet werden
				b) Von den sub a) bezeichneten Stationen und ausserdem von den Stationen der Linien: Hatvan—Ruttka—Fülek—Miskolcz, Kassa—S. A. Ujhely—Nagy Szöllös, Csap—Ungvár, Batiu—Beskid, Legenye Mihályi—Vidrány, Kassa—H. Nemeti, Szerencs—S. A. Ujhely, Nyiregybaza—Csap und Mikola—Királybáza—M. Sziget	b) im Oesterr.-Ungar.-Bayer., Süddeutsch-Oesterr.-Ungar. Verband, Rhein- und Main-Umschlagsverkehre, Oesterr.-Ungar.-Vorarlberger und Lindauer, Oesterr.-Ungar.-Schweizerischen und im Oesterr.-Ungar.-Französischen Verbande aufgenommenen ausländischen Stationen, bezw. für auf Grund der genannten Verbandstarife verrechnete Sendungen	**Bei Auflieferung eines Minimalquantums von 5000 Tonnen** bis 31. December 1896 und sofern eine anderweitige Begünstigung nicht in Anspruch genommen wird					2 Kreuzer			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
201	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr. Nordwestbahn	Cement	Mannersdorf (L.B.)	Znaim (St.E.G. u. Oe.N.W.B.) Okřischko (Oe.N.W.B.)	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens; Aufrechthaltung der für die Classe C giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarife		Kreuzer 39 53		Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
202	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Südbahn-Gesellschaft	Drainröhren	Prättingsdorf	Münchendorf	Frachtzahlung mindestens für 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Aufrechthaltung der für die Classe C giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarife	Besteht kein directer Frachtsatz	33 kr.		Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
203	Oester.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Frachtgüter im Allgemeinen Eilgüter, gewöhnliche	Wien (St.E.G. oder K.F.N.B.) oder vice versa (für Sendungen nach Anina, Oravicza, Lissava und Nemet-Bogsán oder vice versa)	Marchegg transit	Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarife, bezw. Oesterr.-Ungar. Verbandstarif, Theil II, Heft 4	Verschieden 90 kr.	12 kr. 33·5 kr.	 56·5 kr.	Im Rückvergütungswege	Original-Frachtbriefe und Original-Aufnahmescheine, bezw. bahnämtl. beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, welche Documente keinen Refactiestempel tragen dürfen und längstens bis Ende März 1897 vorzulegen sind, widrigenfalls jeder Refactie-Anspruch erlischt	Die Sendungen müssen mit directen, nach den angeführten ungarischen Stationen lautenden, bezw. von diesen Stationen nach Wien (St.E.G. oder K.F.N.B.) lautenden Frachtbriefen aufgegeben werden
204	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Frachtgüter aller Art	Wien (St.E.G., K.F.N.B. und Matzleinsdorf), ferner Floridsdorf und Stadlau oder vice versa	Bosna-Brod (loco und transit), Brod und Brčka	**Anlieferung von 500 t.** Bei Aufgabe von 5000, resp. 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Vom 1. Jänner 1896 bis Ende December 1896	Directer Tarif für den Oesterr.-Ungar.-Bosnischen Eisenbahnverkehr, Theil II, Heft 1	Ausnahmetarif Nr. V	Verschieden	12 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf den Reclamanten als Versender lautende Original-Aufnahmescheine (Aufgabs-Recepisse, bezw. Frachtbrief-Duplicate), welche bei der Direction der Aufgabsbahn längstens bis Ende März 1897 einzureichen sind	

Diese Frachtbegünstigung findet auf Transporte von **gedörrtem Obst und Pflaumenmus keine Anwendung**, und werden derlei Sendungen auch in das Minimalquantum nicht eingerechnet. Für Sendungen, bezüglich welcher ermässigte Kartirungssätze oder Ausnahmetarife oder noch weitergehende Begünstigungen Anwendung finden, wird diese Refactie nicht liquidirt. In solchen Fällen, in welchen bei Anwendung von Ausnahmetarifen, bezw. Kartirungs-Frachtsätzen, oder bei Abfertigung der Sendungen von Bahn zu Bahn höhere Frachtsätze sich ergeben, wie jene, welche auf Grund der officiellen Frachtsätze unter Berücksichtigung dieses Nachlasses resultiren, wird die sich eventuell ergebende Differenz liquidirt. In solchen Fällen sind nebst den Original-Aufnahmescheinen auch die Original-Frachtbriefe vorzulegen.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
205	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Getreide, Hülsenfrüchte, Oelsaaten und Oelkuchen	Vide Tabelle		Bei Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Die sub a) angeführten Kartirungssätze werden ohne Rücksicht auf ein Minimalquantum, hingegen die sub b) angeführten Refactie-Frachtsätze nur bei Verfrachtung von mindestens **4000** Tonnen angewendet	Vom 1. Jänner 1896 bis Ende December 1896	Localtarif, Westungar.-Oesterreichischer Eisenbahn-Verbandstarif, Theil II, Heft 1	Verschieden	Die in der Tabelle angeführten Frachtsätze, und zwar: die sub a) angeführten ohne Rücksicht auf ein Minimalquantum die sub b) angeführten nur bei Verfrachtung von mindestens **4000** Tonnen	Verschieden	Die sub a) angeführten Frachtsätze im Kartirungswege. Die sub b) angeführten Frachtsätze im Rückvergütungswege	Die Liquidirung der Refactie erfolgt auf Grund der auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautenden Frachtbrief-Duplicate, welche längstens bis Ende April 1897 an die Direction der kgl. ungar. Staatseisenbahnen (Abtheilung C III b, Budapest, Csengeri utcza 33) vorzulegen sind	.

I. Die von den Stationen Báttaszék, Czecze, Hidas-Bonyhád, Nagy-Dorog und Vajta gewährten ermässigten Frachtsätze gelten nur für von diesen Stationen stammende Locosendungen. Auf den Frachtbrief-Duplicaten der bezüglichen Sendungen ist daher von den Vorständen der genannten Stationen zu bestätigen, dass die Sendung eine Localsendung ist, d. h. nicht per Eisenbahn hingelangt ist. sondern mittelst Strassenfuhrwerken zugeführt wurde.

II. Für Sendungen von Getreide, Hülsenfrüchten, Oelsaaten und Oelkuchen in vollen Wagenladungen von den in untenstehender Tabelle angeführten Aufgabstationen nach Budapest-dunaparti tebérpalyaudvár oder Budapest-Józsefváros wird bei der Abgabe eine lagerzinsfreie Zeit von acht Tagen bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1896 gewährt.

Von	Nach: Budapest d. p. t. p. u., „ -fővárosi közraktárak, „ -Józsefváros		Budapest-Kelenföld		Budapest-Lipótváros, „ -nyugoti p. u., „ S.B. loco, Kőbánya-alsó p. u., „ -felső p. u., „ -hizlalda, Ó-Buda-Filatorigát		Vácz		Pozsony, Pozsony-flókpalya-udvar		Győr, Komárom, Uj-Szöny		Wien St.E.G. oder K.F.N.B., Marchegg, Simmering, Floridsdorf, Stadlau		Wien-Lagerhaus, Wien-Praterquai	
	a)	b)	a)	b)	a)	b)	a)	b)	a)	b)	a)	b)	a)	b)	a)	b)
	Frachtsätze pro 100 kg in Kreuzern ö. W.															
Báttaszék	49	44	48	43	52	47	53	48	84	79	61	56	87	82	89	84
Czecze	36	31	.		39	34	40	35	71	66	47	42	73	68	75	70
Hidas-Bonyhád	49	44	48	43	52	47	53	48	84	79	61	56	87	82	89	84
Hidja-Apáti	32	27	31	26	35	30	36	31	67	62	44	39	70	65	72	67
Kölesd-Tengelicz	32	27	31	26	35	30	36	31	67	62	44	39	70	65	72	67
Nagy-Dorog	32	27	31	26	35	30	36	31	67	62	44	39	70	65	72	67
Szegzárd	34	29	33	28	37	32	38	33	69	64	46	41	72	67	74	69
Tolna-Mözs und Fáczánkert	33	28	32	27	36	31	37	32	68	63	45	40	71	66	73	68
Vajta	36	31	.	30	39	34	40	35	71	66	46	41	72	67	74	69

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg	per 100 kg			
206	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Getreide, Hülsenfrüchte, Oelsaaten und Oelkuchen	Siehe Tabelle		Bei Anfgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Die sub a) angeführten Kartirungssätze werden ohne Rücksicht auf ein Minimalquantum, bingegen die sub b) angeführten Refactie-Frachtsätze nur bei Verfrachtung von mindestens 30000 Tonnen angewendet	Vom 1. Jänner 1896 bis Ende December 1896	Localtarife, Ung. Eisenbahn-Verbandstarif Theil II, Heft 1, Oesterr.-Ung. Eisenbahn-Verbandstarif Theil II, Heft 4, Westung.-Oesterr. Eisenbahn-Verbandstarif Theil II, Heft 1 und 5, Ung.-Bosnischer Eisenbahn-Verkehrstarif und Oesterr.-Ung.-Bosnischer Eisenbahn-Verkehrstarif Theil II, Heft 1	Verschieden	Die in der Tabelle angeführten Frachtsätze, und zwar die sub a) angeführten ohne Rücksicht auf ein Minimalquantum, die sub b) angeführten nur bei Verfrachtung von mindestens 30000 Tonnen	Verschieden	Die sub a) angeführten Frachtsätze im Kartirungswege, die sub b) angeführten Frachtsätze im Rückvergütungswege	Die Liquidirung der Refactie erfolgt auf Grund der auf die reclamirende Firma als Versenderin lautenden Frachtbrief-Duplicate, welche längstens bis Ende April 1897 an die Direction der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen (Abtheilung C. III. Budapest, Csengeri-utcza 33) vorzulegen sind	

I. Die Frachtsätze von den Stationen Baranyavár-Monostor, Bosna-Brod, Brod, Dárda, Eszék, Eszék-alváros, Gjeletovci, Jankovci, Knkujevci-Erdöveg, Magyar-Boly, Samac, Sid, Tovarnik, Villány und Vinkovci nach Wien St.E.G. gelten auch für Sendungen nach Wien-Matzleinsdorf.

II. Für Sendungen von Getreide, Hülsenfrüchten, Oelsaaten und Oelkuchen in vollen Wagenladungen von den in nachstehender Tabelle angeführten Aufgabsstationen nach Budapest-dunaparti teherpalyaudvar oder Budapest-Józsefváros wird bei der Abgabe eine lagerzinsfreie Zeit von 8 Tagen bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1896 gewährt.

III. Die von den Stationen Baja, Bács-Almás, Bács-Topolya, Bikity-Borsod, Csantaver, Dálja, Erdöd, Gombos-Bogojeva, Hegyes-Feketehegy, Kalocsa, Keczel, Nemes-Militics, Öreg-Csertö, Priglevicza-Szt. Iván, Szonta, Verbász-Kula, Zombor, weiters: Ada, Adorján-Kishegyes, Bács-Petrovoszelo, Martonos, Moholy, Ó-Becse, Ó-Kanizsa, Ó-Kanizsa-Szállás, Zenta, Zentai-szállások, schliesslich von Futtak gewährten ermässigten Frachtsätze gelten nur für von diesen Stationen stammende Locosendungen. Auf den Frachtbrief-Duplicaten der bezüglichen Sendungen ist daher von den Vorständen der genannten Stationen zu bestätigen, dass die Sendung eine Locosendung ist, d. h. nicht per Eisenbahn hingelangt ist, sondern mittelst Strassenfuhrwerken zugeführt wurde.

Von	Nach: Budapest d. p. t. p. u. / " fővar. közrakt. / " Jozsefváros a)	b)	Bndapest Lipótváros / " nyugoti p. u. / " Südbahn loco / Köbánya alsó-p. u. / " felső-p. u. / " hizlalda / Ó-Bnda-Filatori-gát a)	b)	V á c z a)	b)	Pozsony / Pozsony fiók-palyaudvar a)	b)	Győr / Komarom-Uj-Szőny a)	b)	Wien St.E.G. oder / Wien K.F.N.B. / Marchegg / Simmering / Floridsdorf / Stadlau a)	b)	Wien-Lagerhaus / Wien-Praterquai a)	b)
	Frachtsatz pro 100 kg in Krenzern ö. W.													
Stationen der kgl. ungar. Staatseisenbahnen.														
Baja	35	30	38	33	39	34	70	65	51	46	77	72	79	74
Baranyavár-Monostor	50	45	53	48	54	49	85	80	66	61	92	87	94	89
Batajnicza	48	43	51	46	52	47	83	78	64	59	90	85	92	87
Bács-Almás	44	39	47	42	48	43	79	74	60	55	86	81	88	83
Bács-Topolya	52	47	55	50	56	51	87	82	68	63	94	89	96	91
Beška	44	39	47	42	48	43	79	74	60	55	86	81	88	83
Bikity-Borsod	39	34	42	37	43	38	74	69	55	50	81	76	83	78
Bosna-Brod	65	60	68	63	69	64	100	95	81	76	107	102	109	104
Brod	65	60	68	63	69	64	100	95	81	76	107	102	109	104
Bršadin	46	41	49	44	50	45	81	76	62	57	88	83	90	85
Csantavér	53	48	56	51	57	52	88	83	69	64	95	90	97	92
Dálja	42	37	45	40	46	41	77	72	58	53	84	79	86	81
Dárda	47	42	50	45	51	46	82	77	63	58	89	84	91	86
Dráva-Szarvas	43	38	46	41	47	42	78	73	59	54	85	80	87	82
Erdöd	41	36	44	39	45	40	76	71	57	52	83	78	85	80
Eszék	43	38	46	41	47	42	78	73	59	54	85	80	87	82
Eszék-alváros	43	38	46	41	47	42	78	73	59	54	85	80	87	82
Gjeletovci	54	49	57	52	58	53	89	84	70	65	96	91	98	93
Gombos-Bogojeva	41	36	44	39	45	40	76	71	57	52	83	78	85	80
Hegyes-Feketehegy	43	38	46	41	47	42	78	73	59	54	85	80	87	82
Horgos	51	46	54	49	55	50	86	81	67	62	93	88	95	90
India	48	43	51	46	52	47	83	78	64	59	90	85	92	87
Jankovci	49	44	52	47	53	48	84	79	65	60	91	86	93	88
Kalocsa	27	22	30	25	31	26	62	57	43	38	69	64	71	66
Karlocza	42	37	45	40	46	41	77	72	58	53	84	79	86	81
Keczel	34	29	37	32	38	33	69	64	50	45	76	71	78	73
Kiszács	42	37	45	40	46	41	77	72	58	53	84	79	86	81
Kukujevci-Erdövég	58	53	61	56	62	57	93	88	74	69	100	95	102	97
Magyar-Boly	52	47	55	50	56	51	87	82	68	63	94	89	96	91
Martinci	55	50	58	53	59	54	90	85	71	66	97	92	99	94
Mitrovicz	51	46	54	49	55	50	86	81	67	62	93	88	95	90
Mitrovicz-Szávapart	51	46	54	49	55	50	86	81	67	62	93	88	95	90
Nemes-Militics	43	38	46	41	47	42	78	73	59	54	85	80	87	82
Ó-Kér	42	37	45	40	46	41	77	72	58	53	84	79	86	81
Ó-Pázna	48	43	51	46	52	47	83	78	64	59	90	85	92	87
Öreg-Csertö	29	24	32	27	33	28	64	59	45	40	71	66	73	68
Petervárad	42	37	45	40	46	41	77	72	58	53	84	79	86	81
Priglevicza-Szt. Iván	41	36	44	39	45	40	76	71	57	52	83	78	85	80
Pntinci	53	48	56	51	57	52	88	83	69	64	95	90	97	92
Rnma	53	48	56	51	57	52	88	83	69	64	95	90	97	92
Sid	57	52	60	55	61	56	92	87	73	68	99	94	101	96
Samac	62	57	65	60	66	61	97	92	78	73	104	99	106	101
Szonta	41	36	44	39	45	40	76	71	57	52	83	78	85	80
Tovarnik	57	52	60	55	61	56	92	87	73	68	99	94	101	96
Uj-Pázna	48	43	51	46	52	47	83	78	64	59	90	85	92	87
Ujvidék	42	37	45	40	46	41	77	72	58	53	84	79	86	81
Verbász-Kula	41	36	44	39	45	40	76	71	57	52	83	78	85	80
Villány	55	50	58	53	59	54	90	85	71	66	97	92	99	94
Vinkovci	46	41	49	44	50	45	81	76	62	57	88	83	90	85
Vogány	53	48	56	51	57	52	88	83	69	64	95	90	97	92
Vnkovár	42	37	45	40	46	41	77	72	58	53	84	79	86	81
Zimony	48	43	51	46	52	47	83	78	64	59	90	85	92	87
Zombor	38	33	41	36	42	37	73	68	54	49	80	75	82	77
Stationen der Bács-Bodroger Localeisenbahn.														
Ada	43	38	46	41	47	42	78	73	59	54	85	80	87	82
Adorján-Kishegyes	43	38	46	41	47	42	78	73	59	54	85	80	87	82
Bács-Petrovoszelo	43	38	46	41	47	42	78	73	59	54	85	80	87	82
Martonos	43	38	46	41	47	42	78	73	59	54	85	80	87	82
Moholy	43	38	46	41	47	42	78	73	59	54	85	80	87	82
Ó-Becse	43	38	46	41	47	42	78	73	59	54	85	80	87	82
Ó-Kanizsa	43	38	46	41	47	42	78	73	59	54	85	80	87	82
Ó-Kanizsa-Szállás	51	46	54	49	55	50	86	81	67	62	93	88	95	90
Zenta	43	38	46	41	47	42	78	73	59	54	85	80	87	82
Zentai-szállások	51	46	54	49	55	50	86	81	67	62	93	88	95	90
Stationen der Baja-Zombor-Ujvidéker„Localeisenbahn.														
Bresztovácz	47	42	50	45	51	46	82	77	63	58	89	84	91	86
Bulkesz	51	46	54	49	55	50	86	81	67	62	93	88	95	90
Futtak	48	43	51	46	52	47	83	78	64	59	90	85	92	87
Gajdobra	54	49	57	52	58	53	89	84	70	65	96	91	98	93
Gara	41	36	44	39	45	40	76	71	57	52	83	78	85	80
Gákova	44	39	47	42	48	43	79	74	60	55	86	81	88	83
Hódságh	50	45	53	48	54	49	85	80	66	61	92	87	94	89
Ó-Sztapár	44	39	47	42	48	43	79	74	60	55	86	81	88	83
Parabnty	52	47	55	50	56	51	87	82	68	63	94	89	96	91
Paraga	52	47	55	50	56	51	87	82	68	63	94	89	96	91
Petrocácz-Glozsán	51	46	54	49	55	50	86	81	67	62	93	88	95	90
Rigyicza	44	39	47	42	48	43	79	74	60	55	86	81	88	83
Sztanisics	47	42	50	45	51	46	82	77	63	58	89	84	91	86
Vasknt	39	34	42	37	43	38	74	69	55	50	81	76	83	78

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
207	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Getreide, Hülsenfrüchte, Oelsaaten und Oelkuchen	Siehe Tabelle		Bei Anfgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Die sub a) angeführten Kartirungssätze werden ohne Rücksicht auf ein Minimalquantnm, die snb b) angeführten Refactie-Frachtsätze nnr **bei Verfrachtung von mindestens 300000 Tonnen** angewendet	Vom 1. Jänner 1896 bis Ende December 1896	Localtarife; Ungar. Eisenbahnverbandstarif, Theil II, Heft 1; Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverbandstarif, Theil II, Heft 4; West-ungar.-Oesterr. Eisenbahnverbandstarif, Theil II, Heft 5	Verschieden	Die in der Tabelle angeführten Frachtsätze, und zwar die snb a) angeführten ohne Rücksicht auf ein Minimalquantnm; die sub b) angeführten **nur bei Verfrachtung von mindestens 30000 Tonnen**	Verschieden	Die sub a) angeführten Frachtsätze im Kartirungswege, die sub b) angeführten Frachtsätze im Rückvergütungswege	Die Liquidirnng der Refactie erfolgt auf Grund der auf die reclamirenden Firma als Aufgeberin lautenden Frachtbrief-Duplicate, welche längstens bis Ende April 1897 an die Direction der königl. ungar. Staatseisenbahnen (Abtheilung C. III, Budapest, Csengeri-ntcza 33) vorznlegen sind	

Für Sendungen von Getreide, Hülsenfrüchten, Oelsaaten nnd Oelkuchen in vollen Wagenladungen von den in nachstehender Tabelle angeführten Anfgabsstationen nach Bndapest dnnaparti teherpályaudvar oder Budapest-Józsefváros wird bei der Abgabe eine lagerzinsfreie Zeit von acht Tagen bis anf Widerruf, längstens jedoch bis Ende 1896 gewährt.

Von	Nach: Budapest d. p. t. p. u. / „ föv. közrakt. / „ Józsefváros / „ Lipótváros / „ nyugoti p. u.		Budapest Südbahn loco / Köbánya alsó-p. u. / „ felsö-p. u. / „ hizlalda / Ó-Buda-Filatorigát		Vácz		Pozsony / Pozsony-flokpályaudvar		Györ / Komaróm-Uj-Szöny		Wien St.E.G. oder K.F.N.B. / Simmering, Floridsdorf, Stadlau		Wien-Lagerhaus / Wien-Praterquai		Marchegg	
	a)	b)	a)	b)	a)	b)	a)	b)	a)	b)	a)	b)	a)	b)	a)	b)
	Frachtsatz pro 100 kg in Kreuzern															
Stationen der königl. ung. Staatseisenbahnen																
Beregszó	64	59	67	62	68	63	99	94	80	75	106	101	108	103	—	101
Detta	74	69	77	72	78	73	—	104	90	85	116	111	118	113	—	—
Fehértemplom	58	53	61	56	62	57	93	88	74	69	100	95	102	97	100	95
Gattaja	79	74	82	77	83	78	—	—	95	90	121	116	123	118	—	—
Gertenyes	82	77	—	80	86	81	—	—	98	93	124	119	126	121	—	—
Gyertyámos	64	59	67	62	68	63	99	94	80	75	106	101	108	103	—	—
Jassenova	61	56	64	59	65	60	96	91	77	72	103	98	105	100	103	98
Jám	63	58	66	61	67	62	98	93	79	74	105	100	107	102	105	100
Kis-Kun-Dorosma	50	45	53	48	54	49	85	80	66	61	92	87	94	89	—	87
Merczifalva	71	66	—	69	75	70	—	—	87	82	113	108	115	110	—	—
Mokrin	60	55	63	58	64	59	—	90	76	71	102	97	104	99	—	—
Moriczföld-Soósd	79	74	82	77	83	78	—	—	95	90	121	116	123	118	—	—
Nagy-Kikinda	63	58	66	61	67	62	—	93	79	74	105	100	107	102	—	—
Nagy-St. Miklós	63	58	66	61	67	62	—	93	79	74	105	100	107	102	—	—
Oravicza	72	67	75	70	76	71	107	102	88	83	114	109	116	111	114	109
Orczifalva	71	66	—	69	75	70	—	—	87	82	113	108	115	110	—	—
Oroszlámos	55	50	58	53	59	54	90	85	71	66	97	92	99	94	—	92
Ó-Bessenyö	60	55	63	58	64	59	—	90	76	71	102	97	104	99	—	—
Perjámos	65	60	68	63	69	64	—	95	81	76	107	102	109	104	—	—
Rakasdia	69	64	72	67	73	68	104	99	85	80	111	106	113	108	111	106
Rácz-Szt. Péter	68	63	—	66	72	67	—	—	84	79	110	105	112	107	—	—
Remete	68	63	71	66	72	67	—	98	84	79	110	105	112	107	—	—
Rékás	71	66	74	69	75	70	—	101	87	82	113	108	115	110	—	—
Saág	68	63	71	66	72	67	—	98	84	79	110	105	112	107	—	—
Sárafalva	66	61	—	64	70	65	—	96	82	77	108	103	110	105	—	—
Szakálháza	64	59	67	62	68	63	99	94	80	75	106	101	108	103	—	101
Szeged	48	43	51	46	52	47	83	78	64	59	90	85	92	87	90	85
Szeged-Rókus	50	45	53	48	54	49	85	80	66	61	92	87	94	89	92	87
Szent-András	68	63	71	66	72	67	—	98	84	79	110	105	112	107	—	—
Szent-Hubert	64	59	67	62	68	63	—	94	80	75	106	101	108	103	—	—

Von	Nach: Budapest d. p. t. p. u. / fővár. közrakt. / „ Józsefváros / „ Lipótváros / „ nyugoti p. u.		Budapest Südbahn (loco) / Kőbánya alsó p. u. / „ felső p. u. / „ hizlalda / Ó-Buda-Filatori-gát		Vácz		Pozsony / Pozsony főkpályaudvar		Győr / Komarom-Ujszőny		Wien St. E. G. oder K. F. N. B. / Simmering, Floridsdorf, Stadlau		Wien-Lagerhaus / Wien-Praterquai		Marchegg	
	a)	b)	a)	b)	a)	b)	a)	b)	a)	b)	a)	b)	a)	b)	a)	b)
	Frachtsätze pro 100 Kilogramm in Kreuzern															
Szöreg	50	45	53	48	54	49	85	80	66	61	92	87	94	89	92	87
Sztamora-Moravicza	72	67	75	70	76	71	107	102	88	83	114	109	116	111	—	—
Temesvár-Gyárváros	64	59	67	62	68	63	99	94	80	75	106	101	108	103	—	101
Temesvár-Jozsefváros	64	59	67	62	68	63	99	94	80	75	106	101	108	103	—	101
Topolovecz	73	68	76	71	77	72	—	103	89	84	115	110	117	112	—	—
Valkány	57	52	60	55	61	56	92	87	73	68	99	94	101	96	—	94
Varjas	70	65	—	68	74	69	—	—	86	81	112	107	114	109	—	—
Versecz	66	61	69	64	70	65	101	96	82	77	108	103	110	105	108	103
Vojtek	73	68	76	71	77	72	—	103	89	84	115	110	117	112	—	—
Zsebely	71	66	74	69	75	70	—	101	87	82	113	108	115	110	—	—
Zsidovin	82	77	85	80	86	81	—	—	98	93	124	119	126	121	—	—
Zsombolya	64	59	67	62	68	63	—	94	80	75	106	101	108	103	—	—
Stationen der Nagy-Kikinda—Nagy-Becskereker Eisenbahn.																
Beodra	54	49	57	52	58	53	89	84	70	65	96	91	98	93	96	91
Ellemér	50	45	53	48	54	49	85	80	66	61	92	87	94	89	92	87
Karlova	56	51	59	54	60	55	91	86	72	67	98	93	100	95	98	93
Kuman	50	45	53	48	54	49	85	80	66	61	92	87	94	89	92	87
Mellencze	50	45	53	48	54	49	85	80	66	61	92	87	94	89	92	87
Nagy-Becskerek	50	45	53	48	54	49	85	80	66	61	92	87	94	89	92	87
Török-Becse-Aracs	49	44	52	47	53	48	84	79	65	60	91	86	93	88	91	86
Stationen der Torontaler Localbahnen.																
Antalfalva	61	56	61	59	65	60	96	91	77	72	103	98	105	100	103	98
Bethlentanya	70	65	73	68	74	69	105	100	86	81	112	107	114	109	112	107
Boka	60	55	63	58	64	59	95	90	76	71	102	97	104	99	102	97
Czrepája	64	59	67	62	68	63	99	94	80	75	106	101	108	103	106	101
Écske-Zsigmondfalva	54	49	57	52	58	53	89	84	70	65	96	91	98	93	96	91
Fény	56	51	59	54	60	55	91	86	72	67	98	93	100	95	98	93
Ferenczhalom	58	53	61	56	62	57	93	88	74	69	100	95	102	97	100	95
Györgyháza	65	60	68	63	69	64	100	95	81	76	107	102	109	104	107	102
Kanak	62	57	65	60	66	61	97	92	78	73	104	99	106	101	104	99
Lajosmajor	55	50	58	53	59	54	90	85	71	66	97	92	99	94	97	92
Laudontanya	68	63	71	66	72	67	103	98	84	79	110	105	112	107	110	105
Lázárföld	54	49	57	52	58	53	89	84	70	65	96	91	98	93	96	91
Modos	56	51	59	54	60	55	91	86	72	67	98	93	100	95	98	93
Nagy-Becskerek-Bégapart	50	45	53	48	54	49	85	80	66	61	92	87	94	89	92	87
Nagy-Margitta	68	63	71	66	72	67	103	98	84	79	110	105	112	107	110	105
Ó-Lécz	63	58	66	61	67	62	98	93	79	74	105	100	107	102	105	100
Ozora	59	54	62	57	63	58	94	89	75	70	101	96	103	98	101	96
Pancsova	60	55	63	58	64	59	95	90	76	71	102	97	104	99	102	97
Párdány	57	52	60	55	61	56	92	87	73	68	99	94	101	96	99	94
Puszta-Kenderes	55	50	58	53	59	54	90	85	71	66	97	92	99	94	97	92
Sándorudvar	52	47	55	50	56	51	87	82	68	63	94	89	96	91	94	89
Szárcsa	57	52	60	55	61	56	92	87	73	68	99	94	101	96	99	94
Széchényfalva-Ráros-Istvánvölgyi	64	59	67	62	68	63	99	94	80	75	106	101	108	103	106	101
Szecsány	58	53	61	56	62	57	93	88	74	69	100	95	102	97	100	95
Szivattyutelep	69	64	72	67	73	68	104	99	85	80	111	106	113	108	111	106
Temes-Paulis	69	64	72	67	73	68	104	99	85	80	111	106	113	108	111	106
Tomasovácz	57	52	60	55	61	56	92	87	73	68	99	94	101	96	99	94
Torontál-Almás	59	54	62	57	63	58	94	89	75	70	101	96	103	98	101	96
Torontál-Vásárhely	62	57	65	60	66	61	97	92	78	73	104	99	106	101	104	99
Verseczrét	68	63	71	66	72	67	103	98	84	79	110	105	112	107	110	105
Zichyfalva	67	62	70	65	71	66	102	97	83	78	109	104	111	106	109	104
Stationen der Temesvár—Nagy-Szt. Miklóser Localbahn.																
Biléd	76	71	79	74	80	75	111	106	92	87	118	113	120	115	118	113
Kis-Becskerek	73	68	76	71	77	72	108	103	89	84	115	110	117	112	115	110
Lovrin	71	66	74	69	75	70	106	101	87	82	113	108	115	110	113	108
Nagy-Ösz	68	63	71	66	72	67	103	98	84	79	110	105	112	107	110	105
Nagy-Szt. Miklos	75	70	78	73	79	74	110	105	91	86	117	112	119	114	117	112
Sándorháza	79	74	82	77	83	78	114	109	95	90	121	116	123	118	121	116
Uj-Bessenyő	71	66	74	69	75	70	106	101	87	82	113	108	115	110	113	108

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
208	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Getreide, Hülsenfrüchte, Oelsaaten und Oelkuchen	Vide Tabelle		Bei Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Die sub a) angeführten Kartirungssätze werden ohne Rücksicht auf ein Minimalquantum, hingegen die sub b) angeführten Refactie-Frachtsätze nur bei Verfrachtung von mindestens **4000** Tonnen angewendet	Vom 1. Jänner 1896 bis Ende December 1896	Localtarife; Ungar. Eisenbahnverbandstarif Theil II, Heft 1; Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverbandstarif Theil II, Heft 4	Verschieden	Die in der Tabelle angeführten Frachtsätze, und zwar: die sub a) angeführten ohne Rücksicht auf ein Minimalquantum, die sub b) angeführten nur bei Verfrachtung von mindestens **4000** Tonnen	Verschieden	Die sub a) angeführten Frachtsätze im Kartirungswege, Die sub b) angeführten Frachtsätze im Rückvergütungswege	Die Liquidirung der Refactie erfolgt auf Grund der auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautenden Frachtbrief-Duplicate, welche längstens bis Ende April 1897 an die Direction der kgl. ungar. Staatseisenbahnen (Abtheilung C III h, Budapest, Csengeri utcza 33) vorzulegen sind	Für Sendungen von Getreide, Hülsenfrüchten, Oelsaaten und Oelkuchen in vollen Wagenladungen von den in untenstehender Tabelle angeführten Aufgabsstationen nach Budapest dunaparti teher-pályaudvar oder Budapest Józsefváros wird bei der Abgabe eine lagerzinsfreie Zeit von 8 Tagen bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1896 gewährt

Von	Nach: Budapest d. p. t. p. u., „ föv. közrakt., „ Józsefváros, „ Lipótváros, „ nyugoti p. u.		Budapest Südb. (loco), Ó-Buda-Filatorigát		Köbánya alsó p. u., „ felső p. u., „ bizlalda		Vácz		Györ, Komárom-Ujszöny		Pozsony, Pozsony fők-pályaudv.		Wien St.E.G., „ K.F.N.B., Marchegg, Floridsdorf, Simmering, Stadlau		Wien Lagerhaus, „ Praterquai	
	a	b	a	b	a	b	a	b	a	b	a	b	a	b	a	b
	Frachtsätze pro 100 kg in Kreuzern															
Martfü		47	.	50	.	.	.	51	68	63	.	82	.	89	.	91
Tisza-Földvár		47	.	50	.	.	56	51	68	63	87	82	.	89	.	91
Homok	.	47	.	50	.	.	56	51	68	63	87	82	94	89	96	91
Kun-Szt. Márton	52	47	55	50	.	50	56	51	68	63	87	82	94	89	96	91
Töke	52	47	55	50	55	50	56	51	68	63	87	82	94	89	96	91
Szentes	52	47	55	50	55	50	56	51	68	63	87	82	94	89	96	91

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
				von	nach									
209	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Bahnverwaltungen	Geflügel, lebendes und todtes; frisches Obst; frisches Gemüse und Grünzeug; Wildpret und Butter, als Eilgut	den im Oesterr.-Ungar. Eisenbahn-Verbandstarif, Theil II, Heft 1, vom 1. November 1893 enthaltenen Stationen der kgl. ungar. Staatseisenbahnen, mit Ausnahme der Stationen der Strecken Marchegg—Palota-Ujpest (inclus.), Dévény-Ujfalu—Szakolcza, Dévénytó—Stomfa, Pozsony—Zsolna—Zwardón, Tepla-Trencsén-Teplitz—Vlarapass, Galanta—Nagyszombat, Galgócz-Lipótvár—Szered, Tótmegyer—Nagy-Belicz, Párkány-Nána—Balassa-Gyarmat, Csata—Léva	den im Oesterr.-Ungarischen Eisenbahn-Verbandstarif, Theil II, Heft 1, vom 1. November 1893 enthaltenen österr. Stationen	Bei Aufgabe in beliebigen Mengen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1896	Oesterr.-Ungarischer Eisenbahn-Verbandstarif, Theil II, Heft 1, vom 1. November 1893	V e r s c h i e d e n		Die Differenz zwischen den von den betreffenden Stationen der kgl. ungar. Staatseisenbahnen nach Stadlau bestehenden directen Frachtsätzen für ermässigtes Eilgut und für Güter der Frachtenclasse II	Im Rückvergütungswege	Die im Rückvergütungswege anzuwendende Frachtermässigung auf Grund der auf den Namen der reclamirenden Firma als Aufgeber lautenden Aufnahmsbescheinigungen (Aufgabsrecepisse, bezw. Frachtbrief-Duplicate), welche spätestens bis Ende April 1897 vorzulegen sind	Diese Frachtbegünstigung wird auf lebendes Geflügel, sowie auf Wildpret auch bei Aufgabe als Frachtgut angewendet
				den im Oesterr.-Ungar. Eisenbahn-Verbandstarif, Theil II, Heft 4, vom 1. Februar 1892 enthaltenen Stationen der kgl. ungar. Staatseisenbahnen loco (bei Sendungen von Anschlussbahnen auch im Transit von der betreffenden Anschlussstation der kgl. ungar. Staatseisenbahnen), mit Ausnahme der Stationen der Strecken Marchegg—Palota-Ujpest (incl.), Dévény-Ujfalu—Szakolcza, Dévénytó—Stomfa, Pozsony—Zsolna—Zwardón, Tepla-Trencsén-Teplitz—Vlarapass, Galanta—Nagyszombat, Galgócz-Lipótvár—Szered, Tótmegyer—Nagy-Belicz, Párkány-Nána—Balassa-Gyarmat, Csata—Léva und Garam-Berzencze (incl.)—Ruttka	Wien Staatsbahnhof, Wien Nordbahnhof, Stadlau, Marchegg transit, Bruck a. d. L. transit			Oesterr.-Ungarischer Eisenbahn-Verbandstarif, Theil II, Heft 4, bezw. Localtarif der kgl. ungar. Staatseisenbahnen	V e r s c h i e d e n	Tarifmässige Frachtsätze der Frachtenclasse II	V e r s c h i e d e n	Bei Sendungen, welche nach Wien oder Stadlau bestimmt sind oder in Folge Vorschreibung der Partei in Wien, Stadlau, bezw. in Marchegg oder Bruck a. d. L. zur Umkartirung gelangen, im Kartirungswege. Bei den von ungarischen Anschlussbahnen stammenden, ferner bei directe abgefertigten Sendungen in solchen Relationen, in welchen die Instradirung im Sinne der bestehenden Instradirungsvorschriften ganz oder theilweise via Wien, Marchegg oder Bruck a. d. L. erfolgt, im Rückvergütungswege		

1 Fortlaufende Nummer	2 Die Publication erfolgt von der	3 und im Namen der	4 Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	5 für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5 nach	6 bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	7 und gilt in der Zeit	8 Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	9 Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	10 Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	11 Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	12 Art der Durchführung	13 Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	14 Besondere Bemerkungen
210	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Bahnverwaltungen	Eilgüter, gewöhnliche	a) Budapest keleti pálya udvar b) Budapest nyugoti pálya udvar c) Wien Staatsbahnhof oder Wien Nordbahnhof	(siehe unten) oder vice versa	Auflieferung von mindestens 3000 Tonnen. Hievon müssen mindestens 500 Tonnen von Budapest nach ungarischen Stationen oder vice versa und mindestens 150 Tonnen von Budapest nach Wien verfrachtet werden. Für die gewöhnlichen Eilgüter von Wien nach Budapest ist die Fracht mindestens für 2300 kg pro Frachtbrief und Wagen zu bezahlen. Im Uebrigen sind die für gewöhnliche Eilgüter giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen massgebend	Vom 1. Jänner 1896 bis Ende December 1896	Localtarif der königl. Ungar. Staatseisenbahnen, Theil II; Ungar. Eisenbahnverband Tarif, Theil II, Heft 1; Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverband, Theil II, Heft 4; Westungarisch Oesterr. Eisenbahnverband Tarif, Theil II, Heft 1	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg Kreuzer (siehe unten)			Im Rückvergütungswege	Bezüglich der Sendungen von Budapest, sowie von und nach Wien auf den Reclamanten als Aufgeber lautende Original-Aufnahmescheinen, bezüglich der Sendungen nach Budapest auf den Reclamanten als Aufgeber lautende Original-Frachtbriefe. Diese Documente müssen spätestens bis Ende März 1897 an die Direction der königl. Ungarischen Staatseisenbahnen (Abtheilung C, III b) in Budapest eingesendet werden, widrigenfalls jeder Anspruch auf eine Rückvergütung erlischt	Die im Verkehre zwischen Wien Staatsbahnhof und Wien Nordbahnhof einerseits und den Stationen Eszék und Pécs andererseits gewährten Frachtsätze werden auch im Verkehre mit Wien Südbahnhof angewendet. Das Auf- und Abladen der Sendungen von Wien nach Budapest hat die Partei auf eigene Kosten zu besorgen, und haftet die Eisenbahn bei diesen Sendungen weder für die in Folge ungenügender Verpackung der einzelnen Colli hervorgerufenen Beschädigungen noch für den Abgang von Colli bei unverletztem Verschlusse des Wagens. Als Sicherstellung für die Erfüllung der Verpflichtungen ist eine Caution von 25000 (fünfundzwanzigtausend) Gulden ö. W. zu erlegen, wogegen die Partei für den Fall, als die Auflieferung des pro rata temporis entfallenden Theiles des ausbedungenen Minimalquantums nachgewiesen wird, die vierteljährige Liquidation in Anspruch nehmen und die Sendungen in Wien auch nach Schluss der amtlichen Aufnahmszeit zu einer mit der Bahnanstalt zu vereinbarenden Stunde aufgeben kann. Die nach über Budapest gelegenen ungarischen Stationen in Wien aufzugebenden Sendungen hat die Partei auf die durch die Bahn bestimmte Weise nach Routen getheilt zu verladen. Die Caution verfällt zu Gunsten der Eisenbahnen, wenn die Bedingungen durch die Partei nicht erfüllt werden

Zugestandener Frachtsatz per 100 kg, Kreuzer

nach	ad a)	ad b)	ad c)
Almás-Füzitő	118	—	—
Arad	225	225	405
Baja	207	—	387
Beregszász	255	—	435
Brassó	422	422	602
Budapest k. p. u.	—	—	180
Budapest ny. p. u.	—	—	180
Czaba	200	200	380
Czegléd	86	86	266
Debreczen	207	207	387
Déva	261	261	441
Eger	159	—	339
Eperjes	—	—	485
Eszék	225	—	405
Ersekujvár	138	138	—
Fehértemplom	261	261	441
Félegyháza	138	138	318
Fiume	371	—	—
Fogaras	471	471	651
Garam-Berzencze	207	—	387
Gyöngyös	118	—	298
Győr	170	—	—
Gyula-Fehérvár	292	292	472
Hódmező-Vásárhely	200	200	380
Jászberény	107	—	287
Kalocsa	149	—	329
Kaposvár	200	—	—
Karánsebes	261	261	441
Kassa	225	—	405
Károlyváros	277	—	—
Kecskemét	118	118	298
Kézdi-Vásárhely	528	528	708
Kis Várda	231	231	411
Kolozsvár	261	261	441
Komárom-Ujszőny	129	—	180
Léva	149	149	—
Losoncz	180	—	360
Lugos	261	261	441
Marmaros-Sziget	281	281	461
Maros-Vásárhely	323	323	503
Medgyes	333	333	513
Mező-Tur	150	150	340
Miskolcz	200	—	380
Munkács	255	—	435
Nagy-Bánya	350	350	530
Nagy-Becskerek	351	351	531
Nagy-Enyed	302	302	482
Nagy-Károly	225	225	405
Nagy-Kikinda	221	221	401
Nagy-Körös	97	97	277
Nagy-Szeben	354	354	534
Nagy-Szombat	200	200	—
Nagy-Várad	221	221	401
Nyíregyháza	225	225	405
Nyitra	190	190	—
Oravicza	276	276	456
Orosháza	214	214	394
Pancsova	477	477	657
Pápa	200	—	—
Párkány-Nána	97	97	180
Pécs	221	—	401
Pozsony	207	207	—
Puszta Tenyő	128	128	308
Salgó-Tarján	138	—	318
Sátoralja-Ujhely	225	—	405
Segesvár	354	354	534
Szabadka	190	—	370
Szászrégen	373	373	553
Szászváros	271	271	451
Szatmár	237	237	417
Szeged	200	200	380
Szegzárd	181	—	361
Szentes	216·5	216·5	396·5
Szolnok sz. p. u.	107	107	287
Szombathely	225	—	—
Temesvár gyárváros	225	225	405
Temesvár-Jozsefváros	225	225	405
Torda	287	287	467
Ujvidék	225	—	405
Ungvár	243	—	423
Versecz	261	261	441
Vukovár	225	—	405
Zágráb m. á. v.	261	—	—
Zimony	249	—	429
Zombor	207	—	387

oder vice versa

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
				von	nach									
211	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Holz der Classe C und des Specialtarifes 2	Alkenyér Alvincz Apahida Agostonfalva Bánffy-Hunyad Brassó Bustyaháza Dános Gyulafehérvár Kolozsvár Mármaros-Sziget Maros-Vásárhely Petrozsény Rév Szász-Régen Székely-Udvarhely Sziget-Kamara Torda Tótvárad Ungvár Volócz	Wien St.E.G., Wien K.F.N.B., Stadlau und Floridsdorf	Aufrechthaltung der auf die Classe C, resp. auf den Specialtarif 2 bezüglichen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1896	Oesterr.-Ungar. Verbandstarif Theil II. Heft 4	Verschieden	Kreuzer ö. W. 94·5 95·5 91·5 114·5 86·5 118·5 90·5 105·5 96·5 90·5 94·5 101·5 98·5 80·5 108 115·5 96·7 96·5 84·5 85·5 93·5	Verschieden	Im Kartirungswege	Für Sendungen nach den übrigen Wiener Bahnhöfen werden die für Wien St.E.G. giltigen Frachtsätze, erhöht um die nachverzeichneten Gebühren, angewendet: Wien K.E.B. loco und transit . . . . 10 Wien-Lagerhaus . . . . 4 Wien-Lagerhaus und Freilager am Schüttel . 4·5 Wien Oe.N.W.B. loco . . . . 13 " " transit . . . . 5 Nussdorf . . . . 6 } kr. pro 100 kg	
212	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Mehl und sonstige Mahlproducte	Csány	Den im Tarife Theil III, Heft 1, des Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverbandes enthaltenen Stationen der Linien der Böhm. Nordbahn Bakow—Rumburg, Böhm.-Leipa—Bodenbach, Bensen—Tannenberg, Kreibitz-Teichstadt—Warnsdorf und Röhrsdorf—Zwickau, ferner nach Stationen der Linien der Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn Josefstadt-Jaroměř—Seidenberg, Eisenbrod—Tannwald, Altpaka—Trautenau und Reichenberg—Gablonz	Frachtzahlung mindestens für 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Oesterr.-Ungar. Eisenbahn-Verbandstarif, Theil III, Heft 1	Verschieden	Die im Oesterr.-Ungar. Eisenbahn-Verbandstarife, Theil III, Heft 1. vom 1. August 1892 für Kassa enthaltenen Frachtsätze, gekürzt um 15 kr. pro 100 kg	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Auf den Namen der reclamirenden Firma als Versenderin lautende, mit einem Rückvergütungsstempel noch nicht versehene Duplicat-Frachtbriefe, welche längstens bis Ende März 1897 vorzulegen sind	
213	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Kgl. ungar. Staatseisenbahnen	Reis, geschält	Budapest dunaparti t. p. u. " Lipótváros " nyugoti p. u.	Den im Tariftheil II. Heft 1 des Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverbandes auf Seite 34—46 und 78—84 enthaltenen österr. Stationen	Frachtzahlung mindestens für 10000 kg pro Wagen und Frachtbrief. Die Sendungen sind mit auf die Bestimmungsstation lautenden directen Frachtbriefen aufzugeben	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1896	Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverband, Tariftheil II. Heft 1. giltig vom 1. November 1893	Verschieden	Verschieden	26 Heller	Im Rückvergütungswege	Auf Grund der Duplicat-Frachtbriefe, welche auf den Namen der reclamirenden Firma als Versender lauten müssen und keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen. Dieselben sind spätestens bis Ende März 1897 vorzulegen	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg	per 100 kg			
214	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Petroleum, raffinirt, Blauöl, Grünöl, Maschinenöl und Erdöl, sowie Benzin ans Petroleum oder Naphtha in Fässern oder Cisternenwagen	Orsova	Wien (St.E.G. oder K.F.N.B.) Stadlau oder Floridsdorf	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1896	Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverband, Tarif Theil II, Heft 4	Verschieden	105 kr. 104 kr.	Verschieden	Im Kartirungswege		
215	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaaren, welche laut Güterclassification des Tarifes „Theil I" in die Classe A resp. B eingereiht sind	Siehe Tabelle			Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1896	Tarif „Theil II, Heft 4" des Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverbandes, giltig vom 1. Februar 1892	Verschieden	Siehe Tabelle	Verschieden	Im Kartirungswege		

Nach							
Wien St.E.G. oder K.F.N.B.				Stadlau, Floridsdorf			
Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaaren, welche laut Güterclassification des Tarifes „Theil I" in die Classe							
A			B	A			B
eingereiht sind.							
Bei Aufgabe							
in beliebigen Mengen	von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 5000	10000	10000	in beliebigen Mengen	von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 5000	10000	10000
	Kilogramm pro Frachtbrief und Wagen				Kilogramm pro Frachtbrief und Wagen		
Frachtsätze pro 100 Kilogramm in Kreuzern ö. W.							
Von Anina*)							
180	163	103·5	101	180	161	101·5	99·5
Von Német-Bogsán							
164	148	92·5	90	164	146	90·5	88·5

*) In den Frachtsätzen für Anina ist die im Localtarife der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen, Abschnitt VIII, Punkt IX, festgesetzte Zuschlagsgebühr bereits enthalten.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
216	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaaren, welche laut Güterclassification des Theiles I in die Classe A, resp. B eingereiht sind	Alkenyer	Wien St.E.G. oder K.F.N.B.	Bei Aufgabe a) in beliebigen Quantitäten; b) in Gewichtsmengen von mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung für dieses Gewicht; c) in Gewichtsmengen von mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung für dieses Gewicht	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1896	Oesterr.-Ungarischer Eisenbahnverband, Tarif Theil II, Heft 4	Verschieden	Kreuzer a) 181 b) 163 c) 101	Verschieden	Im Kartirungswege		Das Anfladen der Sendungen in completen Wagenladungen, sowie von Gegenständen, welche einzeln mehr als 750 kg wiegen, haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen. Bei Aufgabe derartiger Artikel von mehr als 6·3 m Länge sind die in den gemeinsamen Bestimmungen (Tarif Theil I) enthaltenen diesbezüglichen Bestimmungen massgebend
				Kalan-Zeykfalva						a) 178 b) 160 c) 99				
				Karansebes						a) 175 b) 158 c) 97				
				Lissava						a) 181 b) 163 c) 101				
				Lónyabánya						a) 118 b) 106 c) 67				
				Oravicza						a) 180 b) 162 c) 100				
				Ozd*)						a) 130 b) 117 c) 75				
				Pelsöcz						a) 132 b) 119 c) 74				
				Salgó-Tarján						a) 102 b) 92 c) 59				
				Tornalja						a) 127 b) 114 c) 72				
				Vajda-Hunyad						a) 178 b) 160 c) 99				
				Zólyom						a) 122 b) 110 c) 66				
				Zólym-Brézó*)						a) 142 b) 128 c) 76				

*) In den Frachtsätzen für Ozd und Zólyom-Brézó ist die im Localtarife der kgl. ungar. Staatseisenbahnen, Abschnitt VIII, Punkt IV, bezw. VI, festgesetzte Zuschlaggebühr bereits enthalten.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
217	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Eisen und Stahl, roh, der Pos. E—8 der Güterclassification in dem vom 1. Jänner 1893 giltigen Tarife, Theil I	Német-Bogsán	Wien St.E.G. oder K.F.N.B.	Frachtzahlung mindestens nach dem Ladegewichte des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Theil II, Heft 4. des Oesterr.-Ungarischen Eisenbahnverbandes, giltig vom 1. Februar 1892	kr. 95	kr. 88·6	kr. 6·4	Im Kartirungswege		Für Sendungen, welche in der Station Anina zur Aufgabe gelangen, wird ausser dem Frachtsatze noch eine Zuschlagsgebühr von 3 kr. (inclusive der Transportsteuer) pro 100 kg eingehoben
				Anina					103	96·6	6·4			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
218	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Spiritus		Wien St.E.G. oder K.F.N.B.	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für a) mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen b) mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1896	Oesterr.-ungar. Eisenbahnverband, Tarif Theil II, Heft 4	Verschiedeu	Kreuzer ad a) / ad b)	Verschieden	Im Kartirungswege		*) Die Frachtsätze für Budapest gelten von den Stationen Budapest-dunaparti tehérpályaudvar, Budapest-Jozsefváros, Budapest-Lipótváros, Budapest-nyugoti pályaudvar, Budapest-Kelenföld, Budapest-deli vasut und Ó-Buda-flatorigat
				Arad						125 / 111				
				Baja						119 / 107				
				Brassó						202 / 162				
				Budapest *)						56 / 49				
				Czegled						77 / 69				
				Debreczen						119 / 107				
				Derestye-Hétfalu						203 / 163				
				Eperjes						— / 129				
				Kassa						130 / 114				
				Kolozsvár						156 / 131				
				Lngos						149 / 127				
				Maros-Vásárhely						175 / 143				
				Mezöhegyes						137 / 125				
				Miskolcz gömöri p. u.						109 / 99				
				Nagyvarad						123 / 110				
				Oetvenes						134 / 120				
				Szeged						109 / 99				
				Szeged-Rókus						112 / 102				
				Szöreg						112 / 102				
				Temesvár-Gyarváros						136 / 119				
				Temesvár-Jozsefváros						136 / 119				
				Uj-Arad						128 / 113				
				Versecz						151 / 128				
219	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Holz der Classe C und des Specialtarifes 2	Orsova	Budapest- { duuaparti teher p. u. fövarosi közraktárak Józsefváros Lipótváros nyugoti palyaudvar deli vasut Ó-Buda flatorigát	**Auflieferung eines Minimalquantums von 700 Tonnen.** Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht des verwendeten Wagens	Vom 1. Jänner 1896 bis Ende December 1896	Localtarif der kgl. ungar. Staatsbahnen, bezw. Oesterr.-Ungar. Verbandstarif, Theil II, Heft 4	Verschieden	Kreuzer 68	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende Duplicat-Frachtbriefe, welche längstens bis Ende März 1897 vorzulegen sind	
				Verciorova						68				
				Topletz						62				
				Orsova	Wien (St.E.G. oder K.F.N.B.)					98				
				Verciorova						98				
				Topletz						92				
220	Oesterr.-ungar. Staats-eisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Güter des Specialtarifes I	Sashalom (Ausweiche)	Wien (St.E.G. oder K.F.N.B.)	Aufrechthaltung der auf diese Güter bezüglichen Tarifbestimmungen und der bezüglich Sashalom festgesetzten speciellen Bedingungen. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarife	Directer Frachtsatz besteht nicht	69 kr.		Im Kartirungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
221	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Bier bei Aufgabe als Frachtgut	Brünn (St.E.G.)	Grussbach-Schönau (St.E.G.)	Aufgabe in beliebigen Mengen; Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bedingungen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarif	30·2 kr.	29·6 kr.	0·6 kr.	Im Kartirungswege		
222	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Kgl. ungar. Staatsbahnen	Mineralkohle, Coaks und Briquetts	Segen-Gottes	Budapest (déli vasut) loco Ó-Buda-flatorigát	Frachtzahlung für das factische Gewicht, mindestens aber für das Ladegewicht der verwendeten Wagen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarif	Bestehen keine directen Sätze	62 kr.		Im Kartirungswege		
					Budapest(-dunapart p. u., -Józsefváros, -Lipótváros, -nyugoti p. u.) Köbánya alsó und felsö p. n.)					57 kr.				
223	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Getreide und Hülsenfrüchte der Pos. G—13 im Tarife „Theil I" vom 1. Jänner 1893	Frischau Grussbach-Schönau (St.E.G.) Hödnitz Laa (St.E.G.)	Segen-Gottes oder Tečic	Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Aufrechthaltung der einschlägigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarife, bezw. „temporärer Anhang" zu demselben	27·3 29·7 34·5 32·7	25·1 26·7 31·0 29·4	2·2 3·0 3·5 3·3	Im Rückvergütungswege	Original-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Empfänger lautend, welche keinen Rückvergütungsstempel der St.E.G. tragen dürfen und längstens bis Ende März 1897 vorzulegen sind, widrigenfalls jeder Refactieanspruch erlischt	
				Ladendorf Marchegg (St.E.G.) Mistelbach					36·8	33·1	3·7			
				Possitz-Joslowitz Poysdorf (L.B.)					31·8 40·8	28·6 36·7	3·2 4·1			
				Raasdorf Schönfeld-Lassee Siebenbrunn-Leopoldsdorf					36·8	33·1	3·7			
				Staatz Stadlau Wolkersdorf Znaim					34·8 36·8 36·8 37·2	31·3 33·1 33·1 33·5	3·5 3·7 3·7 3·7			
224	Südbahn-Gesellschaft		Rohmarmor	Peri transit	Kufstein transit	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten vierrädrigen Wagen und pro Frachtbrief. Die Sendungen müssen von Carrara proveniren und mit directen nach Kiefersfelden (Bayern) lautenden Frachtbriefen zur Aufgabe gelangen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Tarif vom 1. August 1888 für den Deutsch-Italienischen Güterverkehr	Verschieden	100 Heller	Verschieden	Rückvergütung	Gegen auf reclamirende Firma als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage zu bringen sind	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
				von	nach									
225	Südbahn-Gesellschaft		Getreide aller Art	Marburg	Feistritz	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und verwendeten vierrädrigen Wagen. Transporte müssen von Stationen der Strecken: Zákány—Barcs, Boglár—Budapest, Székesfehérvár—Uj-Szöny, Kanizsa—Szombathely, oder von Sissek proveniren. Die Weiterbeförderung in Marburg muss directe, ohne dass eine Manipulation oder Abfuhr dortselbst erfolgt, geschehen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarif, bezw. Anhang zu demselben	8 Heller	4 Heller	4 Heller	Im Kartirungswege		
226	Südbahn-Gesellschaft		Mineralkohle	Kirchbichl	Gossensass	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Auf- und Abladen durch Parteiorgane	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarif	63 Heller	58 Heller	5 Heller	Im Kartirungswege		
227	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Pflastersteine der Pos. 8—57 der Güterclassification des gemeinsamen Tariftheiles 1	Andorf Schärding Taufkirchen	Budapest- { Jozsefváros Lipótváros nyugoti pályandvar déli vasut (Südbahn) loco Kelenföld } Ó-Buda-Filatorigát	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens unter Aufrechthaltung der allgemeinen giltigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen hat die Partei auf eigene Kosten zu besorgen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Südwestösterr.-Ung. Eisenbahnverband Tarif, Theil II, Heft 2, giltig vom 1. Jänner 1895	Bestehen keine directen Frachtsätze	129		Im Kartirungswege		
				Andorf Schärding Taufkirchen	Köbánya alsó p. n. „ felsö p. u.					133 Heller incl. ungar. Steuer				
228	Südbahn-Gesellschaft	Kgl. ungar. Staatseisenbahnen	Eisenbahnfahrzeuge, verladen	Graz S.B.	B.-Brod	Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro beladenen Eisenbahnwagen. Bei Verwendung von Schutzwagen ist die nebige Gebühr für jeden als Schutzwagen eingestellten Wagen zu entrichten	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarif	Variabel	335 Heller plus der Gebühr von 72 Kronen 93 Heller für jeden eventuell verwendeten Schutzwagen	Variabel	Im Katirungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): von	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
229	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		a) Baumaterialien, insowelt selbe unter die Artikel des Ausnahmetarifes III eingereiht sind, ferner Gyps, Dachpappe Gerüstmateriale, sowie Baurequisiten für Hochbauten, Eisenbahnbaurequisiten, wie: Handkarren, Schiebtruhen, Rollbahnwagen, alte Rollbahnschienen u. dgl.	allen Stationen des Hauptbahnnetzes	allen Stationen des Hauptbahnnetzes	ad a) und b) Bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Auf- und Abladen der Sendungen durch Organe, bezw. auf Kosten der bauführenden Firma; ad c) bei Aufgabe in jeder Menge; ad a), b) und c) Verwendung der Sendungen bei solchen Nordbahn-Bauherstellungen, für welche in den Bauverträgen die Gewährung der nebenbezifferten Frachtbegünstigungen ausdrücklich vorgesehen ist: Einhaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1896	Localtarif, giltig vom 1. Jänner 1893		ad a) 0·132 kr. pro 100 kg und 1 km fix		Im Rückvergütungswege	Auf die bauführende Firma als Aufgeberin und Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe, welche von Seiten der den Bau leitenden oder beaufsichtigenden Nordbahnorgane die Bestätigung darüber tragen müssen, dass die Sendungen bei Bauherstellungen der vorbezeichneten Art verwendet wurden. Diese Fracht-Documente, welche spätestens zwei Monate nach Vollendung der Bauarbeiten vorgelegt werden müssen, werden nicht wieder zurückgestellt	Die nebenstehend angeführten Frachtermässigungen können von der bauführenden Firma nur dann in Anspruch genommen werden, wenn von derselben sofort nach Erstehung der Bauarbeiten über diese Inanspruchnahme Anzeige an die Kaiser Ferdinands-Nordbahn erstattet wird
			b) Gerüstmateriale, Baurequisiten für Hochbauten, Eisenbahnbaurequisiten, wie: Handkarren, Schiebtruhen, Rollbahnwagen, alte Rollbahnschienen u. dgl. beim Rücktransport in die Depôtstationen							ad b) 0·132 kr. pro 100 kg und 1 km fix				
			c) Einrichtungsgegenstände, wie: Thüren, Fenster, Thür- und Fensterstöcke, Beschläge, Fussböden und Fussbodentheile, Eisenconstructionstheile für Dachstüble, dann Steinmetz-, Tischler- und Schlosserarbeiten							ad c) 0·30 kr. pro 100 kg und 1 km plus 2 kr. Mgb. pro 100 kg				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
230	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Steinkohlen, Steinkohlenbriquetts und Coaks in ganzen Wagenladungen	Den Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirkes Kattowitz, als: a) Gleiwitz, Czernitz und Vereinigte Charlottengrube; b) Zabrze, Ludwigsglück, Ludwigsglückgrube, Nikolai, Lazisk, Gottmitunsgrube, Margarethenschacht der Gottmitunsgrube, Martha-Valeskagrube, Trautscholdsegengrube, Beatenglückgrube und Hoymgrube; c) Radzionkaugrube, Karsten-Centrumgrube, Beuthen O.S.E., Hohenzollerngrube, Zabrze-Coaksanstalt, sämmtlichen Schächten der Königin Louisegrube, Schmiederschacht, Clara- und Valentinschacht der Wolfganggrube, Gute Hoffnung-Zinkhütte, Köhlerschacht der Lythandragrube, Aschenbornschacht der Gottessegengrube, Hugozwanggrube, Brandenburggrube, Borsigwerk, Bohrek, Morgenroth, Paulusgrube, Redensblickschacht der Florentinegrube, Schwerinschacht der Florentinegrube, Schlesiengrube, cons. Mathildegrube, Königshütte O.S., sämmtlichen Schächten der Königsgrube, Hugoschacht der Gräfin Lauragrube, Cleophasgrube, Kattowitz, Susannaweiche (Jakobgrube), Emanuelsegen, Bradegrube und Orzesche; d) Bahnschacht der Gräfin Lauragrube, Deutschlandgrube, Laurahütte, Ficinusschacht, Chasséeschacht der Fannygrube, Richterschächte der Laurahüttengrube, Maxgrube, Karolinegrube O.S.E., Waterloo-Ferdinandgrube, Alfredschacht der Karolinegrube, Karolinegrube R.O.U.E., Fürstin Paulineschacht, Knoffschacht, Georggrube, Wildensteinsegengrube (Grundmannschacht), Wildensteinsegengrube (Kronprinzschacht), cons. Gieschegrube (Richthofenschacht), cons. Gieschegrube (Kaiser Wilhelmschacht), Myslowitz (Myslowitzegrube) und Emmagrube; e) Brzezinka, neue Przemsagrube, cons. Wanda- und Karlssegengrube und Marthaschacht der Karlssegengrube; f) Imielin.	Ottendorf bei Troppau, Schönstein, Mladetzko, Eckersdorf, Freihermersdorf und Bennisch via Annaberg—Oderberg—Schönbrunn—Troppau	Aufrechthaltung der in den nebenbezeichneten Tarifen festgesetzten allgemeinen Bestimmungen; Vorschreibung der Abfertigung von der Auflieferungsstation bis Schönbrunn **via Annaberg—Oderberg** auf Grund des Ausnahmetarifes vom 1. October 1894 nebst Nachträgen des Oberschlesischen Kohlenverkehres nach Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn und der Ostrau-Friedlander Eisenbahn und von Schönbrunn via Troppau K.F.N.B. bis zur Empfangsstation im Localverkehre der Kaiser Ferdinands-Nordbahn **auf den Frachtbriefen** an den hiezu bestimmten Stellen	Vom 15. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende März 1896	Von der Auflieferungsstation bis Schönbrunn Ausnahmetarif vom 1. October 1894 nebst Nachträgen des Oberschlesischen Kohlenverkehres nach Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn und der Ostrau-Friedlander Eisenbahn und von Schönbrunn bis zur Bestimmungstation Localtarife der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, u. zw. Hauptbahnnetz vom 1. Jänner 1893 und Localbahnen vom 1. Juni 1888	Betreffende Frachtsätze aus den nebenbezeichneten Tarifen	a) 8 kr. b) 6·5 kr. c) 6 kr. d) 5 kr. e) 4·5 kr. f) 2·5 kr.		Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende Frachtbrief-Duplicate, welche einen Rückvergütungsstempel der Kaiser Ferdinands-Nordbahn nicht bereits tragen dürfen und nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	

Spalte		
1	Fortlaufende Nummer	231
2	Die Publication erfolgt – von der	Kaiser Ferdinands-Nordbahn
3	Die Publication erfolgt – und im Namen der	
4	Das Zugeständniss wird gemacht – für Artikel	Steinkohlen, Steinkohlenbriquetts und Coaks in ganzen Wagenladungen
5	Das Zugeständniss wird gemacht – für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) – von	Den Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirkes Kattowitz, als: a) Gleiwitz, Zabrze, Ludwigsglück, Ludwigsglückgrube, Nikolai, Lazisk, Gottmitunsgrube, Margarethenschacht der Gottmitunsgrube, Martha-Valeskagrube, Trantscholdsegengrube, Beatenglückgrube, Hoymgrube, Czernitz und vereinigte Charlottengrube; b) Radzionkaugrube, Karsten-Centrumgrube, Beuthen O.S.E., Hohenzollerngrube, Zabrze-Coaksanstalt, sämmtlichen Schächten der Königin Louisegrube, Schmiederschacht, Clara- und Valentinschacht der Wolfganggrube, Gute Hoffnung-Zinkhütte, Köhlerschacht der Lythandragrube, Aschenbornschacht der Gottessegengrube, Hugozwanggrube, Brandenburggrube, Borsigwerk, Bobrek, Morgenroth, Paulusgrube, Redensblickschacht der Florentinegrube, Schwerinschacht der Florentinegrube, Schlesiengrube, cons. Mathildegrube, Königshütte O.S., sämmtlichen Schächten der Königsgrube, Hugoschacht der Gräfin Lauragrube, Cleophasgrube, Kattowitz, Susannaweiche (Jakobgrube), Emanuelsegen, Bradegrube und Orzesche; c) Bahnschacht der Gräfin Lauragrube, Deutschlandgrube, Laurahütte, Ficinusschacht, Chasseeschacht der Fannygrube, Richterschächte der Laurahüttengrube, Maxgrube, Karolinegrube O.S.E., Waterloo-Ferdinandgrube, Alfredschacht der Karolinegrube, Karolinegrube R.O.U.E., Fürstin Paulineschacht, Knoffschacht, Georggrube, Wildensteinsegengrube (Grundmannschacht), Wildensteinsegengrube (Kronprinzschacht), cons. Gieschegrube (Richthofenschacht), cons. Gieschegrube (Kaiser Wilhelmschacht), Myslowitz (Myslowitzegrube), Brzezinka. neue Przemsagrube, cons. Wanda- und Karlssegengrube, Marthaschacht der Karlssegengrube und Emmagrube; d) Imielin
5	Das Zugeständniss wird gemacht – für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) – nach	Troppau K.F.N.B. via Annaberg-Oderberg
6	Das Zugeständniss wird gemacht – bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Anfrechthaltung der in den nebenbezeichneten Tarifen festgesetzten allgemeinen Bestimmungen; Vorschreibung der Station Troppau K.F.N.B. als Empfangsstation, sowie der Abfertigung von der Auflieferungsstation bis Schönbrunn **via Annaberg-Oderberg** auf Grund des Ausnahmetarifes vom 1. October 1894 nebst Nachträgen des Oberschlesischen Kohlenverkehres nach Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn und der Ostrau-Friedlander Eisenbahn und von Schönbrunn bis Troppau im Localverkehre der Kaiser Ferdinands-Nordbahn **auf den Frachtbriefen** an den hiezu bestimmten Stellen
7	Das Zugeständniss wird gemacht – und gilt in der Zeit	Vom 15. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende März 1896
8	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht – Bezeichnung	Von der Auflieferungsstation bis Schönbrunn Ausnahmetarif vom 1. October 1894 nebst Nachträgen des Oberschlesischen Kohlenverkehres nach Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn und der Ostrau-Friedlander Eisenbahn und von Schönbrunn bis Troppau Localtarif vom 1. Jänner 1893
9	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht – Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Betreffende Frachtsätze aus den nebenbezeichneten Tarifen
10	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	
11	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	a) 10 kr. b) 9 kr. c) 8 kr. d) 6 kr.
12	Art der Durchführung	Im Rückvergütungswege
13	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende Frachtbrief-Duplicate, welche einen Rückvergütungsstempel der Kaiser Ferdinands-Nordbahn nicht bereits tragen dürfen und nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses
14	Besondere Bemerkungen	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
									Kreuzer					
232	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Kohle und Coaks	Wien St.E.G. transit	Wien S.B., bezw. Matzleinsdorf	Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Die Sendungen müssen für Regiezwecke der Südbahn bestimmt und an eine Dienststelle derselben adressirt sein	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1896	Localtarif	5	3	2	Im Kartirungswege		
233	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Kgl. ungar. Staatseisenbahnen	Rohspiritus	Vide Tabelle		Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1896	Localtarife der betheiligten Verwaltungen	Vide Tabelle			Im Kartirungswege		

Von	Nach: Budapest dunap. t. p. u. „ -föv. közrakt. „ -Józsefváros	Budapest nyugoti p. u. „ -Lipótváros	Budapest-Kelenföld	Budapest-deli vasut (loco) Ó-Buda-Filatorigát	Győr	Kassa	Miskolcz-gömeri p. u.	Nyiregyháza	Palota-Ujpest	Satoralja-Ujhely
	Zugestandener Frachtsatz pro 100 kg in Kreuzern ö. W.									
Borki wielkie	192	195	194	197	208	162	165	158	193	150
Buczacz	162·5	162·5	165·5	167·5	178·5	142	145	137·5	163·5	133
Bukaczowce	156·5	156·5	159·5	161·5	172·5	136	139	131·5	157·5	127
Czernowitz	173·5	173·5	176·5	178·5	189·5	153	156	148·5	174·5	144
Czortków	173·5	173·5	176·5	178·5	189·5	153	156	148·5	174·5	144
Dzuryn	170·5	170·5	173·5	175·5	186·5	150	153	145·5	171·5	141
Hadynkowce	178·5	178·5	181·5	183·5	194·5	158	161	153·5	179·5	149
Hatna	197·5	197·5	200·5	202·5	213·5	177	180	172·5	198·5	168
Hliboka	184·5	184·5	187·5	189·5	200·5	164	167	159·5	185·5	155
Hrebenów	110	113	112	115	126	80	83	76	111	68
Husłatyn	187·5	187·5	190·5	192·5	203·5	167	170	162·5	188·5	158
Jezierna	183	186	185	188	199	153	156	149	184	141
Jeznpol	143·5	143·5	146·5	148·5	159·5	123	126	118·5	144·5	114
Kalinowszczyzna	170·5	170·5	173·5	175·5	186·5	150	153	145·5	171·5	141
Kolomea	153·5	153·5	156·5	158·5	169·5	133	136	128·5	154·5	124
Kopyczyńce	181·5	181·5	184·5	186·5	197·5	161	164	156·5	182·5	152
Krasne	163	166	165	168	179	133	136	129	164	121
Lemberg	149	152	151	154	165	119	122	115	150	107
Maxymówka	194	197	196	199	210	164	167	160	195	152
Monasterzyska	156·5	156·5	159·5	161·5	172·5	136	139	131·5	157·5	127
Nizniów	147·5	147·5	150·5	152·5	163·5	127	130	122·5	148·5	118
Ozydów	169	172	171	174	185	139	142	136	170	127
Pyskowce	164·5	164·5	167·5	169·5	180·5	144	147	139·5	165·5	135
Sniatyn-Załucze	164·5	164·5	167·5	169·5	180·5	144	147	139·5	165·5	135
Stanislau	140·5	140·5	143·5	145·5	156·5	120	123	115·5	141·5	111
Tarnopol	188	191	190	193	204	158	161	154	189	146
Wasylkowce	184·5	184·5	187·5	189·5	200·5	164	167	159·5	185·5	155
Zahłotce	171	174	173	176	187	141	144	137	172	129
Zadwórze	160	163	162	165	176	130	133	126	161	118
Zborów	177	180	179	182	193	147	150	143	178	135
Złoczów	171	174	173	176	187	141	144	137	172	129
Zuczka	173·5	173·5	176·5	178·5	189·5	153	156	148·5	174·5	144

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11		12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)		Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg					
234	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Petroleum in Fässern oder Cisternen- (Reservoir-) Wagen		Pozsony flók palyaudvár (Pressburg Filialbahnhof), sowie Pozsony-Ujvaros transit	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1896	Tarife für den Galizisch-Ungarischen Gemeinschaftsverkehr	Directe Frachtsätze bestehen nicht	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg Kreuzer ö. W.			Im Kartirungswege		Hiedurch wird die Publication im Verordnungs-Blatte Nr. 121 ex 1895, fortl. Nr. 1598, und Nr. 135 ex 1895, fortl. Nr. 1908, aufgehoben
				Borysław						96·0					
				Drohobycz						96·0					
				Gorlice						85·8					
				Grybów						82·8					
				Iwonicz						89·8					
				Jasło						86·8					
				Kolomea						112·0					
				Krosno						89·8					
				Marcinkowice						77·8					
				Neu-Sandez						78·8					
				Rymanów						90·8					
				Zagorzany						85·8					
			Petroleum, roh, zu Beleuchtungszwecken noch nicht verwendbar		1. Budapest-Ferenczváros, sowie Budapest kiterö 2. Mezö-Lahorcz 3. Mezö-Telegd	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen mit directen Frachtbriefen unter der Adresse einer Petroleumraffinerie				1.	2.	3.			
				Borysłáw						89	62	83			
				Drohobycz						86	60	80			
				Gorlice						86	54	93			
				Iwonicz						77	38	78			
				Jasło						85	46	86			
				Jedlicze						80	41	81			
				Krechowice						94	78	88			
				Krosno						77	38	78			
				Olszanica						69	30	70			
				Podwołoczyska						138	110	132			
				Rymanów						75	36	76			
				Skolyszyn						88	49	89			
				Ustrzyki						75	36	76			
				Zagorzany						86	51	93			
					1. Brasso 2. Oravicza 3. Marosvásárhely					1.	2.	3.			
				Borysłáw						131	115	110			
				Drohobycz						128	112	107			
				Gorlice						142	122	120			
				Iwonicz						126	110	105			
				Jasło						134	118	113			
				Jedlicze						129	113	108			
				Krechowice						136	120	115			
				Krosno						126	110	105			
				Olszanica						118	102	97			
				Podwołoczyska						180	164	159			
				Rymanów						124	108	103			
				Skolyszyn						137	121	116			
				Ustrzyki						124	108	103			
				Zagorzany						139	122	118			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg	per 100 kg			
235	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Weizen, Buchweizen (Haide, Haidekorn), Roggen (Korn) und rohe Hirse als Frachtgut	Fehring und Fehring Landesgrenze	Weiz	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1896	Localtarif	22 kr.	21 kr.	1 kr.	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe, welche vom Empfänger bis längstens Ende März 1897 zu bewirken ist	

Diese Frachtbegünstigung findet unter nachstehenden Modalitäten Anwendung, und zwar:

1. Auf Sendungen, welche an ein in Weiz gelegenes Mühlen-Etablissement adressirt sind und von demselben zum Zwecke der Vermahlung bezogen werden; das diese Sendungen beziehende Mühlen-Etablissement hat auf dem Aviso- und Bezugsscheine zu bestätigen, dass das bezogene Getreide durch dasselbe vermahlen werden wird.
2. Auf Sendungen, welche an Zwischenhändler adressirt sind und von denselben nachweislich an ein Mühlen-Etablissement in Weiz abgegeben werden; das Mühlen-Etablissement, welches eine an einen Zwischenhändler adressirte Sendung übernimmt, hat auf dem Frachtbriefe zu bestätigen, dass diese Sendung von demselben zum Zwecke der Vermahlung bezogen worden ist.

1	2	3	4	5 von	5 nach	6	7	8	9	10	11	12	13	14
236	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Mehl und Mahlproducte aus Getreide aus der Pos. M-4 der Güterclassification des Tarif-Theiles I als Frachtgut	Weiz	Gleisdorf	Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Aufgabe in beliebigen Mengen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1896	Localtarif	11·6 kr. 10 kr.	8 kr.	3·6 kr. 2 kr.	Im Kartirungswege	—	
237	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Schotter und Kalkbruchsteine aus der Pos. S-58 der Güterclassification des Tarif-Theiles I als Frachtgut	Weiz	Studenzen-Fladnitz	Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1896	Localtarif	kr. 9·5	kr. 8	kr. 1·5	Im Kartirungswege		
					Feldbach				10·5	9	1·5			
					Fehring				11·5	10	1·5			
					Söchau				16·1	14·6	1·5			
					Fürstenfeld				17·3	15·8	1·5			
238	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Roheisen der Pos. E-8 der Güterclassification des Tarif-Theiles I als Frachtgut	Hieflau	Leoben loco und transit via Selzthal	Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1896	Localtarif	26 kr.	21 kr.	5 kr.	Im Kartirungswege		
		Südbahn-Gesellschaft			Donawitz (via Vordernberg)	Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen		Localtarife der betheiligten Bahnen	Besteht kein directer Frachtsatz	19·64 kr.				

1	2	3	4	5	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
239	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Holz der Pos. H-20 der Güterclassification des Tarif-Theiles I als Frachtgut	sämmtlichen Linien der Localbahnen Fehring-Fürstenfeld und Fürstenfeld-Hartberg		Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1896	Localtarif	Frachtsätze der Wagenladungsclasse C	Frachtsätze des Specialtarifes 2	Verschieden			
										Kreuzer ö. W.				
240			Brennholz aus der Position H-20, Punkt 1, der Güterclassification des Tarif-Theiles I als Frachtgut	Hartberg	Fehring Landesgrenze transit				28·6	19	9·6			
241			Holz aus der Pos. H-20 (mit Ausnahme von Brennholz) der Güterclassification des Tarif-Theiles I als Frachtgut	Hartberg	Fehring Landesgrenze transit				28·6	20	8·6			
242		k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft	Cement aus der Pos. C-5 der Güterclassification des Tarif-Theiles I als Frachtgut	Stein Verladestelle	(siehe unten)	a) bei Aufgabe in beliebigen Mengen; b) bei Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen; c) bei Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen			Bestehen keine directen Frachtsätze	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg a) b) c) in Hellern		Im Kartirungswege		
										Kreuzer				
243		k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft	Ordinäre Töpferwaaren aus der Pos. 14 sub B, III, ε, β der Güterclassification des Tarif-Theiles I als Frachtgut	Stein	Laibach (St.B.) loco u. transit	Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen			16	11·9	4·1			
										Heller				
					Adelsberg				92	77	15			
					Dornegg-Feistritz				116	96	20			
					Fiume				148	122	26			
					Görz				171	141	30			
					Jurdani				132	110	22			
					Loitsch				68	57	11			
					Monfalcone				156	128	28			
					Rakek				84	71	13			
					St. Peter				100	84	16			
					Sagrado				164	135	29			
					Sessana				132	110	22			
					Triest-St. Andrä				142	134	8			
					Triest-Freihafen und Triest S.B.				148	122	26			

Nr. 242 – Zugestandener Frachtsatz per 100 kg in Hellern:

nach	a)	b)	c)
Fiume	166	146	75
Görz	193	169	85
Mattuglie-Abbazia	157	138	72
Monfalcone	175	154	78
Pola	267	188	96
Rovigno	257	184	94
Sagrado	184	162	82
Triest S.B., Triest-Freihafen	166	144	75
Triest-St. Andrä	178	144	78

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
244	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Südbahn-Gesellschaft	Holzmehl und Holzsägespäne der Pos. H, 27 der Güterclassification des Tarif-Theiles I als Frachtgut	Treffen	Triest Freihafen (k.k.St.B.), Triest St. Andrea n. Triest S.B.	Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1896	Localtarif	57·5 kr.	36 kr.	21·5 kr.	Im Kartirungswege		
			Schleifholz der Pos. H. 20, Punkt 8 der Güterclassification des Tarif-Theiles I als Frachtgut	Skofelca	Görz				35 kr.	32·4 kr.	2·6 kr.			
245	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Südbahn-Gesellschaft	a) Holz der Pos. H. 19 b) Holz der Pos. H. 20 c) Holzkohle der Pos. 9 sub B, III, g, β der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Siehe Tabelle		Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1896	Localtarif				Im Kartirungswege		

Von	Nach															
	Fiume			Triest St Andrea		Triest Freihafen und Triest S.B.			Herpelje-Kozina		Mitterburg-Pisino		Rovigno		Pola	
	a)	b)	c)	a)	c)	a)	b)	c)	a)	b)	a)	b)	a)	b)	a)	b)
	Kreuzer pro 100 Kilogramm															
Stationen der Unterkrainer Bahnen.																
Gottschee	53	44	38	53	38	53	44	38	50	42	56	47	62	52	63	53
Grosslack	44	41	35	47	35	44	41	35	45	39	51	44	57	49	—	50
Grosslaschitz	43·9	37·4	32·9	43·9	32·9	43·9	37·4	32·9	40·9	36·9	—	41·9	—	46·9	—	47·9
Grosslupp	42	36	30	42	30	42	36	30	—	34	—	39	—	44	—	—
Gutenfeld	43	36·5	32	43	32	43	36·5	32	40	36	—	41	—	46	—	47
Hönigstein	44	43	37	47	37	44	43	37	48	41	54	46	60	51	61	52
Ortenegg	45·3	38·8	34·3	45·3	34·3	45·3	38·8	34·3	42·3	38·3	—	43·3	—	48·3	—	49·3
Reifnitz	46·3	39·8	35·3	46·3	35·3	46·3	39·8	35·3	43·3	39·3	—	44·3	—	49·3	—	50·3
Rodockendorf	44	40	34	46	34	44	40	34	43	38	—	43	—	48	—	49
Rudolfswert	44	44	38	47	38	44	44	38	50	42	56	47	62	52	63	53
St. Marein-Sap	41	35	29	41	29	41	35	29	—	33	—	—	—	—	—	—
Sittich	44	39	33	45	33	44	39	33	42	37	—	42	—	47	—	48
Skofelca	40	34	28	40	28	40	34	28	—	32	—	—	—	—	—	—
Strascha	46	45	39	49	39	46	45	39	52	43	58	48	64	53	65	54
Treffen	44	42	36	47	36	44	42	36	46	40	52	45	58	50	59	51
Weixelburg	44	38	32	44	32	44	38	32	41	36	—	41	—	46	—	47
Zobelsberg	43	36·5	32	43	32	43	36·5	32	40	36	—	41	—	46	—	47

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
									Kreuzer					
246	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Südbahn-Gesellschaft	Salz der Pos. 8, 5 der Güterclassification des Tarif-Theiles I als Frachtgut	Triest-Freihafen und Triest-Südbahn	Grosslack	Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1896	Localtarif	73·5	68	5·5	Im Kartirungswege		
					Treffen				75·5	68	7·5			
										Heller				
247			Grubenholz der Pos. H, 20, Punkt 6, der Güterclassification des Tarif-Theiles I als Frachtgut	Gottschee Grosslaschitz Ortenegg Reifnitz Strascha	Hrastnigg	Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg per Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen		Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	62 54 58 60 64				
				Gottschee Grosslaschitz Ortenegg Reifnitz Strascha	Sagor					58 50 54 56 60				
				Gottschee Grosslaschitz Ortenegg Reifnitz Strascha	Trifail					62 54 58 60 64				
248			a) Beladene Möbelwagen } als Frachtgut b) Leere „ }	Laibach loco und transit oder umgekehrt	Sämmtlichen Stationen der Unterkrainer Bahnen	Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen		Localgütertarif, Theil II, Heft 3, giltig vom 1. Jänner 1896		a) Für das Effectivgewicht des Möbelwagens die Frachtsätze der Wagenladungs-Classe C und für das Effectivgewicht der Umzugseffecten, mindestens aber für 1000 kg pro Möbelwagen, die Frachtsätze der Stückgut-Classe I. b) Für das Effectivgewicht des Möbelwagens, mindestens jedoch für 2500 kg pro Möbelwagen die Frachtsätze der Wagenladungs-Classe C				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
									Kreuzer					
249	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Südbahn-Gesellschaft	Brennholz aus der Pos. H, 20 der Güterclassification des Tarif-Theiles I als Frachtgut	Gutenfeld Hönigstein Rudolfswerth Zobelsberg	Laibach transit	Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1896	Localtarif	11 15 16 10	8 14 14 8	3 1 2 2	Im Kartirungswege		
				Tarvis Ratschach-Weissenfels Kronau Krainburg Bischoflack Vizmarje	Triest-St. Andrä				36 35 34 30 29 27	33 32 31 25 24 21	3 3 3 5 5 6			
250				Gottschee Grosslack Grosslaschitz Grosslupp Gutenfeld Hönigstein Ortenegg Reifnitz Rodokendorf Rudolfswerth St. Marein-Sap Sittich Skofelca Strascha Treffen Weixelburg Zobelsberg	Triest-Freihafen, Triest-St. Andrä und Triest-Südbahn, sowie nach Fiume				Verschieden	40 37 32·9 32 32 38 34·3 35·3 36 38 31 35 30 41 38 34 32	Verschieden			
251			Schwellen aus der Pos. H, 20 der Güterclassification des Tarif-Theiles I als Frachtgut	allen Stationen der Murthalbahn	Unzmarkt transit	Die Verfrachtung hat ausschliesslich per Bahn zu geschehen, und ist jede Wasserverfrachtung ausgeschlossen. Die Partei hat die Verladung in der Versandtstation selbst zu besorgen. **Bei Verfrachtung von mindestens 100—500 schmalspurigen Wagenladungen**	Vom 1. Jänner 1896 bis 31. December 1896	Localtarif der Murthalbahn		Bei Verfrachtung von in minimo 100 schmalsp. Wagenladungen 5 Percent „ „ „ „ „ 200 „ „ 10 „ „ „ „ „ „ 300 „ „ 15 „ „ „ „ „ „ 400 „ „ 20 „ „ „ „ „ „ 500 „ „ 25 „		Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Frachtbrief-Duplicate, welche vom Absender bis längstens Ende Februar 1897 zu bewirken ist	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
252	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Holz, roh und behauen, Schnitt-, Werk- und Brennholz, Eisenbahnschwellen und Schwartlinge, sowie Holzkohle als Frachtgut	Mauterndorf	Unzmarkt transit	Die Parteien haben das Auf- und Abladen auf eigene Kosten zu besorgen. Bei Aufgabe von mindestens 200—500 Wagenladungen à 5000 kg	Vom 1. Jänner 1896 bis 31. December 1896	Localtarif der Murthalbahn			Bei 200 Wagenladungen à 5000 kg 10 Percent " 300 " à 5000 kg 15 " " 400 " à 5000 kg 20 " " 500 und über 500 Wagenladungen à 5000 kg 25 Perc.	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Frachtbrief-Duplicate, welche vom Absender bis längstens Ende Februar 1897 zu bewirken ist	Der Absender hat sich schriftlich zu verpflichten, alle seine Holzsendungen ausschliesslich per Bahn mit Vermeidung des Wasserweges zu verfrachten
253			Sägebloche als Frachtgut	Frojach-Katschthal und Stadl	Unzmarkt	Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Aufgabe von mindestens 200 Schmalspurwagen					25 Percent		Gegen Vorlage der Frachtbrief-Duplicate, welche vom Absender bis längstens Ende März 1897 zu bewirken ist	
254			Holzkohle	Allen Stationen der Murthalbahn	Turrach	Bei Aufgabe als Frachtgut von mindestens 200—500 Wagenladungen à 5000 kg					Bei Aufgabe von mindestens 200 Schmalspurwagen à 5000 kg 10 Percent " " " " 300 " à 5000 kg 15 " " " " " 400 " à 5000 kg 20 " " " " " 500 " à 5000 kg 25 "			
			Roheisen und Bessemerblöcke	Turrach	Murau und Unzmarkt	Bei Aufgabe als Frachtgut von mindestens 200—500 Wagenladungen à 5000 kg								
255			Erze	Turrach	Unzmarkt						40 Percent			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
256	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Schnittholz als Frachtgut	a) den Stationen der Strecke Murau (inclusive)—Unzmarkt b) „ „ „ „ „ (exclusive)—Mauterndorf	Unzmarkt transit	Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Die Parteien haben das Auf- und Abladen auf eigene Kosten zu besorgen **Bei Aufgabe von mindestens 200 bis 500 Wagenladungen à 5000 kg**	Vom 1. Jänner 1896 bis 31. December 1896	Localtarif der Murtalbahn			bei 200 Wagenladungen à 5000 kg: a) 5 Percent, b) 10 Percent „ 300 „ à 5000 „ 7 „ 15 „ „ 400 „ à 5000 „ 10 „ 20 „ „ 500 „ à 5000 „ 12 „ 25 „	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Frachtbrief-Duplicate, welche vom Absender bis längstens Ende März 1897 zu bewirken ist	Der Absender hat sich schriftlich zu verpflichten, alle seine Holzsendungen ausschliesslich der Bahnbeförderung zuzuführen und jede Achs- oder Wasserverfrachtung von Schnittholz zu unterlassen
257			Salz der Pos. S. 5 der Güterclassification des Tarif-Theiles I als Frachtgut	a) Triest-Freihafen und Triest-Südbahn b) Triest-St. Andrea	Rudolfswerth mit der Bestimmung nach Möttling	Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1896	Localtarif	a) 82·5 kr. b) 85·5 „	a) 72 kr. b) 75 „	a) 10·5 kr. b) 10·5 „	Im Kartirungswege		Die Frachtbriefe müssen an einen in Möttling, bezw. Tschernembl oder Senic domicilirenden Empfänger adressirt sein und die Transporte vom Bahnhofe in Rudolfswerth, bezw. Strascha nach den genannten Ortschaften nachweislich mittelst Strassenfuhrwerkes abgeführt werden
					Strascha mit der Bestimmung nach Tschernembl und Senic				a) 86·5 kr. b) 89·5 „	a) 75 kr. b) 78 „	a) 11·5 kr. b) 11·5 „			
258			Kohle, mineralische, der Pos. K. 32 der Güterclassification des Tarif-Theiles I als Frachtgut	Gottschee	Rudolfswerth	Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen der Transporte haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen			37 kr.	21 kr.	16 kr.			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
									Kreuzer					
259		Südbahn-Gesellschaft	Holzklötze aus der Pos. H, 20 der Güterclassification des Tarif-Theiles I (wenn nicht zu Grubenzwecken bestimmt) als Frachtgut	Gottschee Gutenfeld Reifnitz Skofelca	Dornegg-Feistritz	Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen			39 34 38 29	38 33 37 28	1 1 1 1			
									Kreuzer ö. W.					
260	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		a) Stückgüter aller Art (exclusive sperrige Güter) als Frachtgut α) bei Aufgabe in Mengen unter 5000 kg	Laibach transit (für via Steinbrück rollende Güter)	Strascha mit der Bestimmung nach Tschernembl und Senic	Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1896	Localtarif	Cl. I 71 Cl. II 54	52 52	19 2	Im Kartirungswege		
			β) bei Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen						Cl. I 71 Cl. II 54	46 46	25 8			
			b) Eisen und Eisenwaaren der Pos. E, 6 und 7 der Güterclassification des Tarif-Theiles I bei frachtgutmässiger Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen						38	33	5			
			c) Cement (auch hydraulischer Kalk) der Pos. C. 5 der Güterclassification des Tarif-Theiles I bei frachtgutmässiger Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	oder umgekehrt					29	27	2			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
									Kreuzer					
261	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Quadern und Platten aus Stein, einfach glatt behauene, unverpackt, aus der Pos. 8—59 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Gmünd	Wien II (K.F.J.B.)	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1896	Localtarif	47	33	14	Im Kartirungswege		Die nebenstehenden ermässigten Frachtsätze gelten auch bei Zusammenladungen mit Quadern und Platten, roh behauen, aus der Pos. 8—57 der Güterclassification des Tarif-Theiles I, und gelangen weiters noch jene für Wien II (K.F.J.B.) bei gleichartigen Sendungen von den genannten Versandtstationen nach Nussdorf unter denselben Bedingungen zur Anwendung
				Pürbach-Schrems					45	32	13			
				Schwarzenau-Zwettl					40	29	11			
				Göpfritz					38	27	11			
				Wappoltenreith-Raabs					32	24	8			
				Hötzelsdorf-Geras					30	23	7			
				Eggenburg					25	20	5			
				Pürbach-Schrems	Hütteldorf-Hacking				55	40	15			
262	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Gebrauchte Emballagen (dünne Brettchen) von Holzdrahtsendungen	Auf sämmtlichen im Localgütertarife Theil II, Heft 2, Abschnitt A, genannten Linien		Bei frachtgutmässiger Aufgabe in beliebigen Mengen. Die Sendungen müssen nach den Stationen Lubycza, Kimpolung, Ottynia, Rozwadów oder Skole unter Adresse eines sich mit Holzdraht-Erzeugung befassenden Etablissements innerhalb dreier Monate nach dem Bezuge der betreffenden Holzdrahtsendungen zum Rücktransporte gelangen. Letzterer Umstand ist durch Beibringung der ursprünglichen Frachtbriefe nachzuweisen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1896	Localtarif	Verschieden	Ausnahmetarif XI	Verschieden	Im Kartirungswege		Die zugestandenen Frachtsätze finden nur dann Anwendung, wenn eine Declaration des Interesses an der Lieferung unterbleibt
				Auf der Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów)						Classe A				
				Auf den Linien der Kolomeaer Localbahnen						Ausnahmetarif II				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
263	**K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen**		Künstliche Düngemittel der Pos. D-15 der Güterclassification des Tarif-Theiles 1 als Frachtgut	sämmtlichen Strecken der a) Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów) b) Kolomeaer Localbahnen	sämmtlichen in Galizien und der Bukowina gelegenen Linien der k. k. Staats- und vom Staate betriebenen Privatbahnen, mit Ausnahme der Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów), der Kolomeaer und Bukowinaer Localbahnen	Aufgabe in Mengen von mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung für mindestens dieses Quantum Aufgabe in Mengen von mindestens a) 5000 kg pro Wagen und Frachtbrief oder Frachtzahlung für dieses Quantum b) 10000 kg " " " " " " " Sendungen müssen mit directe nach einer galizischen oder Bukowinaer Station lautenden Frachtbriefen und auf Grund von in der Rubrik „Besondere Bemerkungen" näher bezeichneten Bestellzetteln zur Aufgabe gebracht werden. Das Auf- und Abladen ist vom Absender, bezw. Empfänger auf eigene Kosten zu besorgen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1896	Localtarif	Verschieden	0·2 kr. pro 100 kg und 1 km ad a) Frachtsatz des Ausnahmetarifes I; ad b) für Strecken bis 430 km Frachtsatz des Ausnahmetarifes II, für Strecken von mehr als 430 km Länge der Einheitssatz 0·1 kr. pro 100 kg und 1 km, wobei die im Tarif-Theil II, Heft 2, Abschnitt A, Ziffer IV. festgesetzten Bestimmungen für die Frachtberechnung massgebend bleiben	Verschieden	Im Kartirungswege		Nebenstehende Frachtbegünstigungen finden nur auf solche Sendungen Anwendung, welche von einer galizischen oder Bukowinaer Gemeinde für ihre Angehörigen, sowie von Eigenthümern oder Pächtern landtäflicher Güter in Galizien und der Bukowina zur Düngung ihrer Felder auf Grund von durch den betreffenden Gemeinde-, bezw. Gutgebiets-Vorstand nach dem vorgeschriebenen Formulare ausgefertigten und Seitens der k. k. Bezirkshauptmannschaft oder der k. k. galizischen Landwirthschafts-Gesellschaft in Lemberg, bezw. Krakau oder des Bukowinaer Landesculturvereines in Czernowitz bestätigten Bestellzetteln bezogen werden. Die betreffenden Bestellzettel sind den bezüglichen Frachtbriefen beizuschliessen und werden beim Bezuge der Sendung von der Bahnanstalt zurückbehalten

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
Fortlaufende Nummer	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
									Kreuzer					
264	K. K. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Holz der Pos. H-19 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Bełzec	Lemberg loco	Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht der verwendeten Wagen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1896	Localtarif	27·6	23	4·6	Im Kartirungswege		
					Lemberg trans.				27·6	22·1	5·5			
265			Mehl aus der Pos. M-4 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Sokal	Lemberg-Podzamkiem	Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen			51·7 kr.	40 kr.	11·7 kr.			
266			Güter aller Art	Żołkiew loco	Lemberg	Frachtgutmässige Aufgabe in beliebigen Mengen; Sendungen, welche in Żołkiew umkartirt werden, sind von der Frachtermässigung ausgeschlossen			Verschieden	17·4 kr.	Verschieden			
				und umgekehrt										
267			Brennholz als Frachtgut	Hrebenne	Lemberg	**Auflieferung eines jährlichen Minimalquantums von 3000 t.** Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht der verwendeten Wagen			14·15 kr.	13·57 kr.	0·58 kr.	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Frachtbrief-Duplicate, welche vom Absender bis längstens Ende Februar 1897 zu bewirken ist	
268			Getreide aus Pos. G-13 der Güterclassification des Tariftheiles I	Lemberg		Frachtgutmässige Aufgabe, Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen			kr.	kr.	kr.	Im Kartirungswege		
					Rawa ruska				30·6	25	5·6			
					Kamionka-Lipnik				27·8	25	2·8			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
									Kreuzer					
269	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Holz der Pos. H, 19 der Güterclassification des Tarif-Theiles I als Frachtgut	Zołkiew loco	Lemberg-Kleparow loco	Auflieferung eines Minimalquantums von 30 Wagenladungen bis Ende des Jahres 1896. Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des Wagens. Zufuhr zu der Station Zołkiew und Abfuhr von einer der genannten Bestimmungsstationen mittels Strassenfuhrwerk	Vom 1. Jänner 1896 bis 31. December 1896	Localtarif	14·4	10	4·4	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe, welche mit der Bestätigung der Bestimmungsstation über die mit Strassenfuhrwerk erfolgte Abfuhr der Sendungen versehen sein müssen. Diese Vorlage hat bis spätestens Ende Februar 1897 zu erfolgen	
					Lemberg loco				16·2	10	6·2			
270			a) Kohle b) Soda c) Glasproducte	Lemberg	Zołkiew	Bei frachtgutmässiger Aufgabe in ganzen Wagenladungen und Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen und Auflieferung eines Minimal-Frachtquantums bis 31. December 1896 von a) 100 Wagen b) 12 " c) 25 "					25 Percent Nachlass von den im Localgütertarife, Theil II, Heft 2, Abschnitt B, sub VI enthaltenen normalen Frachtsätzen der betreffenden Tarifclasse		Original-Frachtbriefe hinsichtlich der Artikel Kohle und Soda und Frachtbrief-Duplicate hinsichtlich der Glasproducte, welche Documente bis längstens Ende Februar 1897 vorzulegen sind	
				oder umgekehrt										
				Rawa ruska	Zołkiew									
				oder umgekehrt										
271			Kiessand aus der Pos. E, 20, ferner Bruchsteine und Schotter aus der Pos. S, 58 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	den zwischen km 8—10 nächst Bruchowice gelegenen Sandgruben, bezw. Steinbrüchen	Lemberg loco	Auflieferung eines jährlichen Minimalquantums von 330 Wagen. Beförderung in ganzen Zügen von mindestens 15 Wagen per Zug. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen			5·3	4	1·3	Im Kartirungswege		
					Lemberg (Abladestelle bei km 1·8)				5·3	3·2	2·1			
					Lemberg-Kleparow				4·1	3	1·1			
				den in der Strecke Brzuchowice—Zawadow zwischen km 10—14 gelegenen Sandgruben, bezw. Steinbrüchen	Lemberg loco				7·1	6	1·1			
					Lemberg (Abladestelle bei km 1·8)				7·1	5·2	1·9			
					Lemberg-Kleparow				5·9	4·6	1·3			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
272	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Pressbefe als Eilgut	Linz	Königgrätz Reichenberg Leitmeritz Reichenau i. B. Hohenelbe Friedland i. B. Anssig (A.T.E.) Teplitz Kaaden-Brunnersdorf Carlsbad	Einhaltung der für diesen Artikel allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1896	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	kr. 274 277 243 258 299 298 265·5 260 239·8 255·7		Im Kartirungswege		
273	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Baumaterialien aller Art	Allen Stationen der Linien des Abschnittes A im Localgütertarife der k. k. österr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 1		Bestimmung der Sendungen zum Wiederaufbau der durch das Erdbeben in Krain im Jahre 1895 zerstörten Gebäude und Aufgabe derselben als Frachtgut in jedem Gewichte mit, auf die k. k. Landesregierung für Krain oder den Magistrat der Stadt Laibach, die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Laibach, Stein und Krainburg, bezw. eine Gemeinde der letztgenannten politischen Bezirke als Empfänger lautenden Frachtbriefen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1896	Localgütertarif, giltig vom 1. Jänner 1896	Verschieden	50 Percent Nachlass von den nach der sub Ziffer VII im vorangeführten Tarifabschnitte enthaltenen Gebührenberechnungstabelle jeweils entfallenden Frachtsätzen bis zur Grenze des Einheitssatzes von 0·1 kr. pro 100 kg und 1 km und des Frachtsatzes von 4 kr. pro 100 kg	Verschieden	Im Kartirungswege		Diese Frachtermässigung gelangt auch für von Parteien der nebenstehend bezeichneten Stadt und politischen Bezirke zu gedachtem Zwecke direct zu beziehenden Sendungen dann zur Anwendung, wenn bei der Aufgabe dem Frachtbriefe ein von der betreffenden politischen Behörde ausgestelltes Certificat beigegeben wird, aus welchem gleichzeitig die Gattung und das Approximativgewicht der Sendung, der Name und Wohnort des Bezugsberechtigten, sowie die Eisenbahn-Versandt- und Bestimmungsstation hervorgeben

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		per 100 kg		Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)			
274	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft	1. Melasse, 2. Leere gebrauchte Fässer	a) der landwirthschaftlichen Zuckerfabrik in Brüx k. k. St. B. b) der Ersten Zuckerfabrik in Brüx k. k. St. B. oder umgekehrt	der Spiritus- und Pottaschefabrik in Brüx A.T.E.	ad 1) Bei Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen. ad 2) Bei Zahlung der Fracht pro Wagen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1896	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	ad 1 a) 5·5 kr. pro 100 kg ad 1 b) 5·95 " " 100 " ad 2 a) und b) fl. 3·30 pro Wagen		Im Kartirungswege		
275	Buschtěhrader Eisenbahn		Façoneisen	Rakonitz	Krupa transit	1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen; 2. Gilt nur für Sendungen, welche nach Kolleschowitz per Bahn befördert werden und für Jechnitz bestimmt sind: 3. Alle Façoneisen-Sendungen, von Stationen der ehemaligen Rakonitz-Protiviner Staatsbahn, sowie von dem Eisenwerke in Kladno originirend, sind per Bahn nach Kolleschowitz zu leiten.	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis 31. December 1896	Localgütertarif, Theil II vom 1. Juni 1887 sammt Nachträgen I bis V	7·9 kr. ö. W.	5·6 kr. ö. W.	2·3 kr. ö. W.	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Versenderin und Empfängerin lautende Duplicat-Frachtbriefe, vorzulegen bei der General-Direction der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn bis spätestens Ende Jänner 1897	Bei Nichteinhaltung auch nur einer der nebenstehenden Bedingungen erlischt jeder Anspruch auf eine Frachtermässigung
276	Buschtěhrader Eisenbahn		Bier als Frachtgut	Krupa	Kladno (Station)	1. Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. 2. Aufrechthaltung der einschlägigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens aber bis 31. December 1896	Localgütertarif, Theil II, vom 1. Juni 1887 nebst Nachträgen I bis V	17·7 kr. ö. W.	16·1 kr. ö. W.	1·6 kr. ö. W.	Im Rückvergütungswege	Bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, auf die reclamirende Partei als Aufgeberin lautend, vorzulegen bis spätestens Ende Jänner 1897	Die Sendungen müssen direct auf die Werksbahn in Kladno übergehen. Die Einfahrtsgebühr in Kladno von 1·6 kr. ö. W. pro 100 kg wird separat berechnet. Bei Nichteinhaltung auch nur einer der gestellten Bedingungen erlischt jeder Anspruch auf eine Rückvergütung

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
277	Oesterreichischen Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn		Steine, 1. der Classe B, „ 2. „ C, „ 3. des Specialtarifes 3	Swarow	Neubidschow	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens unter Aufrechthaltung der für Güter des Specialtarifes 3 allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1896	Localtarif	Kreuzer 1. 35·4 2. 24·6 3. 20·6	16·8	1. 18·6 2. 7·8 3. 3·8	Im Kartirungswege		Auf den Frachtbriefen muss das Bürgermeisteramt in Neubidschow als Aufgeber und alleiniger Empfänger erscheinen. Der Portozuschlag der S.N.D.V.B. gelangt nicht zur Einhebung
				Kolin					1. 20·7 2. 14·7 3. 12·5	8·6	1. 12·1 2. 6·1 3. 3·9			
				Altpaka					1. 21·5 2. 15·2 3. 12·9	9	1. 12·5 2. 6·2 3. 3·9			
				Semil					1. 28·1 2. 19·9 3. 16·9	12·6	1. 15·5 2. 7·3 3. 4·3			
				Wostroměř					1. 9·9 2. 7·7 3. 6·5 exclus. Portozuschlag	4·8	1. 5·1 2. 2·9 3. 1·7			
278	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Schotter	Bautsch	Brünn	Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen. Aufrechthaltung der übrigen einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen.	Bis auf Widerruf, längstens aber bis 31. December 1896	Localtarife	40·7 kr.	28·3 kr.	12·4 kr.	Im Kartirungswege		

Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Angabe der Berichtigung, beziehungsweise Umschreibung derselben	Bemerkungen
4	Nr. 151 vom 31. December 1895	2617	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Cigarettenpapier	Paris	Suczawa transit	Unter Rubrik „Zugestandener Frachtsatz" ist nachzutragen: „Francs für 1000 kg"	

Druckfehler-Berichtigung.

5	Nr. 2 vom 9. Jänner 1896	99	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Güter der Classe I, II, A und B der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Wien 11 (K.F.J.B.) und Nussdorf oder umgekehrt	Eger	In der Rubrik 7 hat es statt „Vom 1. Jänner 1896 bis 31. Jänner 1" richtig „Vom 1. Jänner 1896 bis 31. Jänner 1896" zu heissen	

Abänderung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	Bezeichnung der Relation nach	Angabe der Abänderung und Bezeichnung des Zeitpunktes derselben	Bemerkungen
1	Nr. 123 vom 19. October 1895	1626	Südbahn-Gesellschaft	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Rohpetroleum	Triest Südbahn nnd Fiume	Mährisch-Ostrau		
	Nr. 123 vom 19. October 1895	1632	Südbahn-Gesellschaft	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Schwefelsänre-Abfallwasser	Triest Südbahn nnd Fiume	Wagram		
	Nr. 151 vom 31. December 1895	2660	Südbahn-Gesellschaft	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Rohpetrolenm	Triest Südbahn nnd Fiume	Oderberg		

Mit Giltigkeit vom 1. Februar 1896 sind auch in dem Falle, als zur Beförderung Reservoir- (Kessel-, Cisternen-) Wagen verwendet werden, die nicht in den Fahrpark der K.F.N.B. eingestellt sind, besondere Gebühren zu entrichten. Demgemäss treten mit 1. Februar 1896 an Stelle der bisherigen „Speciellen Bedingungen" der nebenbezogenen (ursprünglichen) Kundmachungen nachstehende „Specielle Bedingungen": Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen und Frachtbrief und unter Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. Das Auf- und Abladen, bezw. Füllen und Entleeren der Reservoirwagen hat die Partei vorzunehmen. Bei Verwendung von Reservoirwagen, welche nicht in den Fahrpark der S.B.G., bezw. in jenen der K.F N.B. eingestellt sind, ist ausser der nach den zugestandenen Frachtsätzen entfallenden Frachtgebühren noch eine Gebühr pro Wagen für die erwachsenden Wagenmiethe-Auslagen zu entrichten. Diese Gebühr beträgt:

Oderberg	Wagram	Mährisch-Ostrau
17·50 Gulden ö. W.	23 Kronen	17·50 Gulden ö. W.
pro Wagen, wenn der Reservoirwagen weder in den Fahrpark der Südbahn, noch in jenen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn eingestellt ist:		
6·50 Gulden ö. W.	1 Krone	6·50 Gulden ö. W.
pro Wagen, wenn der Reservoirwagen nicht in den Fahrpark der Kaiser Ferdinands-Nordhahn, aber in jenen der Südhahn eingestellt ist;		
11 Gulden ö. W.	22 Kronen	11 Gulden ö. W.
pro Wagen, wenn der Reservoirwagen nicht in den Fahrpark der Südbahn, aber in jenen der Kaiser Ferdinands-Nordhahn eingestellt ist		

K. k. priv. Oesterreichische Nordwestbahn.
und
K. k. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn

Concurs-Ausschreibung.

Im Sinne des Gesetzes vom 19. April 1872, R.-G.-Bl. Nr. 60, wird bekannt gemacht, dsss bei der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn und der k. k. priv. Südnorddeutschen Verbindungsbahn im Laufe der nächsten Monate voraussichtlich folgende Stellen zur Besetzung gelangen werden, und zwar:

Eine Beamten-, bezw. Kanzlistenstelle beim Rechnungs- und Materialdienste, eine Telegraphisten- und zwei Bahnmeisterstellen, eine Expedienten-, eine Materialdepot-Aufseherstelle, zwei Verladeaufseher- und zwei Bremserstellen.

Zur Bewerbung um diese Stellen können nur jene k. k. Unterofficiere zugelassen werden, welche im Sinne des erwähnten Gesetzes hiezu auf Grund der ihnen ertheilten Certificate anspruchsberechtigt sind.

Zur Erlangung der definitiven Anstellung ist eine Probepraxis erforderlich, während welcher die Aspiranten ein Taggeld von 80 kr. bis fl. 1·50 erhalten.

Die Bewerber um den Beamtenposten beim Rechnungs- und Materialdienste müssen eine Mittelschule absolvirt haben und Kenntnisse im Rechnungs- und Materialdienste nachweisen; Bewerber um die Kanzlistenstelle für denselben Dienstzweig, ebenso die Aspiranten für den Telegraphisten- und die Bahnmeisterposten müssen das Untergymnasium, die Unterrealschule oder eine diesen Schulen gleichgestellte Lehranstalt absolvirt haben. Unter den Bewerbern um die Bahnmeisterstellen erhalten jene aus technischen Truppenkörpern, ferner Maurer, Zimmerleute und Schlosser den Vorzug.

Für den Expedientenposten wird die Bürgerschule, für die Stelle eines Materialdepotaufsehers die Bürgerschule, bezw. eine zweiclassige Handelsschule gefordert.

Die Anwärter auf die übrigen Stellen müssen des Lesens, Schreibens und Rechnens vollkommen kundig und der deutschen und womöglich auch der tschechischen Sprache mächtig sein.

Eine Anrechnung der militärischen Dienstzeit zur Pensionsbemessung bei der Eisenbahnverwaltung findet selbst beim unmittelbaren Uebertritt aus dem activen Militärdienste **nicht** statt.

Die Gesuche sind bis zum **15. März 1896** an die Direction der Oesterr. Nordwestbahn in Wien zu richten.

Wien, im Jänner 1896.

Die Direction.

(Nachdruck wird nicht bezahlt.)

K. k. Oesterr. Staatsbahnen.

Offert-Ausschreibung.

Zur Ausrüstung der im Juni, beziehungsweise August 1896 zur Eröffnung kommenden Localbahnen Nieder-Lindewiese—Barzdorf und Niklasdorf-Zuckmantel wird die Lieferung der erforderlichen Inventargegenstände im öffentlichen Offertwege vergeben, und zwar:

Gruppe	Nähere Bezeichnung der zu liefernden Gegenstände	Approximat. Kostenbetrag fl.
I	Einfache angestrichene und unangestrichene Möbel	1.500
II	Feinere Möbel mit Anstrich	1.740
III	Harte gebeizte und polirte und amerikanisch fournirte Möbel	2.000
IV	Gepolsterte Ruhebetten	200
V	Uhren	350
VI	Eiserne Oberbau- und andere Werkzeuge und Ballenkarren	800
VII	Hölzerne Werkzeuge, Geräthe und Karren	1.400
VIII	Schiebtruhen	200
IX	Wasserbottiche	200
X	Laternen	1.200
XI	Spenglerwaaren, exclusive Laternen	1.130
XII	Gusseiserne Laternensäulen	850
XIII	Cassen, Billetkasten, Plombirzangen	1.450
XIV	Feuerspritzen	1.580
XV	Decimal- und Centimalwaagen	1.250
	Fürtrag	15.850
	Uebertrag	15.850
XVI	Eiserne Möbel	400
XVII	Gestählte Werkzeuge, metallene Kurzwaaren und Werkzeug-Garnituren	650
XVIII	Winden	90
XIX	Wagendecktücher	1.000
XX	Bettgarnituren und Leinenwaaren	200
XXI	Bürstenbinderwaaren	160
XXII	Luster und Lampen	650
XXIII	Feilen	10
XXIV	Seilerwaaren	100
XXV	Glocken und Metallguss	250
XXVI	Taschnerwaaren, Signalfahnen	280
XXVII	Gitter und Siebwaaren	90
XXVIII	Zeichnen- oder Schreibrequisiten und Signalhörner	130
XXIX	Stempel und Siegel	50
XXX	Wechsellaternen	600
	Summe	20.510

Die zur Lieferung ausgeschriebenen Gegenstände **müssen verpackt inclusive aller Nebenspesen und franco einer Station der k. k. Staatsbahnen,** und zwar: für die Linie Nieder-Lindewiese—Barzdorf bis 1. Mai 1896 und jene für die Linie Niklasdorf—Zuckmantel bis 1. Juli 1896 geliefert werden.

Offert-Formularien, Lieferbedingnisse und Pläne, sowie die speciellen Bestimmungen für die Einbringung der Offerte können bei der gefertigten k. k. General-Direction (Fünfhaus, Westbahnhof, Fachabtheilung II), ferner bei der k. k. Eisenbahn-Betriebs-Direction Olmütz und bei der k. k. Eisenbahn-Bauleitung Freiwaldau eingesehen und bezogen werden.

Die bezüglichen Angebote, welche sich auf mehrere oder einzelne der ad I—XXX verzeichneten Gegenstände beziehen dürfen, sind unter Benützung der vorgeschriebenen Offert-Formularien versiegelt spätestens bis **20. Jänner 1896,** 12 Uhr Mittags, bei der k. k General-Direction der Oesterreichischen Staatsbahnen in Wien einzureichen.

Die Offerenten haben 6 Wochen vom obigen Einreichungstermin ab im Worte zu bleiben.

Die Eröffnung der eingelangten Offerte wird zwei Stunden nach Schluss des Einreichungstermines durch die hiezu bestimmte Commission bei der gefertigten General-Direction stattfinden.

Es steht den Offenten frei, dieser Offerteröffnung anzuwohnen.

Wien, im December 1895.

Die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

k. k. Handels-Ministeriums

Pränumerationspreis pro Jahr: Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl. „ das Deutsche Reich . . . 25 Mark „ das übrige Ausland . . . 33 Frcs. Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 5. **Wien, 16. Jänner 1896.** **IX. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Seine k. u. k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 5. Jänner 1896 den Beschlüssen des galizischen Landtages vom 8. Februar 1895, betreffend die finanzielle Förderung von Eisenbahnen niederer Ordnung in Galizien, insoweit durch diese Beschlüsse das Land dauernd belastet wird, die Allerhöchste Genehmigung zu ertheilen geruht.

Wien, am 9. Jänner 1896. Z. 996—L.B.A.

Kundmachung des k. k. Handelsministeriums vom 13. Jänner 1896, Z. 1995, betreffend die Liste der Eisenbahnen, welche dem internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr unterstellt sind.

Ungarn.

Mit Note vom 31. December 1895 hat im Auftrage des Herrn kgl. ungarischen Handelsministers das kgl. Eisenbahn- und Schiffahrts-Inspectorat in Budapest das Centralamt für den internationalen Eisenbahntransport in Bern ersucht, die am 15. December 1895 eröffnete Linie Párdány—Zsombolya der im Betriebe der kgl. Ungar. Staatsbahnen stehenden Torontáler Localbahn in die Liste der dem internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr vom 14. October 1890 unterstehenden Eisenbahnen aufzunehmen.

Das genannte Centralamt hat hievon gemäss Art. 58, Absatz 1, des internationalen Uebereinkommens entsprechende Vormerkung genommen. Eine Aenderung der Liste ist nicht erforderlich, da die Torontaler Localbahn in derselben unter n[1] der von der Ungarischen Staatsverwaltung betriebenen Linien bereits aufgenommen ist. Mit Rücksicht hierauf ist auch der wirkliche Eintritt der neuen Eisenbahnstrecke in den internationalen Transportdienst vom Tage der Betriebseröffnung an zu rechnen.

Hievon hat das Centralamt gemäss Art. 57, Z. 1, des internationalen Uebereinkommens mit Benachrichtigungsschreiben vom 8. Jänner d. J. den betheiligten Regierungen Mittheilung gemacht.

Wien, am 13. Jänner 1896.

Verlängerung der Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine mit elektrischer Kraft zu betreibende Kleinbahn der Strecke Dunkelthal—Gross-Aupa—Bergschmiede mit der Abzweigung von der Kreuzschenke zur Moharnmühle.

Das k. k. Handelsministerium hat die dem behördlich autorisirten Civilingenieur Carl Rieger in Trautenau mit dem Erlasse vom 11. Mai 1895, Z. 19.901 (Verordnungs-Blatt Nr. 72 vom 22. Juni 1895), ertheilte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten rücksichtlich der schmalspurigen, mit elektrischer Kraft zu betreibenden Kleinbahnlinie Dunkelthal—Gross-Aupa—Bergschmiede mit der Abzweigung von der Kreuzschenke zur Moharnmühle auf weitere sechs Monate verlängert.

Wien, am 26. November 1895. Z. 67.920.

Eröffnung der Kleinbahn mit elektrischem Betriebe Bielitz-Zigeunerwald.

Am 11. December 1895 wurde die von Bielitz nach Zigeunerwald führende schmalspurige Kleinbahn mit elektrischem Betriebe Bielitz-Zigeunerwald mit den Haltestellen: Bielitz Nordbahnhof, Kaiserhof, Sparcasse, Theater, Pastornak, Bad, Bleichplatz, Centrale, Park, Stadtgrenze, Kamitz, Teich, Nickelsdorf und Zigeunerwald dem öffentlichen Verkehre übergeben. Der Betrieb auf dieser nur für den Personenverkehr eingerichteten Kleinbahn wird von der Bahnunternehmung selbst geführt.

Wien, am 6. Jänner 1896. Z. 76.730 ex 1895.

Ruderschiff- und Flossverkehr auf der Donau und deren Nebenflüssen 1894 in Oberösterreich.

Nach den von der Statthalterei in Linz vorgelegten Ausweisen gestaltete sich der Ruderschiff- und Flossverkehr auf den oberösterreichischen Wasserstrassen im Jahre 1894 folgendermassen:

I. Donau.

Zu Berg angekommen und ausgeladen: in Obermühl 77 Schiffe mit 5271 q, sämmtlich aus Aschach.

Zu Thal angekommen und ausgeladen: in Aschach 82 Schiffe mit 4080 q aus Obermühl, 14 Schiffe mit 7338 q aus Neuhaus; in Brandstadt 8 Schiffe mit 636 q aus Neuhaus; in Ottensheim 4 Schiffe mit 1140 q aus Neuhaus; in Linz 45 Flösse mit 42.360 q aus Obernberg, 10 Flösse mit 1200 q aus Wesenufer, 11 Flösse mit 15.250 q aus Obermühl, 8 Schiffe mit 6600 q aus Neuhaus, 118 Schiffe und 6 Flösse mit zusammen 73.770 q aus Aschach, 639 Schiffe mit 3240 q aus Brandstadt, 197 Schiffe und 10 Flösse mit zusammen 26.805 q aus Ottensheim; in Urfahr 9 Schiffe mit 5310 q aus Kasten, 36 Schiffe mit 17.761 q aus Niederranna, 7 Schiffe mit 4230 q aus Engelhartszell, 2 Flösse mit 300 q aus Wesenufer, 7 Schiffe mit 3810 q aus Schlägen, 36 Schiffe mit 10.654 q aus Obermühl, 50 Schiffe mit 2188 q aus Brandstadt, 8 Schiffe mit 5070 q aus Laufen, 2 Schiffe mit 960 q aus Obernberg; in Mauthausen 7 Schiffe mit 348 q aus Ottensheim, 48 Schiffe mit 2400 q aus Linz, 4 Schiffe mit 2400 q aus Urfahr; an den Länden bis zur Aistmündung 657 Flösse mit 133.824 q aus der Enns und Traun und deren Nebenflüssen; im Markte Au 1049 Flösse mit 441.750 q aus der Traun und deren Nebenflüssen; in Wallsee-Hütting 41 Schiffe und 2 Flösse mit 3332 q aus der Enns und Steyr, 5 Schiffe mit 474 q aus Urfahr; in Grein 6 Schiffe mit 2660 q aus Schotterhaufen, 53 Schiffe mit 8196 q aus Urfahr, 2 Schiffe mit 551 q aus Linz; in St. Nikola 4 Schiffe mit 1680 q aus Schotterhaufen, 3 Schiffe mit 286 q aus Linz; in Sarmingstein 5 Schiffe mit 564 q aus Urfahr, 15 Schiffe mit 5462 q aus Hütting.

Eingeladen und zu Berg abgegangen: aus Aschach nach Obermühl 77 Schiffe mit 5271 q.

Eingeladen und zu Thal abgegangen: aus der Salzach 8 Schiffe mit 5070 q nach Urfahr, 12 Schiffe und 1 Floss mit zusammen 23.952 q nach der niederösterreichischen Donaustrecke (Durchgangsverkehr); aus dem Inn 23 Schiffe und 66 Flösse mit zusammen 52.260 q nach Wien und sonstigen Stationen der niederösterreichischen Donaustrecke (Durchgangsverkehr), 2 Schiffe mit 960 q nach Urfahr, 45 Flösse mit 42.360 q nach Linz; aus der deutschen Donau 9 Schiffe und 46 Flösse mit zusammen 41.524 q nach Stationen der niederösterreichischen Donau (Durchgangsverkehr); aus Kasten 9 Schiffe mit 5310 q nach Urfahr; aus Engelhartszell 7 Schiffe mit 4230 q nach Urfahr; aus Wesenufer 12 Flösse mit 1500 q nach Urfahr und Linz; aus Obermühl 36 Schiffe mit 10.654 q nach Urfahr, 82 Schiffe mit 4080 q nach Aschach, 11 Flösse mit 15.250 q nach Linz; aus Schlägen 7 Schiffe mit 3810 q nach Urfahr; aus Niederranna 36 Schiffe mit 17.761 q nach Urfahr; aus Neuhaus 14 Schiffe mit 7338 q nach Aschach, 8 Schiffe mit 636 q nach Brandstadt, 4 Schiffe mit 1140 q nach Ottensheim, 8 Schiffe mit 6600 q nach Linz, 9 Schiffe mit 24.250 q nach Wien; aus Aschach 118 Schiffe und 6 Flösse mit zusammen 73.770 q nach Linz, 25 Schiffe mit 50.671 q nach Wien; aus Brandstadt nach Urfahr 50 Schiffe mit 2188 q, nach Linz 639 Schiffe mit 3240 q, nach Wien 7 Schiffe mit 5850 q; aus Ottensheim 7 Schiffe mit 348 q nach Mauthausen, 197 Schiffe und 10 Flösse mit zusammen 26.805 q nach Linz; aus Linz 48 Schiffe mit 2400 q nach Mauthausen, 2 Schiffe mit 551 q nach Grein, 3 Schiffe mit 286 q nach St. Nikola; aus Urfahr 5 Schiffe mit 474 q nach Wallsee-Hütting, 5 Schiffe mit 564 q nach Sarmingstein, 4 Schiffe mit 2400 q nach Mauthausen und 53 Schiffe mit 8196 q nach Grein; aus der Alm, Ager und Vöckla, dann aus der Traun bei Zizlau nach der niederösterreichischen und ungarischen Donaustrecke 92 Schiffe und 1636 Flösse mit zusammen 518.873 q, und zwar aus der Alm, Ager und Vöckla nach Stein 25 Schiffe mit 12.500 q, nach Wien und Klosterneuburg 56 Schiffe mit 22.173 q, nach Klosterneuburg 1 Floss mit 1650 q, nach Wien 11 Schiffe mit 5550 q; aus der Traun 237 Flösse mit 438.300 q nach Wien, 6 Flösse mit 11.100 q nach Fischamend, 1 Floss mit 450 q nach Bruck a. d. Leitha, 1 Floss mit 18.000 q nach Ragendorf, 9 Flösse mit 17.700 q nach Pressburg, 3 Flösse mit 7650 q nach Budapest; aus der Traun bis zur Aistmündung und Au 1378 Flösse mit 441.750 q; aus Wels 12 Schiffe mit 15 q nach Linz; aus Mauthausen 122 Schiffe mit 400.665 q nach Wien; aus der Enns bis zur Aistmündung 328 Flösse mit 66.912 q, nach Wallsee 41 Schiffe und 2 Flösse mit zusammen 3332 q; aus der Stadt Steyr nach Au 971 Flösse mit 110.564 q, nach Wien 1 Schiff und 117 Flösse mit zusammen 121.574 q; aus Au nach Wien und Ungarn 26 Schiffe und 448 Flösse mit 597.906 q; aus Wallsee 15 Schiffe mit 5462 q nach Sarmingstein, 20 Schiffe und 20 Flösse mit 72.278 q nach Wien; aus Tiefenbach 25 Schiffe und 7 Flösse mit zusammen 89.084 q nach Wien; aus Grein 6 Schiffe mit 850 q nach Pöchlarn, 23 Schiffe und 18 Flösse mit zusammen 82.029 q nach Tulln und Wien; aus Schotterhaufen 6 Schiffe mit 2660 q nach Grein, 4 Schiffe mit 1680 q nach St. Nikola; aus St. Nikola 20 Schiffe und 3 Flösse mit zusammen 101.486 q nach Spitz und Wien; aus Sarmingstein 100 Schiffe und 12 Flösse

mit zusammen 392.727 q nach Wien; aus Isper 64 Schiffe und 29 Flösse mit zusammen 117.501 q nach Wien.

II. Inn und Salzach.

Zu Thal angekommen und ausgeladen: In Braunau 2 Schiffe mit 264 q aus der Salzach, 1 Schiff mit 240 q aus Rothenbuch a. Inn; in Obernberg 13 Schiffe mit 3978 q aus Oberndorf in Salzburg, 5 Schiffe mit 1500 q aus Ostermieting; in Schärding 43 Schiffe mit 14.550 q aus Oberndorf in Salzburg, 6 Schiffe mit 7461 q aus Ostermieting, 3 Flösse mit 360 q aus Braunau.

Eingeladen und zu Thal abgegangen: Aus der salzburgischen Salzach 13 Schiffe mit 3978 q nach Obernberg, 43 Schiffe mit 14.550 q nach Schärding, 8 Schiffe mit 5070 q nach Urfahr; aus der oberösterreichischen Salzach 6 Schiffe mit 7461 q nach Schärding, 5 Schiffe mit 1500 q nach Obernberg; aus der Salzach und dem Inn 28 Schiffe und 53 Flösse mit zusammen 71.224 q in die Donau; aus Rothenbuch 1 Schiff mit 240 q nach Braunau; aus Obernberg 4 Schiffe mit 3800 q nach Wien, 2 Flösse mit 960 q nach Urfahr, 45 Flösse mit 42.360 q nach Linz; aus Braunau 3 Flösse mit 360 q nach Schärding, 3 Schiffe mit 8 q nach Wien; aus Schärding 1 Floss mit 120 q nach Wien; aus Wernstein 13 Schiffe mit 1020 q nach Wien.

III. Traun.

Zu Thal angekommen und ausgeladen: In Reinthal 21 Flösse mit 1722 q von der oberen Traunstrecke Steg-Gmunden; in Bruckmühl 44 Flösse mit 3843 q aus derselben Strecke; in Kohlwehr 21 Schiffe und 66 Flösse mit zusammen 5700 q; in Steyrermühl 108 Flösse mit 8221 q aus derselben Strecke; in Kemeting 24 Flösse mit 2106 q aus derselben Strecke; in Stadl-Lambach 133 Schiffe und 72 Flösse mit zusammen 40.839 q aus Ebensee-Gmunden; in Jochlau 6 Flösse mit 543 q aus Ebensee-Gmunden; in Ischl, Ebensee und Gmunden 26 Schiffe mit 2025 q aus der oberen Traun; in Wels 369 Flösse mit 13.002 q aus der Alm, 14 Flösse mit 960 q aus der Traunstrecke Stadl-Lambach; in Kohlstadt aus der Alm 106 Flösse mit 3732 q, aus der Ager 4 Flösse mit 120 q; in Ufermann bei Marchtrenk aus der Alm 54 Flösse mit 1872 q und aus der Ager 6 Flösse mit 180 q.

Eingeladen und zu Thal abgegangen: Aus der oberen Traunstrecke Steg-Weissenbach-Ischl-Mitterweissenbach-Gmunden 21 Flösse mit 1722 q nach Reinthal, 44 Flösse mit 3843 q nach Bruckmühl, 21 Schiffe und 66 Flösse mit zusammen 5700 q nach Kohlwehr, 24 Flösse mit 2106 q nach Kemeting, 72 Flösse mit 6166 q nach Lambach, 11 Schiffe mit 5550 q in die Donau, 6 Flösse mit 543 q nach Jochlau, 3 Schiffe mit 240 q nach Ischl, 108 Flösse mit 8228 q nach Steyrermühl, 23 Schiffe mit 1785 q nach Ischl, Ebensee und Gmunden, 133 Schiffe mit 34.673 q nach Lambach; aus Stadl-Lambach 129 Schiffe und 71 Flösse mit 45.323 q in die Donau, 14 Flösse mit 960 q nach Wels; aus der Ager 23 Flösse mit 708 q nach Wels, 4 Flösse mit 120 q nach Kohlstadt, 6 Flösse mit 180 q nach Ufermann, 1551 Flösse mit 232.650 q in die Donau; aus der Vöckla 1380 Flösse mit 208.830 q in die Donau; aus der Alm 369 Flösse mit 13.002 q nach Wels, 106 Flösse mit 3732 q nach Kohlstadt, 54 Flösse mit 1872 q nach Ufermann, 3122 Flösse mit 468.300 q in die Donau; aus Wels 12 Schiffe mit 15 q nach Wien.

IV. Enns.

Zu Thal angekommen und ausgeladen: In Stadt Steyr 45 Flösse mit 8259 q aus Losenstein, 39 Flösse mit 7974 q aus Grossramming, 33 Flösse mit 6214 q aus Weyer, 40 Flösse mit 7813 q aus Reichramming, 32 Flösse mit 6862 q aus Weissenbach, 281 Flösse mit 14.580 q in Stadt Enns von der oberen Enns.

Eingeladen und zu Thal abgegangen: Aus Losenstein 45 Flösse mit 8259 q nach Steyr; aus Grossramming 39 Flösse mit 7974 q nach Steyr; aus Weyer 33 Flösse mit 6214 q nach Steyr; aus Reichramming 40 Flösse mit 7813 q nach Steyr; aus Weissenbach 32 Flösse mit 6862 q nach Steyr; aus der oberen Enns 281 Flösse mit 14.580 q nach Stadt Enns, 328 Flösse mit 66.912 q nach den Donauländen bis zur Aistmündung: aus der Enns und Steyr 41 Schiffe und 2 Flösse mit zusammen 3332 q nach Wallsee; aus der Stadt Steyr 971 Flösse mit 110.564 q nach Wien.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Linie Wien—Eger: Bauliche Herstellungen in der Station Plan: Politische Begehung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Plan hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes für die Herstellung eines neuen Aufnahmsgebäudes mit Veranda und für die Verlängerung des bestehenden Desinfectionsgeleises in der Station Plan für den 18. Jänner anberaumt. [G.-I.-Z. 619.]

Oesterr. Nordwestbahn. (Linie Wien—Tetschen: Desinfectionsanlage in Gross-Wossek: Politische Begehung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Kolin hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes für die Errichtung einer Desinfectionsanlage in der Station Gross-Wossek für den 18. Jänner anberaumt. [G.-I.-Z. 548.]

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. (Linie Wien—Bodenbach: Diverse Bauherstellungen.) Die Herstellung von Leistenmauern und gepflasterten Gräben im Einschnitte bei km 67·0/1 der Strecke Frättingsdorf—Enzersdorf rechts und links der Bahn, sowie in km 81·5·8 der Strecke Staatz—Laa rechts der Bahn, ferner die Erweiterung der Einfriedung beim Aufnahmsgebäude und die Pflasterung zwischen dem Magazinsgeleise und dem rechtsseitigen Hauptgeleise in der Station Mistelbach wurde genehmigt. [11. December 1895, Z. 68.441.]

— (Unterfahrung von Objecten durch Canäle in Aussig.) Das Project für die Durchführung von Betoncanälen unterhalb der Sohle der Bahnobjecte in km 515·8/9 und 516·0/1 anlässlich der Seitens der Stadtgemeinde Aussig vorzunehmenden theilweisen Canalisirung der Elbe- und Elbbergstrasse, dann für die in Folge der Wegregulirung links der Bahn in der bezeichneten Strecke bedingte Adaptirung des Stützmauerparapetes der Bahn wurde genehmigt. [10. December 1895, Z. 68.021.]

— (Zufahrt in Přelouč.) Für Zwecke des Ferdinand Cepek wurde behufs Gewinnung einer directen Zufahrt von seiner nächst der Station Přelouč situirten Cichoriendörre und Dampfsäge zum Frachtenmagazine der genannten Station eine 4 m breite Rampe hergestellt. [5. December 1895, Z. 67.186.]

— (Umbau der Nachtwächterwohnung in der Station Chotzen.) In der Station Chotzen wird das Wohnhaus für den Nachtwächter umgebaut. [14. December 1895, Z. 73.146.]

— (Aenderung in der Schrankenbedienung.) Auf Grund des Ergebnisses der am 18. September 1895 durchgeführten Localverhandlung wurde für die Auflassung des Wächterpostens Nr. 408 und für die hiedurch bedingte Aenderung in der Schrankenbedienung bei den daselbst befindlichen Wegübersetzungen in km 491·4/5 und 491·1/8 die Ausführungsbewilligung ertheilt. [21. December 1895, Z. 74.357.]

— (Linie Böhmisch-Trübau—Olmütz: Schleppgeleise zu den Tabakmagazinen in Olmütz.) Für ein aus den Umladegeleisen in der Station Olmütz abzweigendes und zu den neu zu erbauenden Tabakmagazinen in Olmütz führendes Schleppgeleise wurde der Bauconsens ertheilt. [31 October 1895. Z. 61.769.]

Localbahn Strakonitz-Winterberg. (Bahndurchlass in km 9·4/5: Politische Begehung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Strakonitz hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes der k. k. Eisenbahn-Betriebsdirection in Pilsen betreffs Herstellung eines Bahndurchlasses in km 9·4/5 und die Absperrung der Grundparzellen Nr. 40/1 und 78 in Přechowitz an der Localbahn Strakonitz-Winterberg für den 16. Jänner anberaumt. [G.-I.-Z. 245.]

Kahlenberg-Eisenbahn-Gesellschaft. (Auflassung von Handschranken: Localcommission.) Die k. k. Statthalterei in Wien hat die Localcommission hinsichtlich des Projectes der Kahlenberg-Eisenbahn-Gesellschaft, betreffend die Auflassung des Handschrankens bei der Wegüberfahrt in km 0·176 und des Zugschrankens bei der Strassenübersetzung in km 0·436 der Kahlenbergbahn, auf den 17. Jänner anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Bezirkscommissär Dr. Franz Richter betraut. [G.-I.-Z. 773.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Herstellung einer Telephon-Correspondenzlinie in der Station Mähr.-Ostrau.) In der Station Mähr.-Ostrau wurde zum Zwecke der rascheren Abwicklung des Bahnerhaltungsdienstes eine telephonische Verbindung zwischen der Kanzlei der Streckenleitung der Hauptbahn und dem Bahnerhaltungs-Depot am südlichen Ende des Hauptbahnhofes dieser Station hergestellt. Die Ausführung dieser Telephonverbindung erfolgte im Einvernehmen mit der k. k. Post- und Telegraphen-Direction in Brünn, durch deren Organe auch die Herstellung der Leitung bewirkt wurde. Die k. k. General-Inspection hat den diesbezüglichen Bericht der Bahnverwaltung zur Kenntniss genommen und im Hinblicke darauf, dass die in Rede stehende Telephonverbindung lediglich zum Zwecke des Bahnerhaltungsdienstes zu benützen ist und auf derselben keinerlei auf die Sicherheit des Zugsverkehres bezughabende Correspondenzen zu befördern sind, von der Erstellung einer besonderen Instruction über die Gebrauchsnahme dieser Einrichtung abgesehen. [G.-I.-Z. 24.893 ex 1895.]

Kaschau-Oderberger Eisenbahn. (Einstellung eines Lastwagens.) Das k. k. Handelsministerium hat die Typenpläne für einen zum Transporte von voluminösen Gütern bestimmten gedeckten Lastwagen, welchen die Möbelfabrik Josef Javorek in Teschen durch die Nesselsdorfer Wagenbaufabriks-Gesellschaft mit der Bestimmung zur Einstellung in den Fahrpark der Kaschau-Oderberger Eisenbahn herstellen zu lassen beabsichtigt, genehmigt. [Z. 71.884 ex 1895.]

Süddnorddeutsche Verbindungsbahn. (Stationsnamenänderung.) Das Handelsministerium hat gestattet, dass die Bezeichnung der Station Tannwald der Linie Eisenbrod—Tannwald in Tannwald-Schumburg abgeändert werde. Diese Aenderung tritt mit Beginn der Sommerfahrordnung, das ist mit 1. Mai, in Wirksamkeit. [Z. 1854.]

Witkowitzer Werksbahn. (Locomotivprüfung.) Am 12. December 1895 fand im Sinne der Eisenbahn-Betriebsordnung die technisch-polizeiliche Prüfung der schmalspurigen Tenderlocomotive Nr. XVIII, welche im Jahre 1895 in der Krauss'schen Locomotivfabrik in München neu erbaut wurde, mit der Fabriksnummer 3292 versehen und für die Materialbeförderung auf der schmalspurigen Werksbahn in Witkowitz bestimmt ist, mit anstandslosem Ergebnisse statt. Die Locomotive wurde nach den mit Handelsministerialerlass vom 26. October 1895, Z. 58.600, genehmigten Typenplänen angefertigt. Der Kessel hat die vorgeschriebene Probe gut bestanden. Die Locomotive hat zwei gekuppelte Achsen, von welchen die zweite die Triebachse ist. Das Speisewasser befindet sich in einem unter dem Langkessel zwischen dem Rahmenbau angebrachten Kasten. Dieser Rahmenbau liegt innerhalb, die horizontalen Dampfcylinder und die Steuerung nach System Stephenson ausserhalb der Räder. Der Kessel mit Rahmen ruht mittelst dreier Blattfedern, von welchen die der Triebachse eine Querfeder ist, auf den Achsbüchsen. Die Locomotive hat vorne und rückwärts je eine Feder als Puffer und je einen eisernen Querbalken als Bahnräumer, ferner zwei Injectoren, sowie eine vollständige Kesselarmatur und eine auf die Triebräder wirkende Hebelbremse. Ausserdem hat die Maschine noch einen schwach conischen Schornstein und einen Rauchkasten, sowie ein Funkensieb. Bei der Probefahrt auf den Geleisen der Witkowitzer Werksbahn wurde eine maximale Geschwindigkeit von 27 km per Stunde erreicht. [Z. 1370.]

Verkehrsstörungen und Behebung von solchen.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen: (Eisenbahn-Betriebsdirection Olmütz.)

9. Jänner: Wegen Schneeverwehung wurde der Gesammtverkehr in der Strecke Olmütz—Jägerndorf auf circa 24 Stunden eingestellt.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn:

11. Jänner: Der Gesammtverkehr auf der Localbahn Zauchtl-Fulnek wurde wieder aufgenommen.

13. Jänner: Der Gesammtverkehr auf der Localbahn Stauding-Wagstadt wurde mit Zug 3212 wieder aufgenommen.

14. Jänner: Auf der Localbahn Troppau-Bennisch konnten wegen Schneeverwehung Zug 3517 nur bis Mladetzko und Zug 3502 in der Theilstrecke Bennisch—Mladetzko nicht verkehren. Mit Zug 3532 wird der Verkehr wieder normal aufgenommen.

14. Jänner: Wegen Schneeverwehung wurde der Gesammtverkehr auf der Localbahn Zauchtel—Fulnek eingestellt.

Oesterreichisch-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft:

14. Jänner: Der in Folge eines Eisenbahnunfalles am 12. Jänner auf der Strecke Kralohof—Okřiško unterbrochene Verkehr wurde mit Zug 1503 wieder aufgenommen.

Nachrichten aus Ungarn.

Localbahn Csákovár-Bóka. (Eröffnung des Betriebes.) Am 20. December 1895 wurde die Localbahn Csákovár-Bóka (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 148 ex 1895) dem Betriebe übergeben. Die Torontáler Comitats-Localbahn-Actiengesellschaft wird die von ihr erbaute Gesammtlinie Zsebely—Csákovár—Bóka von Bóka aus zum Anschlusse bis an einen geeigneten Punkt ihrer Betriebslinie Nagy-Becskerek—Pancsova verlängern.

Localbahn Zólyom-Brezó—Erdököz—Tiszolcz. (Technisch-polizeiliche Begehung und Eröffnung der Theilstrecke Zólyom-Brezó—Bikas—Erdököz.) Am 14. December 1895 fand unter Führung des Ministerialsecretärs Dr. Árpád Páp des kgl. ungarischen Handelsministeriums und mit Beiziehung der Vertreter der interessirten Staats-, Comitats- und Gemeindebehörden die technisch-polizeiliche Begehung der Theilstrecke Zólyom-Brezó—Bikas—Erdököz der Localbahn Zólyom-Brezó—Breznóbánya—Tiszolcz (vergl. Concessionsurkunde Vrdgs.-Bl. Nr. 93 ex 1895) statt. Die Gesammtlinie wird die als Sackbahn endigende Flügelbahn Zólyom (Altsohl)—Beszercze-Bánya (Neusohl) — Zólyom-Brezó der Hauptlinie Budapest — Hatvan—Zólyom—Ruttka (—Zolna — Czácza — Oderberg) der kgl. Ungar. Staatsbahnen mit der gleichfalls als Sackbahn endigenden Flügelbahn Feled—Tiszolcz der Staatsbahnlinie Fülek—Miskolcz seinerzeit in deren Endstation Tiszolcz verbinden. Der Bitte der Interessenten der Comitate Zólyom (Sohl) und Gömör, sowie der von der Theilstrecke Zólyom-Brezó—Bikas—Erdököz berührten Bergbau- und Hüttengewerkschaften entsprechend, hat der kgl. ungarische Handelsminister gestattet, dass vorläufig die Theilstrecke Zólyom-Brezó—Bikas—Erdököz dem Verkehr übergeben wird. Nachdem der Bauzustand und die Einrichtung der begangenen Linie als entsprechend befunden wurde, ertheilte der Leiter der Commission die Bewilligung zur sofortigen Eröffnung des Betriebes sowohl der Hauptlinie, als auch der Flügelbahn Bikas—Bikaser Eisenhütte, welcher am 15. December 1895 aufgenommen wurde. Die Eröffnung der restlichen Linie Erdököz—Tiszolcz, einer der schwierigsten Gebirgsbahnen Ungarns, welche zum grossen Theile für Benützung von Locomotiven System Abt erbaut und eingerichtet wird, dürfte bereits auch im Laufe des Sommers 1896 stattfinden.

Localbahn Györ-Veszprém-Dombovár. (Technisch-polizeiliche Begehung und Eröffnung der Theilstrecke Veszprém-Dombovár.) Am 28. und 29. December 1895 fand unter Führung des Ministerial-Secretärs des kgl. ungar. Handelsministeriums Dr. Aladár Návay und mit Beiziehung der Vertreter der interessirten Staats-, Comitats- und Gemeindebehörden, sowie der den Betrieb führenden kgl. Ungar. Staatsbahnen die technisch-polizeiliche Begehung der Theilstrecke Veszprém—Dombovár der Localbahn Györ-Vesprém-Dombovár (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 144 ex 1895) statt. Nachdem die Commission den Bauzustand und die Einrichtung der von der Budapester Bauunternehmungsfirma Getto hergestellten, 122 km langen Theilstrecke Veszprém—Dombovár der insgesammt 192 km langen Localbahn Györ-Veszprém-Dombovár als durchaus entsprechend befunden hatte, ertheilte der Commissionsleiter die Bewilligung zur Aufnahme des Betriebes durch die Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen, deren Szombathelyer (Steinamanger) Betriebsleitung die neu eröffnete Localbahn untersteht. Die Linie verbindet von Veszprém aus die Linie Székesfehérvár (Stuhlweissenburg)—Kis-Czell—Szombathely (Steinamanger) (—Fehring—Graz) der kgl. Ungar. Staatsbahnen in Lepsény mit der Südbahnlinie Budapest (Ofen)—Kanizsa—Pragerhof und in Dombovár mit der Hauptlinie Budapest—Dombovár—Zákány—Zágráb (Agram)—Fiume.

Projectirte Localbahn Ráczkeve—Duna-Pataj. (Projectirte Verlängerung bis Kalocsa und Bau einer Flügelbahn bis Szállás.) Die Concessionswerber der projectirten Localbahn Ráczkeve—Duna-Pataj (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 120 ex 1892, Vorconcession Post 2) haben den Beschluss gefasst, die Linie von deren südlicher Endstation Duna-Pataj aus bis Kalocsa zu verlängern und ausserdem eine nächst Solt von einem geeigneten Punkte der neu projectirten Strecke Duna-Pataj—Kalocsa ausgehende, bis Fülöp-Szállás führende Flügelbahn zu erbauen. In Folge dessen wird das für die 72 km lange Strecke Ráczkeve—Duna-Pataj bemessene effective Baucapital von 1,984.000 fl., das ist 32.000 fl. per laufendes Bahnkilometer, zum Ausbau der 7 km langen Fortsetzung bis Kalocsa um 224.000 fl. und der 8·5 km langen, von Solt bis Fülöp-Szállás führenden Flügelbahn um 272.000 fl., d. i. insgesammt um 476.000 fl. vermehrt, daher auf 2.460.000 fl. erhöht werden. Durch die Fortsetzung der Linie Ráczkeve—Duna-Pataj bis Kalocsa wird durch Vermittlung der nördlichen Anschlusslinie Budapest—Ráczkeve und der projectirten südlichen Anschlusslinie Kalocsa—Baja (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 100 ex 1895, Vorconcession Post 2) im Anschlusse an die Linie Baja—Ujvidék (Neusatz) eine parallel mit der Donau von Budapest bis Ujvidék führende Linie geschaffen werden, welche von Baja aus nach Ueberbrückung der Donau zwischen Baja und Báttaszék eine von der bisherigen Trajectverbindung unabhängige Verbindung mit dem donaurechtsuferseitigen Betriebsnetze erhalten wird. Durch die projectirte Flügelbahn Solt—Fülöp-Szállás wird ferner diese Linie mit der radialen Hauptlinie Budapest—Fülöp-Szállás—Ujvidék—Zimony—Belgrad der kgl. Ungar. Staatsbahnen und mit der in deren Betriebe stehenden transversalen Localbahn Fülöp-Szállás—Kecskemét, bezw. mit der Hauptlinie (Wien—) Marchegg—Budapest—Kecskemét—Orsova—Verciorova verbunden werden.

Budapester Stadtbahn-Actiengesellschaft für Strasseneisenbahnen mit elektrischem Betriebe. (Ausbau der Linie längs dem Donauquai.) Nachdem durch Lage und Stellung des bereits im Bau begriffenen donaulinksuferseitigen Brückenkopfes der Budapester Staatsbrücke nächst dem Vámháztér (Zollamtsplatz) und die bereits im Principe beschlossene Lage und Stellung der demnächst auszubauenden Staatsbrücke am Eskütér (Schwurplatz) die für fernerhin massgebenden Niveauverhältnisse des linksuferseitigen Quaiabschnittes im Bereiche des IV. Stadtbezirkes (Innerstadt) nunmehr präcisirt sind, hat die Budapester hauptstädtische Communalverwaltung, vorbehaltlich der ministeriellen Genehmigung, den Ausbau des Schlussgliedes Boráruspplatz—Petöfyplatz—Rudolfsquai (vergl. Verordgs.-Bl. Nr. 24 und 68 ex 1895) der Budapester Stadtbahn-Gesellschaft für Strassenbahnen mit elektrischem Betriebe im Principe genehmigt. Durch die neue Linie wird vom Boráruspplatze, dem bisherigen Endpunkte der Hauptlinie über die grosse Ringstrasse, und zwar längs dem Quai zum Anschlusse an die Linie Akademie (Kronprinz Rudolfsquai)—Ringstrasse, der Ring des donaulinksuferseitigen Betriebsnetzes der Gesellschaft geschlossen, welcher über die zu erbauende Staatsbrücke am Eskütér fernerhin Anschluss an das im Bereiche der donaurechtsuferseitigen Stadtbezirke projectirte Betriebsnetz finden wird.

Ausland.

Italien. (Linie Isernia—Campobasso.) Die General-Direction der Strade Ferrate Meridionali hat dem Ministerium für öffentliche Arbeiten das definitive Project für die zweite und dritte Strecke der Linie Isernia—Campobasso, Boiano—Cantalupo und Cantalupo—Carpinone zur Genehmigung vorgelegt. Die zwei Strecken haben eine Gesammtlänge von 17.496·45 m. Der Minimal-Curvenradius beträgt 250 m, die Maximalsteigung 25 pCt. Auf beiden Strecken sind 62 Kunstobjecte vorgesehen, und zwar 24 auf der zweiten und 38 auf der dritten. Die bedeutenderen derselben sind: Zweite Strecke: Eine Brücke über den Callora Nuova in 5 Bogen mit 10 m Lichtweite; eine Brücke über den Callora Vecchia in 3 Bogen mit 5 m Lichtweite. Dritte Strecke: Eine Brücke über den Battone in 5 Bogen mit 8 m Lichtweite; ein Viaduct in 9 Bogen mit 8 m Lichtweite über den Lunate; eine Brücke über den Tura in 4 Bogen mit 8 m Lichtweite. Die gedachten Strecken enthalten nur den einen Tunnel von Castelpetroso in der Gesammtlänge von 3430 m. Weiters enthält die Linie nur die Station Cantalupo del Sannie-Macchiagodena und eine Haltestelle, San Massimo. Wächterhäuser sind 15 projectirt, 9 in der zweiten und 6 in der dritten Strecke.

— (Generalversammlung der Mittelmeerbahn.) Am 26. November 1895 hat in Mailand die ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Mittelmeerbahn, welche zum Zwecke der Genehmigung des Rechnungsabschlusses pro 1894/95 einberufen worden war, stattgefunden. Es waren 132 Actionäre, 91.247 Actien repräsentirend, zugegen. Es präsidirte der Senator Allievi, Präsident des Verwaltungsrathes, und war auch General-Director Massa anwesend. Nach Verlesung des Geschäftsberichtes wurden nachstehende Anträge des Verwaltungsrathes genehmigt:

1. Dem Rechnungsabschlusse pro 1894/95 das Absolutorium zu ertheilen,
2. eine Dividende von 25 Lire für jede der 360.000 Actien festzusetzen.

550.000 Lire wurden für Gehaltserhöhungen und Remunerationen bestimmt.

Verschiedene Mittheilungen.

Firmaprotokollirung. In dem Handelsregister des k. k. Handelsgerichtes Wien wurde am 24. December 1895 die Firma:

„Localbahn Beneschau-Wlaschim“

böhmisch:

„Mistní dráha Benešov-Vlašim“

mit nachstehenden Rechtsverhältnissen eingetragen:

1. Diese Firma ist eine auf Grund der Allerhöchsten Concessionsurkunde vom 6. November 1894, R.-G.-Bl. Nr. 233, der mit Erlass des k. k. Ministeriums des Innern vom 4. Juli 1895, Z. 17.058, genehmigten Statuten und des Constituirungsactes vom 13. November 1895 errichtete Actiengesellschaft.
2. Dieselbe hat ihren Sitz in Wien.
3. Zweck der Gesellschaft ist der Bau und Betrieb einer normalspurigen Localbahn von der Station Beneschau der Kaiser Franz-Josef-Bahn nach Wlaschim.
4. Die Gesellschaft endet mit dem Ablaufe der Concessionsdauer für die vorgenannte Localbahn, sofern nicht nach den Bestimmungen des Handelsgesetzbuches oder in Folge früheren Erlöschens der Concession oder endlich über einen von der k. k. Staatsverwaltung genehmigten Beschluss der Generalversammlung eine frühere Auflösung erfolgen sollte.
5. Das Gesellschaftscapital ist mit dem Betrage von 330.000 fl. festgesetzt und besteht aus 1650 Stück auf den Inhaber lautenden Stammactien zu 200 fl. Die Actien sind untheilbar.
6. Vorstand der Gesellschaft ist der Verwaltungsrath. Derselbe besteht aus mindestens sieben, höchstens neun Mitgliedern. Dem k. k. Handelsministerium steht das Recht zu, eines der Mitglieder des Verwaltungsrathes zu ernennen. In gleicher Weise haben das Königreich Böhmen und die Bezirksvertretung Wlaschim, insolange dieselben durch den Besitz der sämmtlichen von ihnen gezeichneten Stammactien an dem Bahnunternehmen betheiligt sind, das Recht, je ein Mitglied in den Verwaltungsrath zu entsenden. Die übrigen Mitglieder des Verwaltungsrathes werden von der ordentlichen Generalversammlung aus der Zahl der Actionäre auf die Functionsdauer bis zum Ablauf der nächsten ordentlichen Generalversammlung gewählt. Die von der ordentlichen Generalversammlung zu wählenden Mitglieder des Verwaltungsrathes

müssen sämmtlich die österreichische Staatsbürgerschaft besitzen und im Gebiete der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder ihren Wohnsitz haben. Im Falle des Ablebens oder Ausscheidens eines gewählten Verwaltungsrathsmitgliedes vor Ablauf seiner Functionsdauer ist, sofern etwa in Folge dessen die Zahl der Mitglieder des Verwaltungsrathes unter die statutenmässige Minimalzahl gesunken wäre, diese Stelle provisorisch vom Verwaltungsrathe aus der Zahl der Actionäre zu besetzen. Ueberdies ist der Verwaltungsrath berechtigt, sich im Wege der Cooptirung bis zur statutenmässigen Maximalzahl zu ergänzen.

Seitens des Landesausschusses des Königreiches Böhmen wurde Johann Rybář, k. k. Baurath und Centralinspector der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn in Wien, und Seitens der Bezirksvertretung Wlaschim Johann Neubauer, Bezirksvorsteher in Wlaschim, in den Verwaltungsrath entsendet.

Bei der constituirenden Generalversammlung vom 13. November 1895 wurden als Verwaltungsrathsmitglieder gewählt:

Franz Filipek, Handelsmann in Wlaschim;
Dr. Carl Hellmuth, Arzt in Wlaschim;
Leopold Hufnagl, Central-Güterdirector in Wlaschim;
Dr. Wenzel Pittermann, Advocat in Wlaschim, und
Stanislaus Rygel, Dechant in Wlaschim.

7. Die Firma der Gesellschaft wird collectiv in der Art gezeichnet, das unter die vorgedruckten oder von wem immer geschriebenen Worte: „Localbahn Beneschau-Wlaschim“ oder „Místní dráha Benešov-Vlašim“ entweder:
   a) zwei Mitglieder des Verwaltungsrathes, oder
   b) ein Mitglied des Verwaltungsrathes und ein mit der Procura betrauter Beamter, letzterer mit einem die Procura andeutenden Zusatze, eigenhändig ihre Namen beisetzen.
8. Die Kundmachungen der Gesellschaft erfolgen durch die einmalige Einschaltung in der amtlichen Wiener Zeitung.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des IV. Stückes.) Das am 7. Jänner 1896 herausgegebene IV. Stück enthält unter

Nr. 1780: Kundmachung der k. k. Landesregierung für die Bukowina vom 30. December 1895, Z. 22.291, betreffend die Wiedergestattung des freien Verkehres mit Schweinen im politischen Bezirke Kotzman.

Nr. 1781: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Steiermark vom 3. Jänner 1896, Z. 164, betreffend die Wiedergestattung der Einfuhr von Schweinen aus dem Stadtgebiete Essegg in Croatien nach Steiermark.

Nr. 1782: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Niederösterreich vom 4. Jänner 1896, Z. 38, betreffend die Gestattung der Einfuhr von geschlachteten Schweinen mittelst Wagen in den politischen Bezirk Bruck a. d. Leitha aus den benachbarten ungarischen Gemeinden.

Nr. 1783: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Oberösterreich vom 30. December 1895, Z. 22.522/II, betreffend das Verbot der Einfuhr von Schweinen aus dem Stadtgebiete Debreczin in Ungarn nach Oberösterreich.

Nr. 1784: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Kärnten vom 3. Jänner 1896, Z. 51, betreffend die Wiedergestattung der Einfuhr von lebenden Mastschweinen aus Essegg in Croatien-Slavonien nach Villach in Kärnten.

Nr. 1785: Kundmachung der Landesregierung für Bosnien und die Herzegowina vom 24. December 1895, Z. 156.928, betreffend die Einfuhr von Schweinefleisch nach Bosnien und der Herzegowina.

Nr. 1786: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Niederösterreich vom 4. Jänner 1896, Z. 58, betreffend die Bestimmung der Eisenbahnstationen Wien St. Marx, Matzleinsdorf, Nordbahnhof und Staatsbahnhof als Ausladestationen für aus Ungarn und Croatien-Slavonien provenirende, im geschlachteten Zustande nach Wien zugeführte Schweine.

Nr. 1787: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 3. Jänner 1896, Z. 988, betreffend das Verbot der Einfuhr von Klauenthieren aus den politischen Bezirken Tarnów, Bobrka und Zolkiew in Galizien nach Böhmen.

Nr. 1788: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Schlesien vom 4. Jänner 1896, Z. 80, betreffend die Gestattung der Einfuhr von Mastschweinen aus dem Stadtgebiete Essegg in Croatien-Slavonien nach Schlesien.

Nr. 1789: Kundmachung der k. k. Landesregierung für die Bukowina vom 1. Jänner 1896, Z. 22.489, betreffend das Verbot der Einfuhr von Schweinen aus Debreczin in Ungarn in die Bukowina.

— (Inhalt des V. Stückes.) Das am 8. Jänner 1896 herausgegebene V. Stück des obenannten Blattes enthält unter

Nr. 1790: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Dalmatien vom 26. December 1895, Z. 33.122 IV, betreffend die Wiedergestattung der Einfuhr von Schweinen aus dem Kreise Bihač im Occupationsgebiete nach Dalmatien.

Nr. 1791: Erlass des k. k. Ministeriums des Innern vom 1. Jänner 1896, Z. 38.508, an alle politischen Landesbehörden, betreffend die Einfuhr von Schlachtvieh aus Oesterreich-Ungarn nach Bayern.

Nr. 1792: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Niederösterreich vom 7. Jänner 1896, Z. 1087, betreffend die Bekanntgabe der in Galizien mit Maul- und Klauenseuche verseuchten und der wegen Schweinepest gesperrten Gebiete.

Nr. 1793: Kundmachung der k. k. Statthalterei für das Küstenland vom 3. Jänner 1896, Z. 135/IV, betreffend die Wiedergestattung der Einfuhr von Schweinen aus dem Stadtgebiete Essegg in Croatien-Slavonien in das Küstenland.

Nr. 1794: Kundmachung der k. k. Statthalterei für das Küstenland vom 31. December 1895, Z. 26.552 IV, betreffend das Verbot der Einfuhr von Schweinen aus Debreczin in Ungarn in das Küstenland.

— (Inhalt des VI. Stückes.) Das am 9. Jänner 1896 herausgegebene VI. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 1795: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Schlesien vom 5. Jänner 1896, Z. 350, betreffend die Gestattung der Einfuhr von Wiederkäuern aus den politischen Bezirken Podhajce und Mielec in Galizien nach Schlesien.

Nr. 1796: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 3. Jänner 1896, Z. 208.741, betreffend die Wiedergestattung der Einfuhr von Schweinen aus den Gerichtsbezirken Sieniawa, Rozwadów und Przemysl in Galizien nach Böhmen.

Nr. 1797: Kundmachung der k. k. Landesregierung für die Bukowina vom 4. Jänner 1896, Z. 20.132, betreffend die Gestattung der Ein- und Durchfuhr der im § 4, lit. b) des Rinderpestgesetzes vom Jahre 1880 bezeichneten thierischen Rohstoffe aus Rumänien nach der und durch die Bukowina.

— (Inhalt des VII. Stückes.) Das am 10. Jänner 1896 herausgegebene VII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 1798: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Salzburg vom 4. Jänner 1896, Z. 75, betreffend die Zulassung der Einfuhr von Schweinen aus dem Stadtgebiete Essegg in Croatien-Slavonien nach Salzburg.

Nr. 1799: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 3. Jänner 1896, Z. 824, betreffend die Wiedergestattung der Einfuhr von Schweinen aus dem Stadtgebiete Essegg in Croatien-Slavonien nach Böhmen.

Nr. 1800: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Krain vom 3. Jänner 1896, Z. 101, betreffend die Wiedergestattung der Schweineeinfuhr aus dem Stadtgebiete Essegg in Croatien-Slavonien nach Krain.

Nr. 1801: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Mähren vom 4. Jänner 1896, Z. 249, betreffend die Gestattung der bedingungsweisen Einfuhr von Schweinen aus dem Stadtgebiete Essegg in Croatien-Slavonien nach Mähren.

— (Inhalt des VIII. Stückes.) Das am 11. Jänner 1896 herausgegebene VIII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 1802: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Galizien vom 2. Jänner 1896, Z. 107.367, betreffend die Wiedergestattung des freien Verkehres mit Schweinen im Gerichtsbezirke Bochnia.

Nr. 1803: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Galizien vom 2. Jänner 1896, Z. 109.281, betreffend das Verbot der Einfuhr serbischer Schweine aus Steinbruch in Ungarn nach Galizien.

Nr. 1804: Verzeichniss der von der Lungenseuche betroffenen Sperrgebiete in Oesterreich-Ungarn, aus welchen die Einfuhr von Rindvieh auf Grund des Artikels 5 des Viehseuchen-Uebereinkommens vom 6. December 1891, sowie Ziffer 5 des Schlussprotokolles verboten ist

— (Inhalt des IX. Stückes.) Das am 13. Jänner 1896 herausgegebene IX. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 1805: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 8. Jänner 1896, Z. 1974, betreffend die Wiedergestattung der Einfuhr von Schweinen aus dem politischen Bezirke Kotzman in der Bukowina nach Böhmen

Nr. 1806: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 8. Jänner 1896, Z. 3600, betreffend das Verbot der Einfuhr von Schlachtvieh vom Olmützer Viehmarkte nach Böhmen.

Nr. 1807: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Tirol und Vorarlberg vom 7. Jänner 1896, Z. 196, betreffend die Wiedergestattung der Einfuhr von Schweinen aus dem Stadtgebiete Essegg in Croatien-Slavonien nach Tirol und Vorarlberg.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Norddeutscher Getreideverkehr mit Galizien und der Bukowina.

Einführung des Tarifnachtrages IV.

Mit Giltigkeit vom 1. Februar 1896 gelangt zum Tarife vom 1. August 1894 für den vorbezeichneten Verkehr der Nachtrag IV zur Einführung.

Derselbe enthält:

1. Die Aufhebung der Frachtsätze für den Verkehr mit den Stationen Danzig loco und Neufahrwasser loco ab 1. April 1896.
2. Erweiterung des Ausnahmetarifes für den Verkehr mit den Seehafenstationen transito seewärts.

Exemplare dieses Nachtrages können von den betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen zum Preise von 20 Hellern oder 20 Pfennig pro Stück bezogen werden.

Wien, am 9. Jänner 1896. [15]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Güterverkehr Illowo loco und transito mit Galizien, der Bukowina und Rumänien über Warschau—Granica.

Einführung eines Tarifnachtrages.

Mit 1. April 1896 tritt zu dem vom 20. December 1892 a. St./1. Jänner 1893 n. St. giltigen Tarife für den Güterverkehr Illowo loco und transito mit Galizien, der Bukowina und Rumänien über Warschau—Granica der Nachtrag IV in Kraft. Derselbe enthält eine Ergänzung der Bestimmungen, dahin lautend, dass die Frachtsätze des Specialtarifes I für Getreide etc. auf Sendungen mit der Frachtbriefvorschreibung „nach Danzig transit", beziehungsweise „nach Neufahrwasser transit" keine Anwendung finden.

Exemplare des bezeichneten Nachtrages sind durch die betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen unentgeltlich zu beziehen.

Wien, am 10. Jänner 1896. [16]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Einführung von Tarifnachträgen.

Am 1. Februar 1896 gelangt

1. zum Gütertarif, Theil II, gemeinschaftliches Heft D vom 1. April 1895,
2. zum Theil III, Heft 4 (Tarif für Getreidetransporte) vom 1. April 1895,
3. zum Anhang zu Theil III, Heft 4 vom 1. April 1895

je ein I. Nachtrag zur Einführung.

Diese Nachträge, welche Aenderungen und Ergänzungen des entsprechenden Haupttarifes, bezw. Anhanges enthalten, sind bei den betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen und Stationen unentgeltlich zu beziehen.

Wien, am 11. Jänner 1896. [17]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen

Galizisch-Ungarischer Gemeinschaftsverkehr.

Ausgabe eines Nachtrages II zu den Kartirungssätzen vom 1. September 1894, sowie Ausgabe eines Nachtrages II zum Tarif, Theil II, Heft 1 vom 1. Juli 1894.

Mit 1. März 1896 gelangt ein Nachtrag II zu den Kartirungssätzen vom 1. September 1894 zur Einführung.

Derselbe enthält neue Streckensätze rücksichtlich der k. k. Oesterr. Staatsbahnen (Linien in Galizien und der Bukowina).

Ferner tritt mit 1. März 1896 ein Nachtrag II zum Tarif, Theil II, Heft 1 vom 1. Juli 1894 in Kraft, mittelst welchem das genannte Tarifheft 1 sammt dem zugehörigen Nachtrage I rücksichtlich des Verkehres mit den Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen ausser Kraft gesetzt wird.

Exemplare der Nachträge werden bei den betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen rechtzeitig erhältlich sein.

Wien, am 11. Jänner 1896. [18]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen. Kgl. Ungarische Staatseisenbahnen. K. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn. K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Einführung eines neuen directen Personentarifes.

Mit 1. März 1896 gelangt für den directen Personenverkehr zwischen Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen und der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn einerseits, dann Stationen der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen und der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Bahn andererseits via Körösmezö, Lawoczne, Mezö-Laborcz, Orló, Zwardon und Fehring ein neuer Tarif zur Einführung.

Hiedurch werden die nachstehenden directen Personentarife aufgehoben:

1. Zwischen Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen einerseits und Stationen der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen andererseits via Lawoczne (Beskid Landesgrenze), Lupków (Vidrány Landesgrenze) und Fehring (Gyanafalva), giltig vom 1. Juli 1894.
2. Zwischen Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen einerseits und Stationen der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen und den ungarischen Stationen der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Bahn andererseits via Lawoczne, Orló und Zwardón, giltig vom 1. Juli 1894.
3. Zwischen Stationen der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Bahn einerseits und Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen andererseits via Orló, giltig vom 1. April 1893.

Exemplare des neuen Tarifes sind bei den betheiligten Verwaltungen zum Preise von 30 kr. ö. W. erhältlich.

Wien, am 13. Jänner 1895. [19]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Bayerisch-Belgischer Verkehr.

Einführung eines Tarifnachtrages.

Mit Giltigkeit vom 1. Februar 1896 gelangt der Nachtrag I zum Tarife vom 1. Mai 1894 für die Beförderung von lebenden Thieren und Eisenbahn-Fahrzeugen im Bayerisch-Belgischen Verkehre zur Einführung.

Nachtrag I enthält Frachtsätze für die Beförderung von Schafen in Einzelsendungen, sowie Ergänzungen des Haupttarifes.

Wien, am 13. Jänner 1896. [20]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

Ost-Nordwest-Oesterreichischer Eisenbahnverband.

Einführung des Nachtrages II zum Tarife Theil II, Heft 5.

Mit Giltigkeit vom 1. Februar 1896 gelangt zum Tarife Theil II, Heft 5 (Ausnahmetarif für Zucker), giltig vom 1. October 1892, der Nachtrag II zur Einführung.

Mit diesem Nachtrage wird die Reexpedition für Zuckersendungen im öffentlichen Landes-Lagerhause in Lemberg zugestanden.

Exemplare dieses Nachtrages können von den betheiligten Verwaltungen zu dem Preise von 10 Kreuzer bezogen werden.

Wien, am 11. Jänner 1896. [21]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Ost-Nordwest-Oesterreichischer Eisenbahnverband.

Einführung des Nachtrages VI zum Tarife Theil II, Heft 2, giltig vom 1. Jänner 1894.

Mit Wirksamkeit vom 1. März 1896 tritt der Nachtrag VI zum Tarife Theil II, Heft 2 des Ost-Nordwest-Oesterreichischen Eisenbahnverbandes, giltig vom 1. Jänner 1894, in Kraft, welcher die Aufhebung von Frachtsätzen für den Verkehr mit der Station Teschen K.O.B. enthält.

Exemplare dieses Nachtrages können unentgeltlich von den betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen bezogen werden.

Wien, am 11. Jänner 1896. [22]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Güterverkehr zwischen Oesterreich-Ungarn einerseits, Deutschland, Luxemburg, Belgien und den Niederlanden andererseits.

Tarif-Theil I, Abtheilung A und B.

Die im Verordnungsblatte des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 148 vom 21. December 1895 auf Seite 2487 und in der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen Nr. 101 vom 28. December 1895 auf Seite VII (Anzeiger) erlassene Kundmachung bezüglich des vorbenannten Tarifes, Theil I, Abtheilung A und B, wird dahin abgeändert, dass derselbe nicht mit 1. Februar 1896, sondern erst mit 1. März 1896 in Wirksamkeit tritt.

Wien, am 13. Jänner 1896. [23]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der Verbands-Verwaltungen.

Oesterreichischer Eisenbahnverband.

Herausgabe des Nachtrages III zum Anhange zu den Tarifen (Theil II).

Mit 1. März 1896 gelangt der Nachtrag III zu dem ab 1. Jänner 1895 giltigen Anhange zu den Tarifen (Theil II) des Oesterreichischen Eisenbahnverbandes zur Ausgabe.

Dieser Nachtrag enthält:

1. Einführung geänderter, bezw. neuer Frachtsätze für bestimmte Transportartikel.
2. Ergänzungen, bezw. Berichtigungen.
3. Ausserkraftsetzung von Frachtsätzen.
4. Aenderung von Stationsbezeichnungen.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den betheiligten Verwaltungen vom 15. Februar 1896 an käuflich erhältlich.

Wien, am 14. Jänner 1896. [24]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichischer Eisenbahnverband.

Herausgabe des Nachtrages II zu dem ab 1. November 1894 giltigen Tarife Theil II, Heft 1.

Mit 1. Februar 1896 gelangt der Nachtrag II zu 1. November 1894 giltigen Tarife Theil II, Heft 1, des Oesterreichischen Eisenbahnverbandes zur Einführung.

Dieser Nachtrag enthält:

1. Aenderung der speciellen Tarifbestimmungen.
2. Einführung geänderter, bezw. neuer Frachtsätze.
3. Ausnahmetarife.
4. Ergänzungen, bezw. Berichtigungen.
5. Aenderung von Stationsbezeichnungen.
6. Ausserkraftsetzung von Frachtsätzen.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den betheiligten Verwaltungen käuflich zu erhalten.

Wien, am 14. Jänner 1896. [25]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Druckfehler-Berichtigung.

In der deutschen Ausgabe des ab 1. Jänner 1896 giltigen Anhanges zu dem Tarife Theil II — Heft 1 des Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverbandes vom 1. November 1893 ist auf Seite 7 im Verkehre zwischen Budapest einerseits und Prag (Smichow) B.E.B. transit andererseits der Frachtsatz des Specialtarifes 2 mit Giltigkeit vom 1. Februar 1896 von 182 Hellern auf 184 Heller richtigzustellen.

Wien, am 13. Jänner 1896. [26]

Priv. Oesterr. - ungar. Staatseisenbahn - Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Einführung von Tarifnachträgen.

Im Nachhange zur hierortigen Verlautbarung im Verordnungsblatte des k. k. Handelsministeriums vom 17. December 1895, Nr. 146 sub 996, Seite 2428, betreffend Aufhebung von Frachtsätzen, wird kundgemacht, dass mit Giltigkeit vom 1. Februar 1896 zum Tarife, „Theil II — Heft 1“ vom 1. November 1893 der Nach-

trag II, ferner zum Tarife „Theil III — Heft 1“ vom 1. August 1892 der Nachtrag V zur Einführung gelangt.

Beide Nachträge enthalten Einbeziehung neuer Stationen und Aenderung von Frachtsätzen.

Hiezu wird bemerkt, dass die laut obcitirter Kundmachung aufgehobenen Frachtsätze des Tarifes „Theil III — Heft 1“ vom 1. August 1892, für den Verkehr mit österreichischen Stationen bis zum Schnittpunkte im 1. und 4. Schnitttarif auf Seite 33—40, bezw. 64—69, mit Ausnahme der Schnittfrachtsätze auf Seite 34 für die Stationen Rakonitz und Saaz der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn bis auf Weiteres in Kraft bleiben.

Exemplare der Nachträge können bei den betheiligten Verwaltungen demnächst käuflich erworben werden.

Wien, am 14. Jänner 1896. [27]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Aufhebung von Frachtsätzen des Anhanges vom 1. Jänner 1896 zu dem ab 1. November 1893 giltigen Tarife, Theil II — Heft 1.

Mit inclusive 31. März 1896 werden die auf Seite 25 des obcitirten Anhanges sub Post 49 und 50 für Porzellan, unverpackt, ferner Fayence aller Art und Steingutwaaren, unverpackt, von Stationen der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn und der k. k. Oesterr. Staatsbahnen nach Kassa, Eperjes und Budapest enthaltenen directen ermässigten Frachtsätze ausser Kraft gesetzt.

An Stelle der aufgehobenen Frachtsätze werden mit Giltigkeit vom 1. April 1896 neue Frachtsätze in Kraft treten.

Wien, am 14. Jänner 1896. [28]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Hinausgabe des „Nachtrages III“ zu dem Localtarife Theil II — Heft 1, giltig vom 1. October 1894, sowie des „Nachtrages I“ zu dem vom 1. Jänner 1896 giltigen „temporären Anhange“ zu den Localtarifen Theil II — Heft 1 und 2.

Mit 1. März 1896 gelangt der „Nachtrag III“ zu dem Tarife Theil II — Heft 1 der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, giltig vom 1. October 1894, sowie der „Nachtrag I“ zu dem vom 1. Jänner 1896 giltigen „temporären Anhange“ zu den Tarifen, Theil II — Heft 1 und 2 der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft zur Ausgabe.

Diese Nachträge enthalten:

1. Einführung geänderter, bezw. neuer Frachtsätze in gewissen Relationen, sowie für bestimmte Transportartikel.
2. Ergänzungen, bezw. Berichtigungen.
3. Ausserkraftsetzung von Frachtsätzen.

Exemplare dieser Nachträge sind bei der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft ab 15. Februar 1896 käuflich erhältlich.

Wien, am 14. Jänner 1896. [29]

Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft.

Localbahn Salzburg-Lamprechtshausen.

Mit dem Tage der Betriebseröffnung der Strecke Salzburg—Oberndorf tritt der neue Tarif für die Localbahn Salzburg-Lamprechtshausen in Kraft, und sind Exemplare desselben bei der Betriebs-Direction in Salzburg, sowie bei der Eisenbahnbau- und Betriebs-Unternehmung Leo Arnoldi in Wien zum Preise von 20 Kreuzer pro Stück zu haben.

Salzburg, am 14. Jänner 1896. [30]

Sonstige Nachrichten.

Frankfurt-Oberhessisch-Bayerischer Verkehr. (Nachtrag VII zum Gütertarif.) Am 1. Februar 1896 tritt der Nachtrag VII zum Gütertarif für vorbezeichneten Verkehr in Kraft, durch welchen ermässigte Tarifkilometer und Frachtsätze im Verkehre mit verschiedenen Stationen, sowie Frachtsätze für die in den Ausnahmetarif Nr. 7 für Brennholz aufgenommenen Stationen Gädheim, Siegelsdorf und Steinach der Bayerischen Staatsbahn eingeführt werden.

Näheres bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen zu erfahren, durch welche auch Exemplare des Nachtrages zu beziehen sind.

Südwestdeutsch-Schweizerischer Eisenbahnverband. Die vom 1. August 1895 an giltigen Tarifhefte II F und III F (Verkehr zwischen Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke St. Johann-Saarbrücken und Köln einerseits und solchen der Ostschweiz andererseits) treten mit dem 31. Jänner 1896 ausser Kraft und werden durch ein die beiden Tarifhefte umfassendes neues Tarifheft II F ersetzt. Die Frachtsätze des neuen Tarifheftes II F weisen gegenüber den seitherigen Taxen neben zahlreichen Ermässigungen auch kleine Frachterhöhungen auf. Ferner werden verschiedene Frachtsätze der seitherigen Tarife, welche selten oder gar nicht zur Anwendung gekommen sind, in das neue Tarifheft II F nicht mehr aufgenommen; dieselben treten daher mit dem 31. Januar 1896 ohne Ersatz ausser Kraft.

Die dem Eisenbahn-Directionsbezirk Köln angehörigen Stationen Bingerbrück und Kall werden mit der Aufhebung der jetzigen Tarifhefte II F und III F aus dem Südwestdeutsch-Schweizerischen Verbande ausgeschieden und unter einstweiliger Beibehaltung der seitherigen Taxen in den Norddeutsch-Schweizerischen Verband übernommen. Die in den genannten Tarifheften enthaltenen Frachtsätze für die übrigen Stationen des Directionsbezirkes Köln (Jünkerath [Stadtkyll], Mechernich, Satzvey, Schmidtheim und Sötenich) treten ohne Ersatz ausser Kraft.

Mitteldeutscher Eisenbahnverband. (Neue Tarifnachträge.) Am 1. Jänner 1896 wurden zu den Verbandsgütertarifen Nr. 1, 2 a, 2 b, 3 und 4 die Nachträge XII nebst einem Ergänzungsblatt, Nr. 5 der Nachtrag XIV, Nr. 6 der Nachtrag XVI und zum Theil II der Nachtrag IV eingeführt.

Dieselben enthalten neben verschiedenen, schon früher veröffentlichten und durchgeführten Tarifmassnahmen:

1. Aufhebung von Frachtsätzen;
2. Aenderung und Ergänzung des Vorwortes, der Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger, der besonderen Tarifvorschriften und der Ausnahmetarife;
3. Aenderung von Stationsnamen und Stationstariftabellen;
4. Abgeänderte Entfernungen für die Stationen Stuttgart Westbahnhof, sowie Aschaffenburg, Frankfurt a. M., Hanau, Höchst a. M. und Wiesbaden der Hessischen Ludwigsbahn;
5. Neue Entfernungen für die Stationen Probstzella, Lobenstein, (Reuss), Sommerfeld, Stuttgart Nordbahnhof und Tettnang;
6. Ausdehnung des directen Verkehrs der Stationen Frankfurt a. M., Hanau, Höchst a. M., Wiesbaden und Mainz der Hessischen Ludwigsbahn auf weitere Stationen der Preuss. Staatsbahnen;
7. Ergänzung der Frachtsätze für Constanz und Petershausen in Baden;
8. Ergänzung der Ausnahmetarife 4 (Rohstofftarif), 4 a, (Kalitarif) und 4 b (Düngekalktarif);
9. Bestimmungen über die Abfertigung von Gütersendungen nach den Stationen der schmalspurigen Nebenbahn Rhein—Lahr—Seelbach.

Soweit durch diese Nachträge Tariferhöhungen eintreten, haben dieselben erst vom 15. Februar 1896 ab Giltigkeit.

Nähere Auskunft ertheilen die Verbandsgüter-Abfertigungsstellen, bei welchen auch die Tarifnachträge erhältlich sind.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

1 Fortlaufende Nummer	2 Die Publication erfolgt von der	3 und im Namen der	4 Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	5 für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5 nach	6 bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	7 und gilt in der Zeit	8 Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	9 Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	10 Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	11 Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	12 Art der Durchführung	13 Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	14 Besondere Bemerkungen
279	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Erdwachs, roh, unverpackt	a)		Aufgabe in vollen Wagenladungen à 10000 kg	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1896	Localtarif		Centimes a)		Im Kartirungswege		
				Boryslaw	Braila loco					485				
				Drohobycz	Braila loco					483				
				Boryslaw	Galatz loco					477				
				Drohobycz	Galatz loco					475				
				Boryslaw	Jassy					301				
				Drohobycz	Jassy					299				
				Boryslaw	Pascani					233				
				Drohobycz	Pascani					231				
				b)						b)		Im Rückvergütungswege	Die Sendungen müssen ab Stanislau nach Braila loco und Galatz loco auf Grund der im Oesterr.-Ungar.-Rumänischen Verbandstarif, Theil II, Heft 1, vom 1. Jänner 1895 vorgesehenen Frachtsätze, dann ab Boryslaw und Drohobycz auf Grund der hier unter a) angeführten Frachtsätze nach Braila, bezw. Galatz loco abgefertigt werden.*)	
				Boryslaw	Braila transit					319				
				Drohobycz	Braila transit					317				
				Stanislau	Braila transit					234				
				Boryslaw	Galatz transit					316				
				Drohobycz	Galatz transit					314				
				Stanislau	Galatz transit					231				
280		Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Salz aus Pos. 8-5 der Güterclassification des Tariftheiles I	Wieliczka	Troppau K.F.N.B.	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg / 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1896	Ost-Nordwest-Oesterreichischer Eisenbahnverband, Tarif Theil II, Heft 1, vom 1. October 1893	10000 kg: 70 kr.; 5000 kg: 79 kr.	10000 kg: 61 kr.; 5000 kg: 73 kr.	10000 kg: 9 kr.; 5000 kg: 6 kr.	Im Kartirungswege		
				Bochnia	Troppau K.F.N.B.	10000 kg / 5000 kg			10000 kg: 78 kr.; 5000 kg: 88 kr.	10000 kg: 70 kr.; 5000 kg: 83 kr.	10000 kg: 8 kr.; 5000 kg: 5 kr.			

*) Die Differenz zwischen den Frachtsätzen ad b) für den Verkehr mit Braila transit und Galatz transit und jenen für den Verkehr mit Braila loco und Galatz loco wird rückerstattet, sobald der Frachtbrief-Adressat den Nachweis erbringt, dass die per Bahn verfrachtete Sendung von den rumänischen Hafenstationen per Schiff weiterverfrachtet worden ist.

Zu diesem Zwecke sind die folgenden Papiere vorzulegen:

a) der Original-Frachtbrief für den Bahntransport;

b) der Original-Schiffsfrachtbrief, bezw. das Original- (Schiffs-) Aufgabs-Recepisse oder das Original-Connaissement, welches die zum Identitäts-Nachweis der Sendung erforderlichen genauen Angaben enthalten muss.

Das mit den vorbezeichneten Papieren belegte Frachterstattungs-Gesuch ist binnen zwei Monaten nach Beendigung des Bahntransportes bei der General-Direction der rumänischen Eisenbahnen in Bukarest einzureichen, welche nach Richtigbefund die Auszahlung des tarifmässigen Differenzbetrages verfügt.

Nach Ablauf dieser Frist wird eine Rückvergütung nicht geleistet.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
Fortlaufende Nummer	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
281	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Roh- und Sandzucker	Podwołoczyska (Bhf.) transit	Peri transit	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 Kilogramm pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der einschlägigen Bestimmungen des Tarifes für den Oesterr.-Ungarisch-Russischen Grenzverkehr	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1896	Tarif-Theil II, Heft 1, für den Oesterr.-Ungarisch-Russischen Grenzverkehr		Frcs. 48·51 Cts. pro Tonne (1000 kg)		Im Kartirungswege		
282	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Holzstühle und Holzsessel, ordinäre, unverpackt, oder nur in Stroh, Matten oder Leinwand verpackt	Sucha	Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Aufgabe in Mengen, durch welche der Fassungsraum des zur Verladung beigestellten Wagens ausgenützt wird, mindestens jedoch im Gewichte von 1600 kg	Vom 1. Februar 1896 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1896	Localtarife der betheiligten Bahnen	Verschieden	Frachtberechnung nach den Frachtsätzen der Stückgutclasse I	Verschieden	Im Kartirungswege		
283	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft	Eisen, alt und gebrochen, sowie Eisenabfälle der Pos. E-9 der Güterclassification des Tarif-Theiles I der österr.-ungarischen Eisenbahnen	Bregenz	Assling	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten Wagen auf einen Frachtbrief. Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1896	Localtarife	101 kr.	79 kr.	22 kr.	Im Kartirungswege		
284	Dampftramway-Gesellschaft vorm. Krauss & Co.	eigenen Bahn	Kohlen *)	Rangirbahnhof Gr.-Jedlersdorf	Kagran	**Aufgabe von mindestens 50 Waggons** à 10000 kg innerhalb des Jahres 1896	Bis Ende 1896	Tarif vom 15. November 1894	7·0	6·0	1·0	Im Kartirungswege		„Zur Sicherstellung ist eine Caution von ö. W. fl. 200 zu erlegen
					Aspern				11·0	7·5	3·5			
					Gr.-Enzersdorf				15·8	9·0	6·8			
285			Schlägelschotter		Aspern	Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 8000 Kilogramm pro Frachtbrief und Aufrechthaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen			8·0	6·4	1·6			
					Essling				10·4	7·4	3·0			
					Gr.-Enzersdorf				12·8	7·9	4·9			

*) Sowohl die normalen als auch die ermässigten Frachtsätze verstehen sich inclusive Benützung des Transporteurs. Die Kohlen werden von der Nordwestbahn-Station Jedlesee aus direct in den Original-Hauptbahnwagen befördert, wenn zur Verladung Hochbordlowries ohne Bremse und mit einem Radstand von 2·8—4·2 m benützt wurden. Das Abladen hat die Partei zu besorgen.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
286	Buschtěhrader Eisenbahn	Betheiligten Verwaltungen	Brannkohle in vollen Wagenladungen als Frachtgut	Dassnitz Zieditz	Budapest-Józsefváros	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht der Sendung, mindestens aber für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Vom 19. Jänner 1896 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1896	Localgütertarife der betheiligten Verwaltungen	Bestehen keine directen Frachtsätze	Kreuzer ö. W. 103·2 104·5		Im Kartirungswege		
287	Oester.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Holz der Classe C und des Specialtarifes 2	Csány	Schwechat-Kledering	Frachtzahlung mindestens für 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Besteht kein directer Tarif		78 kr.		Im Kartirungswege		
288	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Fäcalien (Fäcaldünger) der Posit. D—15 im Tarife, Theil I, vom 1. Jänner 1893	Schimitz	Holubitz (St.E.G.) Křenowitz (T.B.)	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens; Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen und reglementmässigen Bestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarif	Kreuzer 7·4 7·6	6·0 6·0	1·4 1·6	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
289	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr. Nordwestbahn	I) Chamottemehl, Chamottemörtel, Chamottespeise, Chamottesteine, Chamotteziegel, feuerfester Thon (nur lose oder in Säcken verpackt), feuerfeste Ziegel II) Gasretorten, cylindrische, aus Chamotte, sowie Chamotterohre und Chamottemuffeln	Halbstadt (St.E.G.)	Mannerdorf (L.B.)	Ad I) Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens; ad II) Frachtzahlung mindestens für 10000 pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarif	81·8 kr.	61·2 kr.	20·6 kr.	Im Kartirungswege		
290	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Bei Sendungen, welche auf Grund der in den directen Auslandstarifen für den Verkehr mit solchen ungarischen Stationen enthaltenen Frachtsätze abgefertigt werden, für welche im Verordnungs-Blatte des k. k. Handelsministeriums Nr. 146 vom 17. December 1895 unter Pos. Nr. 2372 ermässigte Frachtsätze publicirt sind, werden jene Differenzen rückvergütet, welche zwischen den directen Frachtsätzen und jenen Transportgebühren resultiren, welche sich ergeben, wenn die Sendungen in Wien mit Berücksichtigung der vorbezeichneten ermässigten Frachtsätze umkartirt worden wären. Diese Begünstigung gilt unter Aufrechthaltung sämmtlicher auf vorerwähnte ermässigte Frachtsätze bezughabenden Bedingungen bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende November 1896. Die Eisenbahn-Verwaltungen behalten sich das Recht vor, diese Begünstigung wann immer mit einer sechswöchentlichen Kündigungsfrist aufzuheben. Die Differenzen werden gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe und Original-Aufnahmsscheine, bezw. Duplicat-Frachtbriefe, welche Documente bis spätestens Ende April 1897 vorzulegen sind, liquidirt.											

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
291	Oesterr. Nordwestbahn	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Holzpapierstoff (Pos. H. 29 der Güterclassification laut Tarif, Theil I)	Freiheit-Johannisbad (Oe.N.W.B.)	Bubenč (St.E.G.)	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Einhaltung der für die Classe C bestehenden Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Oesterr. Eisenbahn-Verband; Anhang zu den Tarifen (Theil II)	51·3 kr. ö. W.	45·1 kr. ö. W.	6·2 kr. ö. W.	Im Kartirungswege		
292	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	K.F.N.B. Oe.N.W.B.	C e m e n t	Mannersdorf (L.B.)	Bruck a. L. (St.E.G.) (L.B.) Wilfleinsdorf Trautmannsdorf Götzendorf (St.E.G.) Grammat-Neusiedl (St.E.G.) Himberg Lanzendorf-Rannersdorf Schwechat-Kledering Simmering (St.E.G.) Wien (St.E.G.) Brünn (St.E.G. und K.F.N.B.) Trebitsch Startsch-Trebitsch	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	L o c a l t a r i f e	Kreuzer 12·6 11·3 10·8 6·7 10·8 12·3 13·4 13·9 15·2 15·7 45·5 58·4 Besteht kein directer Satz	9·0 8·0 6·5 5·5 7·5 9·0 10·0 10·5 11·5 12·0 34·0 55·0 55·0	3·6 3·3 4·3 1·2 3·3 3·3 3·4 3·4 3·7 3·7 11·5 3·4 —	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
293	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Rohe und gefärbte Baumwolle	Werdau (Sächsische Staatsbahn)	Rossbach (Localbahn Asch-Rossbach)	a) Bei Auflieferung von mindestens 5000 kg für den Wagen und Frachtbrief oder Frachtzahlung hiefür. b) Bei Auflieferung von mindestens 10000 kg für den Wagen und Frachtbrief oder Frachtzahlung hiefür	Bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende December 1896	Theil II, Heft 2 des Bayerisch-Sächsischen Gütertarifes vom 1. Jänner 1891	Bestehen keine directen Sätze	a) 98 Pfennig b) 89 „		Im Kartirungswege		
294	Südbahn-Gesellschaft	Barcs-Pakraczer Eisenbahn	Rundholz bis 2·5 m Länge	Sirač	Graz S.B.	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen. Auf- und Abladen durch die Partei	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarif	140 Heller inclus. ungar. Steuer	134	6 Heller	Im Kartirungswege		
295	Böhmischen Nordbahn	Für die zur Erweiterung einer Fabrik in Weisswasser dienenden Baumaterialien und Fabrikseinrichtungsgegenstände gelangt bei Aufgabe derselben als Frachtgut und in Mengen von oder Frachtzahlung für mindest. 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1896 die im Ausnahmetarif 21 des Localgütertarifes der Böhmischen Nordbahn vorgesehene fünfzigpercentige Ermässigung der officiellen Frachtsätze nach Weisswasser zur Anwendung. Die hienach für 40 km entfallenden Frachtsätze gelten auch für geringere Entfernungen, insolange der officielle Tarif nicht billiger ist.												

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
				von	nach									
296	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Kleine Pferde (Ponnies) und von solchen abstammende Fohlen	Chrżanow (Frachtenstation)	Wien Nordbahnhof	Die Transporte müssen für das westliche Ausland bestimmt sein. Die Frachtberechnung erfolgt für die Gesammtbodenfläche des verwendeten Wagens ohne Rücksicht auf die Stückzahl der in einem Wagen verladenen Pferde. Die Beistellung von Wagen mit bestimmter Ladefläche kann nicht beansprucht werden	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1896	Localtarif vom 1. Jänner 1893	474·4 kr.	402·0 kr.	72·4 kr.	Im Rückvergütungswege	Bis Wien Nordbahnhof auf die reclamirende Firma als Empfängerin lautende Frachtbriefe und ab Wien Westbahnhof auf dieselbe Firma als Versenderin lautende Aufgabsbescheinigungen für den Weitertransport nach dem westlichen Auslande	Die Begünstigung findet nur auf die unter dem Namen „Koniki" bekannten kleinen Landpferde und Fohlen dieser Rasse, nicht aber auf Pferde eines grösseren Schlages oder auf von letzteren abstammende Fohlen Anwendung
297	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Bier	Olmütz	Oderberg	Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens aber für 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Auf- und Abladen durch Arbeitskräfte der Parteien. Im Uebrigen unter Einhaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1896	Localtarif	kr. 45·1	kr. 31·0	kr. 14·1	Im Kartirungswege		
					Bielitz				66·2	41·5	24·7			
298	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Holzpapierstoff in Form von Pappendeckel, ungeleimt	Wigstadtl	Granica trans. (für Russland)	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen allgemeinen und der für den Verkehr mit Granica transito das russische Verkehrsgebiet betreffenden besonderen Bestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1896	Localtarife, und zwar Hauptbahnnetz vom 1. Jänner 1893 und Localbahnen vom 1. Juni 1888	kr. 45·9	kr. 42·4	kr. 3·5	Im Kartirungswege		
					Szczakowa trs. (für Russland)				45·6	42·4	3·2			
			Papierabfälle	Wien Nordbahnhof	Wigstadtl	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 5000 Kilogramm pro Frachtbrief und Wagen. Auf- und Abladen der Sendungen durch Parteiorgane			Verschieden	82·0	Verschieden	Im Kartirungswege		

1 Fortlaufende Nummer	2 Die Publication erfolgt von der	3 und im Namen der	4 Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	5 für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	6 bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	7 und gilt in der Zeit	8 Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	9 Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	10 Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg		11 Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg		12 Art der Durchführung	13 Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	14 Besondere Bemerkungen
									Kreuzer							
									a) und b)	a)	b)	a)	b)			
299	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Bier der Pos. B 14 der Güterclassification des Tarif-Theiles I als Eilgut	Protivin	Amstetten	Bei Frachtzahlung für mindestens a) 5000 kg b) 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Bis auf Weiteres, längst bis 31. December 1896	Localtarif	121	102	98	19	23	Im Kartirungswege		
					Budweis				25	22	22	3	3			
					Frauenberg				19	17	17	2	2			
					Gmünd				56	48	46	8	10			
					Klattau				62	53	51	9	11			
					Linz				103	87	84	16	19			
					Pilsen (K.F.J.B.)				62	53	51	9	11			
					Prachatitz				36	35	35	1	1			
					Přibram				50	43	41	7	9			
					Prag (St.B.)				97	82	79	15	18			
					St. Valentin				97	82	79	15	18			
					Schüttenhofen				38	33	31	5	7			
					Steyr				109	92	89	17	20			
					Wien II (K.F.J.B.)				151	126	121	25	30			
					Klagenfurt				302	218	208	84	94			

Ausserkraftsetzung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1 Fortlaufende Nummer	2 Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	3 Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	4 Bezeichnung der betheiligten Bahnverwaltungen	5 Bezeichnung der Artikel	6 Bezeichnung der Relation von	nach	7 Zeitpunkt der Aufhebung	8 Besondere Bemerkungen
1	Nr. 136 23. November 1895	1945	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Güter der Classen I, II, A, B, C (excl. Mehl, Mahlproducte und Kohle)	Wien (St.E.G.) oder vice versa	Grammat-Neusiedl loco	31. März 1896	

Kundmachung.

Bei der in Gemässheit des § 18 der Anstaltsstatuten am **7. Jänner 1896** vorgenommenen **XII. öffentlichen Verlosung der Pfandbriefe der n.-ö. Landes-Hypothekenanstalt** sind nachstehende Pfandbriefe im Gesammtbetrage von 152.050 fl. gezogen worden:

à 5000 fl.: Nr. 105, 334, 1321, 1322, 1323, 1324, 1325, 2128, 2640, 2789, 3263, 3525, 3720, 4063, 4208, 4912, 5038, 5597;
à 1000 fl.: Nr. 289, 362, 1064, 1815, 2268, 2277, 2278, 2279, 2280, 2281, 2318, 2770, 2852, 3140, 3361, 3373, 3502, 3584, 3620, 3671, 4713, 4725, 4818, 4819, 4981, 5425, 5725, 6372, 6409, 6419, 6621, 6622, 6623, 6624, 7883, 8030, 8050, 8425. 8533. 9102, 9521, 9939, 10125, 10653, 10832, 10914, 10921, 10923, 11058, 11614, 12061, 12249;
à 500 fl.: Nr. 280, 420, 897, 898, 118[illegible], 1279, 1326, 2090, 2094, 2145, 2390;
à 100 fl.: Nr. 128, 280, 434, 494, 742, 871, 1171, 1271, 1586, 1733, 1914, 1920, 1953, 1984, 2043, 2248, 2298, 3125, 3130, 3358, 3382, 4614, 4883, 4958, 4960, 4961, 4962, 4963, 4964, 5157, 5549, 5634, 5652, 5766, 5907, 6534, 6917, 6948, 7298, 7814, 7862, 7929, 7956, 8279;
à 50 fl.: Nr. 23, 548, 585.

Die Zahlung dieser Pfandbriefe erfolgt nach § 20 der Anstaltsstatuten sechs Monate nach der Ziehung, sonach am **7. Juli 1896** in Wien durch die Anstaltscasse gegen Rückstellung des Pfandbriefes sammt Couponbogen und Talon. — Verloste Pfandbriefe werden gegen neue umgetauscht, hiebei bereits behobene Coupons vom Capitale nicht in Abzug gebracht. Dem Pfandbriefbesitzer verloster Stücke, welcher bei deren Einlösung das Capital behebt, werden vom Verfallstage an 3 Percent Zinsen vergütet.

Von den bei **früheren Verlosungen gezogenen Pfandbriefen sind noch nicht zur Einlösung gelangt:**

à 5000 fl.: Nr. 461, 505, 528, 610, 738, 896, 1294, 1513, 1960, 1990, 2045, 2117, 2422, 2423, 2464, 2863, 3240, 3456, 4035, 4133, 4328, 4430;
à 1000 fl.: Nr. 880, 964, 996, 1282, 1307, 1371, 1396, 1776, 1977, 2282, 2370, 3320, 3753, 3923, 3943, 4084, 4382, 4518, 5090, 5280, 5574, 5602, 5620, 5955, 6156, 6429, 6468, 6478, 6894, 6909, 7635, 7858, 8116, 8191, 8400, 8534, 8613, 9494, 10655, 1 072, 11155;
à 500 fl.: Nr. 265, 325, 596, 869, 923, 1094, 1148, 1396, 1515, 1596, 1795, 1868, 2064, 2264;
à 100 fl.: Nr. 11, 12, 60, 70, 154, 372, 522, 634, 675, 795, 834, 1184, 1406. 1498, 1686, 1690, 1819, 2083, 2152, 2210, 2295, 2372, 2482, 2489, 2503, 2515, 2529, 2572, 2686, 2769, 2869, 2951, 2954, 3151, 3390, 3403, 3778, 3982, 4056, 4341, 4413, 4600, 4706, 4806, 4882, 4894, 4951, 5373. 5671, 5743, 5898, 5918, 6480, 6484, 6496, 6787, 6792, 6866, 7125, 7143, 7221, 7260;
à 50 fl.: Nr. 21, 22, 24, 25, 222, 272, 399, 426, 427.

Die nächste (XIII.) Verlosung findet Dienstag den 7. Juli 1896 statt. (508)

Vom Curatorium der n.-ö. Landes-Hypothekenanstalt.

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

k. k. Handels-Ministeriums

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 6. **Wien, 18. Jänner 1896.** **IX. Jahrgang.**

Eisenbahnverkehr im Monate November 1895 und Vergleich der Einnahmen der ersten elf Monate 1895 mit jenen der gleichen Periode 1894.

Im Monate November 1895 wurden nachstehende Eisenbahnstrecken dem öffentlichen Verkehre übergeben:

In Oesterreich:

Am 21. November die 17·578 km lange Localbahn Lemberg-Kleparów—Janów, im Betriebe der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

In Ungarn:

Am 7. November die 25·9 km lange Theilstrecke Gurahoncz-Jószashely—Nagy-Halmagy der Vereinigten Arader und Csánader Eisenbahnen;

am 17. November die 37·201 km lange Theilstrecke Ó-Buda—Kenyérmezö nebst der 3·019 km langen Abzweigung nach Tokod der Localbahn Budapest-Gran, im Betriebe der Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen.

Im Monate November 1895 wurden auf den österreichisch-ungarischen Eisenbahnen im Ganzen 11,474.217 Personen und 11,472.255 t Güter befördert und hiefür eine Gesammteinnahme von 31,820.426 fl. erzielt, d. i. per Kilometer 1056 fl. Im gleichen Monate 1894 betrug die Gesammteinnahme, bei einem Verkehre von 10,613.065 Personen und 11,489.506 t Güter, 31,339.058 fl., oder per Kilometer 1071 fl., daher resultirt für den Monat November 1895 eine Abnahme der kilometrischen Einnahmen um 1·5 pCt.

In der Betriebsperiode vom 1. Jänner bis 30. November 1895 wurden auf den österreichisch-ungarischen Eisenbahnen 145,011.574 Personen und 103,854.333 t Güter, gegen 135,941.296 Personen und 101,114.922 t Güter im Jahre 1894, befördert. Die aus diesen Verkehrszweigen erzielten Einnahmen beziffern sich im Jahre 1895 auf 319,931.602 fl., im Jahre 1894 auf 319,243.098 fl.

Da die durchschnittliche Gesammtlänge der österreichisch-ungarischen Eisenbahnen in den ersten elf Monaten des Jahres 1895 29.768 km, für den gleichen Zeitraum des Jahres 1894 dagegen 28.903 km betrug, so stellt sich die durchschnittliche Einnahme per Kilometer für die erwähnte Periode 1895 auf 10.748 fl., gegen 11.045 fl. im Jahre 1894, das ist um 297 fl. ungünstiger oder, auf das Jahr berechnet, pro 1895 auf 11.725 fl., gegen 12.049 fl. im Jahre 1894, das ist um 324 fl., mithin um 2·7 pCt. ungünstiger.

Nach der Höhe des auf Grund der Einnahmenziffern der ersten elf Monate 1895 per Jahr ermittelten Kilometerergebnisses ergibt sich die nachstehende Reihenfolge der Bahnen:

	Gerechnete Jahreseinnahme per Kilometer im Jahre 1895 Gulden
A. Oesterreichische und ungarische Hauptbahnen:	
1. K. k. Staatsbahnstrecke Praterstern—Matzleinsdorf (Wiener Verbindungsbahn)	84.932
2. Aussig-Teplitzer Eisenbahn	60.754
3. Kaschau-Oderberger Eisenbahn (öst. Strecke)	35.553
4. Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Hauptbahnnetz)	32.519
5. Leoben-Vordernberger Bahn	24.968
6. Buschtěhrader Eisenbahn, Linie lit. B	24.802
7. Südbahn - Gesellschaft (Hauptbahnnetz und Localbahnen in Oesterreich)	24.123
8. Oesterr. Nordwestbahn (Ergänzungsnetz)	21.302
9. Buschtěhrader Eisenbahn, Linie lit. A	20.633
10. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft (österr. Linien)	19.092
11. Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbau-Ges.	17.588
12. Oesterr. Nordwestbahn (garantirte Strecken)	16.152
13. Böhmische Nordbahn	14.624
14. Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn	14.307
15. Südnorddeutsche Verbindungsbahn	12.834
16. K. k. Staatsbahnen und vom Staate für eigene Rechnung betriebene Bahnen	11.417
17. Kaschau-Oderberger Eisenb. (ungar. Strecken)	11.351
18. Südbahn-Gesellschaft (ungar. Linien)	10.857

19.	Kgl. Ungarische Staatsbahnen	10.815
20.	Ostrau-Friedlander Eisenbahn	10.522
21.	Eisenbahn Wien-Aspang	9.164
22.	Mohács-Fünfkirchner Bahn	8.356
23.	Fünfkirchen-Barcser Bahn	7.155
24.	Raab-Oedenburg-Ebenfurther Eisenbahn	7.131

B. Oesterreichische und ungarische Localbahnen incl. der Dampftramways.

1.	Localbahn Swoleňowes-Smečna	21.840
2.	Kahlenberg-Eisenbahn-Gesellschaft (Dampftramway Wien-Nussdorf)	20.783
3.	Neue Wiener Tramway (Dampftramway Westbahnlinie—Hütteldorf)	17.828
4.	Montanbahn Zeltweg-Fohnsdorf	14.287
5.	Südbahn-Gesellschaft (Localb. Mödling-Brühl, elektrischer Betrieb)	13.570
6.	Brünner Localeisenb.-Ges. (Dampftramway)	13.416
7.	Stauding-Stramberger Localbahn	11.529
8.	Bozen-Meraner Bahn	10.488
9.	Eisenbahn Reichenberg-Gablonz-Tannwald	10.474
10.	Kuttenberger Localbahn	10.420
11.	Vicinalbahn Budapest-Szt. Lörincz	9.924
12.	Localbahn Mähr.-Ostrau—Witkowitz (Dampftramway)	9.782
13.	Neutitscheiner Localbahn	8.561
14.	Localbahn Dolina-Wygoda	8.510
15.	Budapester Localbahnen	7.843
16.	Wiener Localbahnen-Actiengesellsch. (Dampftramway Wien—Wr.-Neudorf—Guntramsdorf)	7.774
17.	Wittmannsdorf-(Leobersdorf)-Ebenfurther Bahn	7.507
18.	Dampftramway-Gesells. vorm. Krauss & Co.	7.317
19.	Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Ges.	7.126
20.	Localbahn Innsbruck-Hall i. T (Dampftramway)	6.483
21.	Localbahn Petroszény-Lupény	6.375
22.	K. k. Staatsbahn Königshan-Schatzlar (im Privatbetriebe)	6.246
23.	Gölnitzthal-Bahn	4.873
24.	Holics-Gödinger Localbahn-Actiengesellschaft	4.627
25.	Localbahn Mösel-Hüttenberg	4.460
26.	Poprádthal-Bahn	4.436
27.	K. k. Staatsbahn Časlau-Zawratetz (im Privatbetriebe)	4.426
28.	Unterkrainer Bahnen	4.264
29.	Gr.-Kikinda—Gr.-Becskereker Bahn	4.221
30.	Vereinigte Arader und Csánader Eisenbahnen	4.094
31.	Localbahn Mori-Arco-Riva a. G.	4.075
32.	Localbahn Keszthely—Balaton-Szt.-György	3.984
33.	Localbahn Fehring-Fürstenfeld	3.983
34.	Steiermärk. Landesbahn (Localb. Cilli-Wöllan)	3.948
35.	Localbahn Welchau-Wickwitz—Giesshübl Sauerbrunn	3.911
36.	Bukowinaer Localbahnen	3.899
37.	Ungthal-Bahn	3.684
38.	Localbahn Postelberg-Laun	3.588
39.	Localbahn Nakři-Netolitz—Netolitz Stadt	3.521
40.	Kremsthal-Bahn	3.442
41.	Eisenbahn Vinkovce-Brčka	3.436
42.	Localbahn Gran—Almás-Füzitö	3.404
43.	Salzkammergut-Localbahn-Actiengesellschaft	3.395
44.	Marmaroser Salzbahn-Actiengesellschaft	3.377
45.	Localbahn Potscherad-Wurzmes	3.262
46.	Localbahn Gleisdorf-Weiz	3.153
47.	Localbahn Vöcklabruck-Kammer	2.962
48.	Számosthal-Bahn	2.959
49.	Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów)	2.930
50.	Torontaler Localbahnen	2.908
51.	Zagorianer Bahn	2.903
52.	Belisče-Kapelna (Slavonische Drauthal-) Vicinalbahn	2.865
53.	Háromszéker Localbahnen	2.861
54.	Localbahn Pressburg-Dunaszerdahely	2.803
55.	Localbahn Asch-Rossbach	2.774
56.	Localbahn Reichenau a. K.-Solnitz	2.749
57.	Localbahn Steinamanger-Pinkafeld	2.744
58.	Bárcs-Pakraczer Eisenbahn	2.710
59.	Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Localbahnen)	2.656
60.	Böhmische Commercialbahnen	2.655
61.	Localbahn Nagy-Károly—Somkut	2.650
62.	Localbahn Strakonitz-Winterberg	2.633
63.	Vicinalbahn Güns-Steinamanger	2.604
64.	Westungar. Localbahnen (Transdanubische Vicinalbahn-Actiengesellschaft)	2.603
65.	Localbahn Eperies-Bartfeld	2.543
66.	Localbahn Szt. Lörincz-Szlatina-Našic	2.532
67.	Localbahn Kaschau-Torna	2.501
68.	Localbahn Szathmár-Nagybánya	2.491
69.	Localbahn Schwarzenau-Waidhofen a/Th.	2.481
70.	Vicinalbahn Maros-Vásárhely—Szász-Régen	2.416
71.	Mühlkreis-Bahn	2.403
72.	Localbahn Plan-Tachau	2.395
73.	Localbahn Zsebely-Csakovár	2.302
74.	Mährische Westbahn	2.251
75.	Localbahn Wotic-Selčan	2.248
76.	Localbahn Auspitz	2.246
77.	Localbahn Wodňan-Prachatitz	2.242
78.	Localbahn Gr.-Priesen—Wernstadt—Auscha	2.177
79.	Terret-Kowásznaer Localbahn	2.177
80.	Vicinalbahn Nyiregyháza—Maté-Szalka	2.131
81.	Slavonische Localbahn	2.101
82.	Vicinalb. Debreczen—Hajdu-Nán.—B.-Mihály	2.042
83.	Steyrthal-Bahn	2.033
84.	Biharer Vicinalbahnen	1.982
85.	Localbahn Deutschbrod-Humpoletz	1.932
86.	Localbahn Késmárk—Szepes-Bélá	1.916
87.	Vicinalbahn Puszta-Tenyö—Kun-Szt. Márton	1.910
88.	Löcsethal-Bahn	1.895
89.	Zsitvathal-Bahn	1.862
90.	Muranythal-Bahn	1.852
91.	Steiermärkische Landesbahnen (Preding-Wieselsdorf—Stainz, Pöltschach—Gonobitz und Kapfenberg—Au-Seewiesen)	1.835
92.	Szilágysager Eisenbahn	1.832
93.	Eisenbahn Grosswardein-Belenyes-Vaskoh	1.752
94.	Csetnekthal-Bahn	1.744
95.	Welser Localbahn	1.744
96.	Bács-Bodrogher Comitatsbahnen	1.725
97.	Székler Eisenbahn	1.723
98.	Kolomeaer Localbahnen	1.720
99.	Localbahn Hermannstadt-Rothenthurmpass	1.673
100.	Localbahn Gyulafehérvár-Zalathna	1.664
101.	Localbahn Ruma-Vrdnik	1.618
102.	Gailthal-Bahn	1.595
103.	Localbahn Göpfritz—Gross-Siegharts	1.580
104.	Haraszti-Ráczkever Localbahn	1.574
105.	Vicinalbahn Ujszász-Jaszápáth	1.564
106.	Murthal-Bahn	1.555
107.	Localbahn Budapest-Lajosmizse	1.546
108.	Localbahn Kis-Ujszállás-Devavanya-Gyoma	1.532
109.	Localbahn Körös-Belovár	1.511

110.	Localbahn Bája-Zombor-Neusatz	1.496
111.	Vicinalbahn Kun-Szt. Márton—Szentes	1.489
112.	Localbahn Budapest-Gran	1.418
113.	Localbahn Debreczin—Füzes-Abony—Ohat-Kocs-Polgar	1.394
114.	Localbahn Szepes-Bélá—Podolin	1.391
115.	Localbahn Szentes—Hod-Mezö-Vásárhely	1.372
116.	Localbahn Temesvár—Nagy-Szt. Miklos	1.336
117.	Localbahn Debreczin—Nagy-Léta	1.286
118.	Localbahn Fürstenfeld-Hartberg	1.284
119.	Localbahn Hidegkut—Gyönk-Tamásy	1.282
120.	Békéser Comitatsbahnen	1.238
121.	Matraer Vicinalbahnen	1.205
122.	Localbahn Somogy-Szobb—Bárcs	1.153
123.	Localbahn Kaposvár-Mocsolád	1.131
124.	Felek-Fogaraser Localbahn	1.130
125.	Friauler Localbahn	1.129
126.	Localbahn Steinamanger-Rum	1.122
127.	Localbahn Szepes-Olaszi—Szepes-Várálja	1.080
128.	Localb. Balaton-Szt. György—Somogy-Szobb	1.074
129.	Localbahn Versec—Kubin-Dunapart	1.070
130.	Mezötur-Turkever Eisenbahn	1.036
131.	Vicinalbahn Máros-Ludas—Bistritz	976
132.	Localbahn Radkersburg-Luttenberg	972
133.	Localbahn Borossebes-Menyháza	884
134.	Békes-Csánader Localbahn	782
135.	Localbahn Hermannstadt—Nagy-Disznód	718
136.	Localbahn Kecskemét-Füllöpszállás	668
137.	Localbahn Warasdin-Golubovec	621
138.	Localbahn Lemberg-Kleparów—Janów	264
139.	Taraczthal-Bahn	165
140.	Tatra-Lomnitzer Localbahn (elektr. Betrieb)	104

Nach der Zunahme des kilometrischen Ergebnisses in den ersten elf Monaten 1895 ergibt sich gegen den gleichen Zeitraum 1894 die nachstehende Reihenfolge der Bahnen:

A) Oesterreichische und ungarische Hauptbahnen.

	%
Leoben-Vordernberger Eisenbahn	9·5
Graz-Köflacher Eisenbahn- u. Bergbau-Gesellschaft	5·6
Buschtěhrader Eisenbahn, Linie lit. B	5·5
Kaschau-Oderberger Eisenbahn (österr. Strecke)	3·5
Eisenbahn Wien-Aspang	3·5
Ostrau-Friedlander Eisenbahn	3·4
Buschtěhrader Eisenbahn, Linie lit. A	2·5
Böhmische Nordbahn	2·0
Südnorddeutsche Verbindungsbahn	1·8
Kaschau-Oderberger Eisenbahn (ungar. Strecken)	1·8
K. k. Staatsbahnen und vom Staate für eigene Rechnung betriebene Bahnen	1·3
Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn	1·1
K. k. Staatsbahnstrecke Praterstern—Matzleinsdorf (Wiener Verbindungsbahn)	1·0
Oesterr. Nordwestbahn (Ergänzungsnetz)	0·8
Südbahn-Gesellschaft (Hauptnetz und Localbahnen in Oesterreich)	0·6
Südbahn-Gesellschaft (ungar. Linien)	0·3

B) Oesterreichische und ungarische Localbahnen incl. der Dampftramways.

	%
Localbahn Zsebely-Csakovár	42·0
Localbahn Haraszti-Ráczkeve	34·9
Localbahn Hidegkut—Gyönk-Tamasy	29·4
Localbahn Ruma-Vrdnik	29·2
Localbahn Potscherad-Wurzmes	27·6
Csetnekthal-Bahn	25·2
Vicinalbahn Budapest-Szt. Lörincz	23·9
Localbahn Kaschau-Torna	23·1
Localbahn Szepes-Bélá—Podolin	22·6
Localbahn Petroszény-Lupény	20·3
Ungthal-Bahn	17·6
Bihárer Vicinalbahn	16·3
Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft	15·3
Torontaler Localbahnen	13·9
Budapester Localbahnen	13·6
Localbahn Keszthely—Balaton-Szt. György	12·9
Localbahn Gran—Almás-Füzitö	12·5
Brünner Localeisenb.-Gesellsch. (Dampftramway)	12·4
Neue Wiener Tramway (Dampftramway Westbahnlinie—Hütteldorf)	12·3
Gailthal-Bahn	12·1
Localbahn Dolina-Wygoda	11·7
Gr.-Kikinda—Gr.-Becskereker Bahn	11·2
Haromszéker Localbahnen	11·2
K. k. Staatsbahn Königshan-Schatzlar (im Privatbetriebe)	9·9
Localbahn Fürstenfeld-Hartberg	9·6
Vicinalbahn Ujszász-Jaszápáth	9·5
Localbahn Strakonitz-Winterberg	9·0
Bozen-Meraner Bahn	8·9
Számosthal-Bahn	8·9
Localbahn Szentes—Hod-Mezö-Vásárhely	8·5
Kremsthal-Bahn	8·3
Vicinalbahn Debreczen — Hajdu-Nánas—B.-Mihály	8·3
Vicinalbahn Száthmár—Nagybánya	8·3
Vereinigte Arader und Csánader Eisenbahnen	8·1
Poprádthal-Bahn	8·1
Vicinalbahn Güns-Steinamanger	8·0
Localbahn Wodňan-Prachatitz	7·3
Localbahn Mori-Arco-Riva a/G.	7·3
Székler Eisenbahn	7·2
Békés-Csánader Localbahn	7·0
Localbahn Eperies-Bartfeld	7·0
Localbahn Vöcklabruck-Kammer	6·9
Localbahn Somogy-Szobb—Bárcs	6·8
Kahlenberg-Eisenbahn-Gesellschaft (Dampftramway Wien-Nussdorf)	6·7
Felek-Fogaraser Localbahn	6.6
Localbahn Szepes-Olaszi—Szepes-Varalja	6·3
Localbahn Innsbruck-Hall i/T. (Dampftramway)	6·1
Localbahn Budapest-Lajosmizse	5·3
Localbahn Warasdin-Golubovec	5·2
Localbahn Hermannstadt-Rothenthurmpass	5·0
Löcsethal-Bahn	4·7
Westungarische Localbahnen (Transdanubische Vicinalbahn-Actiengesellschaft)	4·6
Bács-Bodrogher Comitatsbahnen	4·4
Marmaroser Salzbahn-Actiengesellschaft	4·2
Localbahn Balaton-Szt. György—Somogy-Szobb	4·1
Südbahn-Gesellschaft (Localb. Mödling-Brühl, elektrischer Betrieb)	4·0
Montanbahn Zeltweg-Fohnsdorf	3·8
Salzkammergut-Localbahn-Actiengesellschaft	3·3
Localbahn Auspitz	2·8
Eisenbahn Grosswardein-Belenyes-Vaskoh	2·7
Localbahn Schwarzenau-Waidhofen a/Th.	2·6
Wiener Localbahn-Act.-Ges. (Wien-Wr. Neudorf-Guntramsdorf)	1·9
Mühlkreis-Bahn	1·7
Vicinalbahn Maros-Vásárhely—Szász-Régen	1·5

	%
Localbahn Késmárk—Szepes-Béla	1·5
Localbahn Nagy-Károly—Somkut	1·3
Neutitscheiner Localbahn	1·0
Slavonische Localbahn	0·9
Gölnitzthal-Bahn	0·8
Localbahn Radkersburg-Luttenberg	0·7
Szilágysager Eisenbahn	0·5
Localbahn Mösel-Hüttenberg	0·3

Nach der Abnahme des kilometrischen Ergebnisses in den ersten elf Monaten 1895 ergibt sich gegen die gleiche Periode 1894 die nachstehende Reihenfolge der Bahnen:

A) Oesterreichische und ungarische Hauptbahnen.

	%
Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Hauptbahnnetz)	1·0
Aussig-Teplitzer Eisenbahn	2·2
Raab-Oedenburg-Ebenfurther Bahn	2·4
Oesterr. Nordwestbahn (garantirte Strecken)	2·6
Oesterr.-ung. Staatseisenb.-Gesellsch. (öst. Linien)	3·6
Kgl. Ungar. Staatsbahnen	4·0
Mohács-Fünfkirchner Bahn	5·3
Fünfkirchen-Bárcser Bahn	10·4

B) Oesterreichische und ungarische Localbahnen incl. der Dampftramways.

	%
Mährische Westbahn	0·05
Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Localbahnen)	0·2
Vicinalbahn Kun-Szt. Márton—Szentes	0·4
Localbahn Asch-Rossbach	0·6
Vicinalbahn Nyiregyháza—Maté-Szalka	0·9
Localbahn Steinamanger-Pinkafeld	0·9
Muranythal-Bahn	1·8
Localbahn Debreczin—Füzes-Abony—Ohat-Kócs-Polgar	2·1
Stauding-Stramberger Localbahn	2·3
Localbahn Vinkovce-Brčka	2·4
Steiermärkische Landesbahnen (Preding-Wieselsdorf—Stainz, Pöltschach—Gonobitz, Kapfenberg—Au-Seewiesen)	3·0
Matracr Vicinalbahnen	3·0
Holics-Gödinger Localbahn	3·2
Bukowinaer Localbahnen	3·6
Zagorianer Bahn	3·6
Welser Localbahn	3·7
Békéser Comitatsbahnen	3·7
Steyrthal-Bahn	3·9
Unterkrainer Bahnen	5·2
Localbahn Fehring-Fürstenfeld	5·4
Terret-Kowasznaer Localbahn	5·4
Murthal-Bahn	6·2
Belisče-Kapelna (Slavonische Drauthal-)Vicinalbahn	7·4
Localbahn Kis-Ujszállás—Devavanya—Gyoma	7·6
Barcs-Pakraczer Eisenbahn	8·1
Localbahn Reichenau a/K.-Solnitz	8·9
Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów)	9·0
K. k. Staatsbahn Časlau-Zawratetz (im Privatbetriebe)	9·6
Dampftramway-Gesellschaft vorm. Krauss & Comp.	9·6
Localbahn Gleisdorf-Weiz	9·9
Eisenbahn Wittmannsdorf (Leobersdorf)-Ebenfurth	10·2
Mezötur-Turkever Eisenbahn	10·5
Localbahn Deutschbrod-Humpoletz	11·8
Localbahn Swoleňowes-Smečna	11·8
Localbahn Gr.-Priesen—Wernstadt—Auscha	12·9
Kuttenberger Localbahn	12·9
Vicinalbahn Máros-Ludas—Bistritz	13·8
Localbahn M.-Ostrau—Witkowitz (Dampftramway)	14·6
Steiermärkische Landesbahnen (Cilli-Wöllan)	15·1
Böhmische Commercialbahnen	15·2
Localbahn Borossebes-Menyháza	16·7
Friauler Bahn	17·9
Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn	21·7
Localbahn Hermannstadt—Nagy-Disznod	28·7
Kolomeaer Localbahnen	29·2
Vicinalbahn Puszta-Tenyö—Kun-Szt. Márton	31·6
Zsitvathal-Bahn	32·5
Localbahn Wotic-Selčan	34·9
Localbahn Körös-Belovár	35·8
Localbahn Kaposvár-Mocsolad	51·7
Taraczthal-Bahn	76·5

Ueber die Ursachen der Mehr- und Mindereinnahmen oder sonstige zur Erläuterung der Betriebsausweisziffern dienliche Daten haben nachstehende Bahnverwaltungen, wie folgt, relationirt:

Aussig-Teplitzer Eisenbahn. Die im Monate November 1895 erzielte Mehreinnahme gegenüber der gleichen Periode 1894 resultirt aus dem stärkeren Kohlenverkehre zur Elbe und nach dem Inlande.

Die ausgewiesenen Einnahmen des Jahres 1894 sind definitiv, jene des Jahres 1895 provisorisch, jedoch auf Grund der definitiven Abrechnungen der Betriebsperiode Jänner—August 1895 richtiggestellt.

Böhmische Commercialbahnen. Der für den Monat November 1895 ausgewiesene Einnahmenausfall (entsprechend einer Minderverfrachtung von 83.845 t) ist auf den vorzeitigen Schluss der Zuckercampagne zurückzuführen.

Böhmische Nordbahn. Im Monate November 1895 zeigt der Güterverkehr einen Ausfall, welcher durch den geringeren Umfang der Rübenernte und die schwächere Zuckercampagne entstanden ist.

Buschtěhrader Eisenbahn. Im Monate November 1895 hat sich gegen den gleichen Monat des Jahres 1894 beim Unternehmen lit. A aus dem Personen- und Gepäcksverkehre eine Mehreinnahme von fl. 2019, aus dem Güterverkehre eine Mindereinnahme von fl. 25.019, zusammen daher eine Mindereinnahme von fl. 23.000; beim Unternehmen lit. B aus dem Personen- und Gepäcksverkehre eine Mehreinnahme von fl. 992, aus dem Güterverkehre eine Mehreinnahme von fl. 16.708, zusammen daher eine Mehreinnahme von fl. 17.700 ergeben.

Die Mindereinnahme aus dem Güterverkehre beim Unternehmen lit. A resultirt aus dem schwächeren Verkehre von diversen Frachten, die Mehreinnahme aus dem Güterverkehre beim Unternehmen lit. B aus dem stärkeren Kohlenverkehre.

Die Einnahmen des Jahres 1894 sind der definitiven Rechnung entnommen; die Einnahmen des Jahres 1895 sind provisorisch aufgestellt, enthalten jedoch die definitiven Ergebnisse aus der Abrechnung für die ersten sieben Monate 1895.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. Auf den im Eigenthume des Staates stehenden und den vom Staate für eigene Rechnung betriebenen Bahnen,

exclusive der Böhmischen Westbahn und der Mährisch-schlesischen Centralbahn, resultirt für den Monat November 1895, im Vergleiche zu den Ergebnissen des gleichen Monates im Jahre 1894, im Personenverkehre eine Minderfrequenz von 176.131 Personen mit einer Mehreinnahme von fl. 193.975, und im Güterverkehre eine Minderbeförderung von 32.412 t mit einer Mehreinnahme von fl. 45.835.

Es ergibt sich somit eine Gesammtmehreinnahme von fl. 239.810.

Im Personenverkehre vertheilt sich die Minderfrequenz auf die westlichen Staatsbahnlinien mit 165.644 Personen, und auf die k. k. Staatsbahnlinien in Galizien mit 10.487 Personen.

An der erzielten Mehreinnahme participiren die westlichen Linien mit fl. 113.705 und die Linien in Galizien mit fl. 80.270.

Im Güterverkehre weisen die westlichen Linien, bei einer Minderbeförderung von 48.109 t, eine Mehreinnahme von fl. 6732 aus, während die östlichen Linien sowohl eine Mehrbeförderung von 15.697 t, als auch eine Mehreinnahme von fl. 39.103 zu verzeichnen haben.

Der auf den westlichen Linien eingetretene Verkehrsrückgang ist hauptsächlich auf den Ausfall von Rüben- und Zuckertransporten und die Abnahme des Viehexportes nach dem westlichen Auslande zurückzuführen.

Die erzielte Mehreinnahme ist dem gesteigerten Verkehr in höher tarifirenden Artikeln zuzuschreiben.

Die Mehrbeförderung und Mehreinnahme im Güterverkehre auf den östlichen Linien der k. k. Oesterr. Staatsbahnen haben ihre Ursache im lebhafteren Localverkehre im Allgemeinen, und im Besonderen in der grösseren Frequenz in den Artikeln Nutzholz und Petroleum.

Böhmische Westbahn.

Im Personenverkehre ist, im Entgegenhalte der gleichen Periode des Jahres 1894, bei einer Mehrbeförderung von 18.859 Personen, eine Mindereinnahme von fl. 7986 zu constatiren.

Im Güterverkehre ist sowohl in der Frequenz, als auch in den Einnahmen ein Rückgang zu constatiren.

Der Ausfall beträgt 33.374 t, resp. fl. 22.786.

Die Ursache dieser Erscheinung liegt vornehmlich in dem Ausfalle an Rüben- und Zuckertransporten.

Mährisch-schlesische Centralbahn.

Diese Linie weist im Vergleiche zu derselben Periode des Jahres 1894 im Personen- und Güterverkehre ein Plus aus.

Im Personenverkehre wurde, bei einer Mehrbeförderung von 10.259 Personen, eine Mehreinnahme von fl. 2464, im Güterverkehre bei einer Mehrfrequenz von 3379 t eine Mehreinnahme von fl. 11.301 erzielt.

Auf sämmtlichen Linien der k. k. Oesterr. Staatsbahnen und der vom Staate betriebenen Privatbahnen (exclusive der Bodensee-Dampfschiffahrt und der Wiener Verbindungsbahn) stellen sich Frequenz und Einnahmen, wie folgt:

Minderfrequenz an Personen		142.285
Minderbeförderung an Gütern		95.500 t
mit einer Mehreinnahme von	fl.	190.363
bei Personen, und einer Mehreinnahme von	„	55.688
bei Gütern, daher zusammen eine Gesammt-Mehreinnahme von	„	246.051

Bodensee-Dampfschiffahrt.

Im Berichtsmonate betrug die Frequenz 7180 Personen und 9721 t mit einer Einnahme von fl. 3120 für Personen und von fl. 10.033 für Güter, zusammen fl. 13.153, gegen fl. 12.528 im gleichen Monate des Jahres 1894.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Im Monate November 1895 ergab der Personenverkehr auf dem Hauptbahnnetze eine Zunahme der Frequenz um 10.092 Personen, welchem Ergebnisse eine Mehreinnahme von fl. 26.658 gegenübersteht.

Was den Frachtenverkehr anbelangt, so ergab sich im Berichtsmonate, im Vergleiche zu derselben Periode des Jahres 1894, eine Abnahme des Frachtquantums um 69.464 t und des Erträgnisses um fl. 90.034.

Transportzunahmen ergaben sich hauptsächlich bei den nachstehenden Massenartikeln, und zwar:

bei Holz aller Art	um	3.236·2 t
„ Steinen	„	3.871·0 t
„ Erzen und Schlacken	„	7.558·8 t
„ Eisen und Stahl	„	6.836·2 t
„ Kohlen	„	30.232·5 t

Abnahmen in der Verfrachtung sind vornehmlich zu verzeichnen:

bei Getreide aller Art	um	9.771·1 t
„ Mehl und Mahlproducten . . .	„	2.890·6 t
„ Zucker, raffinirt	„	14.897·9 t
„ Zucker, roh	„	3.799·5 t

Auf den Localbahnen nahm die Personenfrequenz um 4419 Personen ab und das Erträgniss um fl. 1898 zu.

Der Güterverkehr zeigt eine Abnahme des Verfrachtungsquantums um 19.694 t und eine Zunahme des Erträgnisses um fl. 6089.

Transportzunahmen ergeben sich beispielsweise:

bei Getreide aller Art	um	944·1 t
„ Mehl und Mahlproducten . . .	„	379·2 t
„ Zucker, roh	„	2.172·9 t
„ Steinen aller Art	„	67·1 t
„ Erzen und Schlacken	„	505·7 t
„ Eisen und Stahl	„	1.051·0 t

Abnahmen in der Verfrachtung sind namentlich zu constatiren:

bei Zucker, raffinirt	um	34·4 t
„ Holz aller Art	„	333·0 t

Was schliesslich die Ostrau-Friedlander Eisenbahn betrifft, so nahm der Personenverkehr um 1576 Personen und das Erträgniss um fl. 257 ab.

Im Frachtenverkehre ist eine Zunahme des Frachtquantums um 445 t und des Erträgnisses um fl. 3310 zu verzeichnen, wobei die Artikel „Mehl und Mahlproducte", „Holz aller Art", „Steine aller Art", sowie „Eisen und Stahl" eine Mehrverfrachtung, und die Artikel „Getreide aller Art", „Zucker, raffinirt und roh", dann „Erze und Schlacken" einen Frachtausfall ausweisen.

Kaschau-Oderberger Eisenbahn. Das im Monat November 1895 erzielte Plus per fl. 38.711 kann hauptsächlich den Kohlen- und Erztransporten zugeschrieben werden.

Oesterr. Nordwestbahn und Süd-norddeutsche Verbindungsbahn. Der Vergleich der im Monate November 1895 auf den genannten

(Fortsetzung auf Seite 174.)

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebs-Länge im Monate November 1895	1894	Im Monate November 1895 wurden befördert: Personen	Güter	Die Einnahme betrug im Monate November 1895: für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	pro Kilom.	1894: im Ganzen	pro Kilom.	Differz. per Kilom. in Percent	Durchschnittl. Betriebs-Länge vom I. Jänner bis 30. November 1895	1894
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden			Kilometer	
Oesterreichische Eisenbahnen.													
I. Bahnen im Betriebe der k. k. General-Direction d. öst. Staatsb.													
a) K. k. Staatsbahnen und vom Staate für eigene Rechnung betriebene Bahnen	7.951	7.874	2,594.891	2,547.643	1,647.003	6,244.420	7,891.423	993	7,668.620	974	+ 2·0	7.940	7.843
b) Privatbahnen auf Rechnung der Eigenthümer:													
Localbahnen:													
Asch-Rossbach	15	15	5.534	7.161	605	2 914	3.519	235	4.367	291	— 19·2	15	15
Bukowinaer Localbahnen	176	176	11.937	34.319	6.047	45.789	51.836	295	51.233	291	+ 1·4	176	176
Dolina-Wygoda	8	8	. . . .	6.002	. . . .	4.873	4.873	609	4 836	605	+ 0·7	8	8
Fehring-Fürstenfeld	20	20	4 575	3.048	1.612	4.446	6.058	303	7.019	351	— 13·7	20	20
Friauler Bahn	16	16	4.948	536	1.061	479	1.540	96	948	61	+ 57·4	16	8
Fürstenfeld-Hartberg	39	39	6.966	1.893	2.834	2 509	4.343	111	4.004	103	+ 7·8	39	39
Gailthal-Bahn	31	31	3.751	1.458	1.115	2.217	3.832	107	3.176	102	+ 4·9	31	11
Gleisdorf-Weiz	15	15	4.829	3.006	1.316	2.689	4 005	267	4 534	302	— 11·6	15	15
Göpfritz—Gross-Siegharts . . .	8	. . .	1.400	551	298	623	921	115	. . . .	. . .	. . .	3	. . .
Kolomeaer Localbahnen	33	33	3 201	6.305	410	5.826	6.236	189	6.196	188	+ 0·5	33	33
Lemberg-Bełzec (Tomaszów) . .	89	89	15 160	7.606	9.957	10 479	20.436	230	18.570	209	+ 10·0	89	89
Lemberg (Kleparów)-Janow . . .	7	. . .	456	59	173	69	242	35	. . . .	. . .	. . .	1	. . .
Mährische Westbahn	90	90	8.826	18 679	2.708	25 260	27.968	311	23.970	266	+ 16·9	90	90
Mösel-Hüttenberg	5	5	1.714	5.698	219	1.709	1.928	386	2.176	435	— 11·3	5	5
Murthal-B. (Unzmarkt-Mauterndf.)	76	76	10.173	2.770	3 509	6.906	10.415	137	10.247	135	+ 1·5	76	12
Nakři-Netolitz—Netolitz Stadt .	14	. . .	2.389	2.460	459	2.066	2.525	180	. . . .	. . .	. . .	1	. . .
Plan-Tachau	13	. . .	2.306	1.845	639	2.520	3.159	243	. . . .	. . .	. . .	12	. . .
Postelberg-Laun	11	. . .	1.310	5.716	191	3 033	3.224	293	. . . .	. . .	. . .	3	. . .
Potscherad-Wurzmes	17	17	1.912	14.976	284	10.949	10.333	608	11.863	698	— 12·9	17	17
Schwarzenau-Waidhofen a./T. . .	10	10	3.209	1.199	619	1.237	1.856	186	2.142	214	— 13·1	10	10
Strakonitz-Winterberg	32	32	8 959	3.255	2.501	5.003	7 504	235	7.021	219	+ 7·3	32	32
Unterkrainer Bahnen	134	134	25 216	17.692	11.768	38.159	49.963	373	39.398	294	+ 26·9	134	106
Vöcklabruck-Kammer	11	11	2.527	1.655	573	1.504	2.077	189	1.672	152	+ 24·3	11	11
Welser Localbahn	54	54	14.382	3.703	3.809	4.449	8.258	153	7 113	132	+ 15·9	54	54
Wittmannsdorf - (Leobersdorf-) Ebenfurther Eisenbahn . . .	17	17	8.039	22 122	1.747	7.427	9.174	540	11.595	682	— 20·8	17	17
Wodňan-Prachatitz	28	28	7.572	2 320	1.856	3.144	5.000	179	5.728	205	— 12·7	28	28
Wotic-Selčan	17	17	2.868	2.929	1 063	3.513	4.576	269	4.614	271	— 0·7	17	3
Zeltweg-Fohnsdorf	8	8	1.658	31.931	203	9.073	9.276	1.160	8.873	1.109	+ 4·6	8	8
II. K. k. Staatsbahnen im Privatbetriebe.													
Časlau-Zawratetz	24	24	2.426	20.563	623	15.210	15.833	660	21.895	912	— 27·6	24	24
Königshan-Schatzlar	5	5	654	5.752	64	2.722	2.836	567	2.864	573	— 1·1	5	5
Praterstern - Matzleinsdorf (Wr. Verbindungsbahn)	8	8	92.200	113.253	2.397	60.596	62 993	7:874	63.883	7.985	— 1·4	8	8
III. Privatbahnen unter Ausschluss der ad I b) angeführten Localbahnen.													
Aussig-Teplitzer Eisenbahn . . .	101	101	155.338	886.443	32.441	571 882	604.323	5.983	591.190	5.853	+ 2·2	101	101
Böhmische Nordbahn	320	320	174.346	245.690	77.691	389.152	466.843	1.459	502.812	1.571	— 7·1	320	320
Buschtěhrader Eisenbahn													
Linie lit. A	186	186	62.539	268.457	34.877	370.870	405.747	2.181	428.747	2.305	— 5·4	186	186
Linie lit. B	236	236	90.837	339.187	40.053	509.092	549.145	2 327	531.445	2.252	+ 3·3	236	236
Graz-Köflacher Eisenbahn u. B.-G.	91	91	35.999	73.338	13.937	142.414	156.351	1 718	144.633	1.589	+ 8·1	91	91
Kaiser Ferdinands-Nordbahn:													
Hauptbahnnetz	1.036	1.036	741.540	1,209.857	445.421	2,620.336	3,065.757	2.959	3,129.133	3.020	— 2·0	1.036	1.036
Localbahnen	281	259	66.259	76 206	16.650	65 036	81.686	291	73.699	285	+ 2·1	263	259
Kaschau-Oderberger Eisenbahn:													
Oesterreichische Strecke . .	64	64	49.138	83.909	18.144	196 907	215.051	3.360	212.409	3 319	+ 1·2	64	64
Leoben-Vordernberger Bahn . .	15	15	7.357	47.887	1.805	27.960	29.765	1.984	31.158	2 077	— 4·5	15	15

Vom 1. Jänner bis 30. November 1895 wurden befördert: Personen	Güter	Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis 30. November 1895: für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	1894: für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	Differz. per Kilom. in Percent	Oder per Jahr und Kilom. gerechnet nach nebigen Ergebnissen d. abgelaufenen 11 Monate: 1895	1894	Wiederholung des Namens der Eisenbahnen
Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden					Gulden		
													Oesterr. Eisenbahnen.
													I. Bahnen im Betriebe d. k. k. öst. Staatsb.
37,368.302	23,379.656	23,844.197	59,257.323	83,101.520	10.466	22,382.702	58,666.492	81,049.194	10 334	+ 1·3	11.417	11.273	a) K. k. Staatsb. und vom Staate für eigene Rechnung betrieb. Bahnen
													b) Privatb. auf Rechnung d. Eigenth.
													Localbahnen:
65.245	76.406	7.323	30,824	38.147	2.543	7.475	30 907	38.382	2.559	— 0·6	2.774	2 792	Asch-Rossbach
161.561	369.972	83.797	545.310	629.107	3.573	85.774	566.437	652.211	3.706	— 3·6	3.899	4.043	Bukowinaer Localb.
. . . . .	69.675	. . . .	62.404	62.404	7.801	. . . .	55.888	55.888	6.986	+ 11·7	8.510	7.621	Dolina-Wygoda
64.560	28.210	19 526	53.502	73 028	3.651	19.519	57.661	77.180	3 859	— 5·4	3.983	4 210	Fehring-Fürstenfeld
54.970	5.053	11.051	5.501	16.552	1.035	8.092	1.993	10.085	1.261	— 17·9	1.129	1.376	Friauler Bahn
96.511	19.030	20.703	25.198	45.901	1.177	19.819	22.053	41.872	1.074	+ 9 6	1.284	1.172	Fürstenfeld-Hartberg
52.502	14.146	16.746	28.566	45.312	1 462	7.468	6.879	14.347	1 304	+ 12 1	1.595	1 423	Gailthal-Bahn
70.858	31.179	17.434	25.919	43.353	2.890	18.062	30.033	48.095	3.206	— 9·9	3.153	3.497	Gleisdorf-Weiz
7.959	1.755	1.656	2.688	4.344	1.448	. . . .	. . . . . .	. . . . . .	. . .	. . .	1.580	. . .	Göpfritz-Gr. Sieghartes
36.583	58.857	5.192	46.855	52 047	1.577	7.492	66.024	73.516	2.228	— 29 2	1.720	2.431	Kolomeaer Localbahnen
189.665	81.894	119.096	119.918	239.014	2.686	124.170	138.512	262 682	2.951	— 9·9	2.930	3.219	Lemberg-Bełzec
456	59	173	69	242	242	. . . .	. . . . . .	. . . . . .	. . .	. . .	264	. . .	Lemberg (Klep.)-Janow
116.379	103.904	37.649	148.026	185.675	2.063	37 497	148.242	185 739	2.064	— 0 05	2.251	2.252	Mährische Westbahn
23.000	57.017	2.618	17 823	20.441	4.088	2.540	17.844	20.384	4.077	+ 0·3	4.460	4.448	Mösel-Hüttenberg
124.542	25 626	47.250	61.036	108.287	1.425	8.547	9.683	18.230	1.519	— 6·2	1.555	1.657	Murthal-Bahn
2.749	3.355	529	2.699	3.228	3.228	. . . .	. . . . . .	. . . . . .	. . .	. . .	3.521	. . .	Nakři-Netolitz—Net.-St.
34.808	13.117	3 424	16.913	26.337	2.195	. . . .	. . . . . .	. . . . . .	. . .	. . .	2.395	. . .	Plan-Tachau
4.230	15.522	652	9.215	9.867	3.289	. . . .	. . . . . .	. . . . . .	. . .	. . .	3.588	. . .	Postelberg-Laun
22.608	71.872	3.011	47.815	50.826	2.990	2.837	37.017	39.854	2 344	+ 27·6	3.262	2.557	Potscherad-Wurzmes
47.369	11.536	9.218	13.524	22.742	2 274	9.536	12.629	22.165	2.217	+ 2·6	2 281	2.419	Schwarzenau-Waidhofen
98.463	33.756	27.655	49.593	77.248	2.414	26 396	44.452	70.848	2.214	+ 9 0	2.633	2.415	Strakonitz-Winterberg
314.629	162.578	143.858	379.975	523.833	3.909	125.872	311.296	437.168	4.124	— 5·2	4.264	4 499	Unterkrainer Bahnen
57 398	15.852	14.676	15.191	29.867	2.715	14.155	13.780	27.935	2.540	+ 6·9	2·962	2.771	Vöcklabruck-Kammer
173.269	32.648	50.093	36.274	86.367	1.599	53.673	35.949	89.622	1.660	— 3·7	1·744	1.811	Welser Localbahnen
117.094	229.867	27.537	89.437	116 974	6.881	24.502	105 758	130.260	7.662	— 10·2	7.507	8 359	Wittmannsdorf-(Leobd.) Ebenfurther Eisenb.
104.011	21.383	26.032	31 495	57.527	2.055	25 628	27.986	53.614	1.915	+ 7 3	2.242	2.089	Wodňan-Prachatitz
35.471	17.260	12.862	22.171	35.033	2.061	2.678	6.827	9.505	3.168	— 34·9	2.248	3.456	Wotic-Selčan
23.185	326.831	2.569	102.202	104.771	13.096	2.361	98.618	100.979	12.622	+ 3·8	14.287	13.769	Zeltweg-Fohnsdorf
													II. K. k. Staatsbahnen im Privatbetriebe
27.022	119 879	6.933	90.429	97.362	4.057	6.533	101.150	107.683	4.487	— 9·6	4.426	4.895	Časlau-Zawratetz
11.160	57.052	1.381	27.247	28.628	5.726	962	25.091	26.053	5.211	+ 9·9	6.246	5.684	Königshan-Schatzlar
1.491.314	1,077.363	38.869	583.966	622.835	77.854	35.444	583.305	616.749	77.094	+ 1·0	84.932	84.103	Praterstern-Matzleinsdf. (Wr. Verbindungsb.)
													III. Privatbahnen unter Ausschluss der ad I b) angeführten
2,031.164	8,131.251	485.320	5,139.519	5,624.839	55.691	437.346	5,314.109	5,751.455	56.945	— 2·2	60.754	62.122	Aussig-Teplitzer Eisenb.
2,261.831	2,001.604	1,008.227	3,282.007	4,290.234	13.407	946.068	3,261.382	4,207.950	13.150	+ 2 0	14 626	14.345	Böhmische Nordbahn
													Buschtěhrader Eisenb.
801.608	2,363 927	536.119	2,981.966	3,518.085	18.914	495.451	2,937.932	3,433.383	18 450	+ 2·5	20.633	20.173	Linie lit. A
1,432.919	3,174.078	879.074	4,486 373	5,365.447	22 735	812.576	4,274.179	5,086.755	21.554	+ 5·5	24.802	23.513	Linie lit. B
443.746	665.140	177.869	1,289.213	1,467.082	16.122	172.194	1,216 361	1,388.555	15.259	+ 5·6	17.588	16 646	Graz-Köflacher Eisenb.
													Kaiser Ferdinands-Ndb.
9,203.491	10,666 995	5,981.531	24,900.129	30,881.660	29.809	5,613.018	25,574.114	31,187.132	30.103	— 1 0	32.519	32.840	Hauptbahnnetz
914.915	459.590	208.100	432.402	640.502	2.435	189.390	440.176	629 566	2.431	— 0·2	2.656	2.652	Localbahnen
													Kaschau-Oderberger B.
562.145	898.292	256.528	1,829.246	2,085.774	32.590	250.756	1,764.180	2,014.936	31 483	+ 3·5	35.553	34.345	Oesterr. Strecke
103.159	535.230	27.474	315.831	343.305	22.887	28.085	285.425	313.510	20.901	+ 9·5	24.968	22.801	Leoben-Vordernberger

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebs-Länge im Monate November 1895	1894	Im Monate November 1895 wurden befördert: Personen	Güter	Die Einnahme betrug im Monate November 1895: für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	pro Kilom.	1894: im Ganzen	pro Kilom.	Differz. per Kilom. in Percent	Durchschnittl. Betriebs-Länge vom 1. Jänner bis 30. November 1895	1894
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden			Kilometer	
Oesterr. Nordwestbahn:													
Garantirte Strecken	628	628	260.859	341.407	192.729	835.355	1,028.084	1.637	982.110	1 564	+ 4·7	628	628
Ergänzungsnetz	308	308	123.000	386.230	79.876	627.734	707.610	2.297	670.878	2.178	+ 5·5	308	308
Oest.-ung. Staatseisenbahn-Ges.: Oesterreichische Linien	1.366	1.366	619.298	994 835	683.965	2,148.843	2,532.808	1 854	2,563.297	1.876	— 1·2	1.366	1.366
Ostrau-Friedlander Eisenbahn	33	33	26.284	23.479	6 965	21.845	28.810	873	25.757	781	+ 11·8	33	33
Südbahn-Gesellschaft:													
Hauptnetz und Localbahnen in Oesterreich	1.513	1.513	1,000.372	380.000	664.154	2,383.673	3,047.827	2.014	3,010.179	1.990	+ 1·2	1.513	1.513
Localb. Mödling-Brühl (elektr. Betrieb)	4	4	6.110	....	968	....	968	242	822	206	+ 17·5	4	4
Südnorddeutsche Verbindungsb.	285	285	140.632	181.531	54.556	295.904	350.460	1.230	339.939	1.193	+ 3·1	285	285
Wien-Aspang Bahn	89	89	111.882	33.581	26.681	36.392	63.073	709	60 622	681	+ 4·1	89	89
Wien-Pottend.-Wr.-Neustädter B.	65	65	22.368	63.777	7.370	77.572	84.942	1.307	80.551	1.239	+ 5·5	65	65
Selbstständige Localbahnen.													
Auspitzer Localbahn	7	7	4.479	1.704	486	957	1.443	206	1.774	253	— 18·6	7	3
Böhmische Commercialbahnen	193	191	27.535	69.770	8 332	57.467	65 799	341	107.673	564	— 39·5	192	191
Bozen-Meraner Bahn	31	31	22.093	7 250	13.678	14.499	28.177	909	25.997	839	+ 8·3	31	31
Deutschbrod-Humpoletz	25	25	1.973	1.137	926	3 244	4.170	167	3.987	159	+ 5·0	25	7
Gr.-Priesen—Wernstadt—Auscha	25	25	2.845	2.402	1.075	4.476	5.551	222	6.827	273	— 18·7	25	25
Kremsthal-Bahn	70	70	17.521	8.535	6.036	11.800	17 836	255	15.450	221	+ 15·4	70	70
Kuttenberger Localbahn	3	3	8.472	4.161	623	2.409	3.032	1.011	5.464	1.821	— 44·5	3	3
Mori-Arco-Riva a/G.	24	24	7.008	1.003	4.882	2.127	7.009	292	7 285	304	— 3·9	24	24
Mühlkreis-Bahn	58	58	8.766	1.261	5.236	5.902	11 138	192	10.451	180	+ 6·7	58	58
Neutitscheiner Localbahn	8	8	8.271	5.176	1.494	4.168	5.662	708	5.354	669	+ 5·8	8	8
Reichenau a/K.-Solnitzer Localb.	15	15	2.037	1.774	859	3.175	4.034	269	4.945	330	— 18·5	15	15
Radkersburg-Luttenberg L.-B.	25	25	2.913	729	929	999	1.928	77	1.905	76	+ 1·3	25	25
Reichenberg-Gablonz-Tannwald	34	34	38.192	15 600	14.561	16.586	31.147	916	26.705	785	+ 16·7	34	17
Salzkammergut-Localbahn-Ges.	67	67	9.044	2.488	4.434	3.891	8.325	124	7.376	110	+ 12·7	67	67
Stauding-Stramberger Localbahn	18	18	5.386	26.806	1 211	17.272	18.483	1.027	16.178	899	+ 14·2	18	18
Steyrthal-Bahn	48	48	8.982	3.330	2.700	3.930	6.630	138	6.690	139	— 0·7	48	48
Swolenowes-Smečna Localbahn	10	10	1.258	20.231	117	26.147	26.264	2.626	26.251	2.625	+ 0·04	10	10
Steiermärkische Landesbahnen: Cilli-Wöllan	39	39	5.735	10.417	1.851	12.927	14.778	379	14.101	362	+ 4·7	39	39
Preding-Wieselsdorf—Stainz, Pöltschach-Gonobitz, Kapfenberg—Au-Seewiesen	49	49	6.910	4.332	1.799	4.192	5.991	122	6.696	137	— 10·9	49	49
Welchau-Wickwitz—Giesshübl Sauerbrunn	8	...	....	1.722	...	2.569	2 569	321	....	....	...	8	...
Dampftramways.													
Brünner Localeisenbahn-Ges.	10	10	63 413	6.170	6.709	4.012	10.721	1.072	10.909	1.091	— 1·7	10	10
Dampftramway-Gesellsch. vorm. Krauss & Co.	42	45	150 539	787	20.281	985	21 266	506	22.472	499	+ 1·4	41	45
Innsbruck-Hall Localbahn	12	12	49 611	....	5 703	....	5.703	475	5 230	436	+ 8·9	12	12
Kahlenberg Eisenbahn-Gesellsch.: Dampftramway Wien-Nussdorf	7	7	123.371	....	9.765	....	9.765	1.395	9.316	1.331	+ 4·8	7	7
Mähr.-Ostrau—Witkowitz Localb.	7	7	73.991	1.981	4.853	802	5.655	808	5.000	714	+ 13·2	7	2
Neue Wiener Tramway-Gesellsch. (Dampftr. Westbahnlinie-Baumgarten-Hütteldorf)	6	6	108.705	....	8.917	....	8.917	1.486	7.718	1.286	+ 15·6	6	6
Salzburger Eisenb. u. Tramw.-Ges.	14	14	8.140	3.648	1.672	2.501	4 173	298	4.081	292	+ 2·1	14	14
Wiener Localb.-A.-G. (Dampftr. Wien-Wr. Neudf.-Guntramsdf.)	18	13	49.740	17.185	5.205	6.811	12.016	668	8 981	692	— 3·3	18	13
Summe	16.476	16.312	7,367.076	8,753.536	3,939.280	18,065.814	22,005 094	1.336	21,752.788	1.334	+ 0·1	16.412	16.103

Vom 1. Jänner bis Ende November 1895 wurden befördert: Personen (Anzahl)	Güter (Tonnen)	1895 für Personen und Gepäck (Gulden)	1895 für Güter (Gulden)	1895 im Ganzen (Gulden)	1895 per Kilom. (Gulden)	1894 für Personen und Gepäck (Gulden)	1894 für Güter (Gulden)	1894 im Ganzen (Gulden)	1894 per Kilom. (Gulden)	Differz. per Kilom. in Percent	Oder per Jahr und Kilom. gerechnet nach obigen Ergebnissen d. abgelaufenen 11 Monate 1895 (Gulden)	1894 (Gulden)	Wiederholung des Namens der Eisenbahnen
													Oesterr. Nordwestbahn:
3,249.645	2,839.848	2,367.957	6,930.185	9,298.142	14.806	2,282.810	7,267.525	9,550.335	15.208	— 2·6	16.152	16.590	Garantirte Strecken
1,499.335	3,273.497	935.006	5,078.934	6,014.540	19.527	882 361	5,083.845	5,966.206	19.371	+ 0·8	21.302	21.132	Ergänzungsnetz
8,071.602	8,223.166	5,466.808	18,439.922	23,906.730	17.501	5,295.233	19,506.736	24,801.969	18.157	— 3·6	19.092	19.807	Oest.-ung. Staatsb.-Ges. Oesterr. Linien
352.214	264.511	88.842	229.457	318.299	9.645	88.497	219.369	307.866	9.329	+ 3·4	10.522	10.177	Ostrau-Friedlander Eb.
													Südbahn-Gesellschaft:
3,621.472	4,319.188	10,244.833	23,312.797	33,557.630	22.113	9,916.495	23,390.141	33,306.636	21.981	+ 0·6	24.123	23.979	Hauptnetz u. Localb. in Oesterreich
238.302	.....	49.756	.....	49.756	12.439	47.856	.....	47.856	11.964	+ 4·0	13.570	13.052	Localb. Mödling-Brühl (elektr. Betrieb)
1,746.636	1,604.366	671.179	2,861.735	3,352.914	11.765	650.059	2,644.427	3,294.486	11.560	+ 1·8	12.834	12.611	Südnordd. Verbindgsb.
1,096.001	385.248	339.110	408.532	747.642	8.400	327.639	394.511	722.150	8.114	+ 3·5	9.164	8.852	Wien-Aspang Bahn
272.683	640.841	93.283	759.219	852.502	13.115	92.028	750.804	842.832	12.967	+ 1·1	14.307	14.146	Wien-Pottd.-Wr. Neust.
													Selbstständige Localb.
54.642	14.090	5.850	8.560	14.410	2.059	2.726	3.280	6.006	2.002	+ 2·8	2.246	2.184	Auspitzer Localbahn
302.430	402.275	87.275	382.445	469.720	2.446	84.028	466.580	550.608	2.883	— 15·2	2.655	3.145	Böhm. Commerialb.
253.386	69.169	166.636	131.407	298.043	9.614	158.248	115.319	273.567	8.825	+ 8·9	10.488	9.627	Bozen-Meraner Bahn
24.909	12.950	11.738	32.544	44.282	1.771	4.109	9.938	14.047	2.007	— 11·8	1.932	2.189	Deutschbrod-Humpoletz
35.676	20.099	12.938	36.956	49.894	1.996	12.498	44.807	57.305	2.292	— 12·9	2.177	2.500	Gr.-Priesen-W.-Auscha
255.269	92.418	96.020	124.811	220.831	3.155	94.355	109.628	203.983	2.914	+ 8·3	3.442	3.179	Kremsthal-Bahn
103.601	36.160	10.421	18.235	28.656	9.552	10.025	22.863	32.888	10.963	— 12·9	10.420	11.959	Kuttenberger Localb.
92.330	11.320	64.611	25.017	89.628	3.735	62.085	21.425	83.510	3.480	+ 7·3	4.075	3.796	Mori-Arco-Riva a. G.
113.189	13.119	69.597	58.166	127.763	2.203	70.750	54.887	125.637	2.166	+ 1·7	2.403	2.363	Mühlkreis-Bahn
109.620	55.448	19.598	43.189	62.787	7.848	19.273	42.895	62.168	7.771	+ 1·0	8.561	8.477	Neutitscheiner Localb.
25.803	17.335	8.607	29.186	37.793	2 520	8.871	32.618	41.489	2.766	— 8·9	2.749	3.017	Reichenau a/K.-Solnitz
33.063	8.823	10.870	11.414	22.284	891	10.976	11.158	22.134	885	+ 0·7	972	965	Radkersburg-Luttenbg.
486.415	149.692	170.391	156.036	326.427	9.601	97.037	111.501	208.538	12.267	— 21·7	10.474	13.381	Reichenberg-Gablonz-T.
255.729	23.651	167.780	40.698	208.478	3.112	162.544	39.263	201.807	3.012	+ 3·3	3.395	3.286	Salzkammergut-Localb.
66.052	270.044	14.794	175.427	190.221	10.568	13.280	181.481	194.761	10.820	— 2·3	11.529	11.804	Stauding-Stramberger
137.271	37.957	44.470	45.020	89.490	1.864	47.740	45.309	93.049	1.939	— 3·9	2.033	2.115	Steyrthal-Bahn
21.133	262.624	1.963	198.235	200.198	20.020	1.974	177.139	179.113	17.911	— 11·8	21.840	19.540	Swolenowes-Smečna
													Steiermärk. Landesb.:
67.835	97.364	23.224	117.934	141.158	3.619	22.986	143.292	166.278	4.264	— 15·1	3.948	4.652	Cilli-Wöllan
118.115	49.669	34.322	48.107	82.429	1.682	36.008	48.957	84.965	1.734	— 3·0	1.835	1.892	{Preding-Wdf.-Stainz, Pöltschach-Gonobitz, Kapfenberg-Seewies.
17.136	16.762	3.160	25.518	28.678	3.585	....	.....	.....	....	..	3.911	...	Welchau-Wickwitz — Giesshübl Sauerbr.
													Dampftramway.
868.025	59.288	84.997	37.979	122.976	12.298	83.943	25.469	109.412	10.941	+ 12·4	13.416	11.936	Brünner Localeisenb.-G.
1,897.146	6.436	266.478	8.489	274.967	6.707	326.419	7.479	333.898	7.420	— 9·6	7.317	8.095	Dampftramway-Ges. vorm. Krauss & Co.
640.565	.....	71.320	....	71.320	5.943	67.207	.....	67.207	5.601	+ 6·1	6.483	6.110	Innsbruck-Hall i. T.
													Kahlenberg-Eisenb.-G.:
1,583.369	.....	133.356	....	133.356	19.051	125.003	.....	125.003	17.858	+ 6·7	20.783	19.481	Dampftr. Wien-Nussd.
808.291	19.101	55.001	7.769	62.770	8.967	19.334	1.672	21.006	10.503	— 14·6	9.782	11.458	Mähr.-Ostrau-Witkowitz
1,211.527	.....	98.054	.....	98.054	16.342	87.340	.....	87.340	14.575	+ 12·3	17.828	15.880	Neue Wiener Tramway (Dampftr. Westbahnlinie-Hütteldorf)
215.394	39.144	58.211	33.244	91.455	6.532	48.475	30.819	79.294	5.664	+ 15·3	7.126	6.179	Salzburger Eisenb. u. Tr.
499.236	169.484	56.882	71.385	128.267	7.126	45.454	45.452	90.906	6.993	+ 1·9	7.774	7.629	Wr.Localb.-A.-G. (Wien-Wr.Neudorf-Guntrsd.)
?9,697.898	78,927.504	56,275.890	166,314.347	222,590.237	13.563	53,308.284	167,341.453	220,649.737	13.702	— 1·0	14.796	14.948	**Summe**

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebs-Länge im Monate November 1895 (Kilometer)	Durchschnittl. Betriebs-Länge im Monate November 1894 (Kilometer)	Im Monate November 1895 wurden befördert: Personen (Anzahl)	Im Monate November 1895 wurden befördert: Güter (Tonnen)	Die Einnahme betrug im Monate November 1895: für Personen und Gepäck (Gulden)	1895: für Güter (Gulden)	1895: im Ganzen (Gulden)	1895: pro Kilom. (Gulden)	1894: im Ganzen (Gulden)	1894: pro Kilom. (Gulden)	Differz. per Kilom. in Percent	Durchschnittl. Betriebs-Länge vom 1. Jänner bis 30. November 1895 (Kilometer)	Durchschnittl. Betriebs-Länge vom 1. Jänner bis 30. November 1894 (Kilometer)
Ungarische Eisenbahnen.													
I. Bahnen in Verwaltung der Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen.													
a) Kgl. Ungar. Staatsbahnen:	7.559	7.488	2,940.000	1,654.400	1,668.300	5,790.500	7,458.800	987	7,476.261	998	— 1·1	7.553	7.488
b) Privatbahnen:													
Fünfkirchen-Barcser Bahn . . .	68	68	20.000	30.000	8.000	36.000	44.000	647	43.965	647	0	68	68
Localbahnen:													
Bács-Bodrogher Comitatsbahnen	111	111	22.600	2.600	11.300	5.200	16.500	149	16.192	146	+ 2·1	111	111
Bája-Zombor-Neusatz	145	. . .	25.400	6.500	12.700	13·100	25.800	178	. . . .	. . .	. . .	34	. . .
Bálaton-St.György-Somogy-Szobb	60	60	3.500	3.200	2.100	4.900	7.000	117	6.809	113	+ 3·5	60	60
Békés-Csanáder Bahn	82	82	7.200	1.500	2.900	2.900	5.800	71	5.692	69	+ 2·9	82	82
Békéser Comitatsbahnen	49	49	5.000	2.000	2.500	3.000	5.500	112	4.671	95	+ 17·9	49	49
Biharer Vicinalbahnen	132	132	24.500	6.100	9.800	12.200	22.000	167	18.222	138	+ 21·0	132	132
Budapest-Gran Localbahn . . .	20	. . .	4.000	300	2.000	600	2.600	130	. . . .	. . .	. . .	2	. . .
Budapest-Lájosmizse Localbahn .	64	64	6.400	4.200	3.200	6.300	9 500	148	8.235	128	+ 15·6	64	64
Csetnekthal-Bahn	24	13	1.600	1.500	500	3.000	3.500	146	1.275	98	+ 49·0	24	1
Debreczin-Füzesabony-Ohát-Kócs-Polgar Localbahn	133	133	14.400	5.400	7.200	10.800	18.000	135	16.953	127	+ 6·3	133	133
Debreczin—Hajdu-Nánáser Bahn	57	57	9.800	5.000	4.900	7.100	12.000	210	10.549	185	+ 13·5	57	57
Debreczin—Nagy-Léta L.-B. . .	33	. . .	4.000	800	2.000	1.600	3.600	109	. . . .	. . .	. . .	33	. . .
Felek-Fogaraser Bahn	52	52	5.000	1.200	2.500	2.500	5.000	96	4.854	93	+ 3·2	52	52
Gran-Almás-Füzitö Localbahn .	50	50	7.000	7.200	3.500	14.500	18.000	360	14.574	291	+ 20·7	50	50
Gr.-Kikinda—Gr.-Becskereker B.	70	70	17.500	7.000	14.000	14.000	28 000	400	26.026	371	+ 7·8	70	70
Grosswardein-Belényes-Váskoh-B.	118	118	18.300	6.700	5.500	13.500	19.000	161	17.030	144	+ 11·8	118	118
Gyula-Fehervar-Zalathna Localb.	38	. . .	5.400	1.400	2.700	2.800	5.500	145	. . . .	. . .	. . .	8	. . .
Háromszéker Localbahnen . . .	122	122	22.000	9.500	11.000	19.000	30.000	246	24.808	203	+ 21·2	122	122
Hermannstadt—N.-Disznod . . .	13	13	1.000	200	300	400	700	54	592	46	+ 17·4	13	3
Hermannstadt-Rothenthurmpass .	32	32	3.400	1.400	1.700	2.900	4.600	144	4.388	137	+ 5·1	32	32
Hidegkut-Gyönk-Tamási-Miklosv.	12	12	1 300	1.000	500	1.500	2.000	167	1.055	88	+ 89·8	12	12
Kaposvár-Mocsolád Localbahn .	26	26	1.600	2.800	800	5.700	6.500	250	6.140	236	+ 5·9	26	7
Kaschau-Torna Localbahn . . .	56	56	7.600	4.100	3.800	8.200	12 000	214	9.623	172	+ 24·4	56	48
Kecskemét-Füllöpszállás L.B. .	42	. . .	2.600	400	1.300	900	2,200	52	. . . .	. . .	. . .	4	. . .
Kis-Ujszállás-Dévavanya-Gyoma	45	45	3.800	3.000	1.900	4.100	6.000	133	5.566	123	+ 8·1	45	45
Körös-Belovár Localbahn . . .	33	33	6.200	1.600	3.100	3.200	6.300	191	4.767	144	+ 32·6	33	7
Kun-Szt. Márton—Szentes V.-B. .	23	23	3.700	1.000	1.500	1.600	3.100	135	2.983	129	+ 4·6	23	23
Máros-Ludás—Bistritz Localb. .	89	89	5.000	4.000	2.500	6.000	8.500	95	4.851	95	0	89	89
Máros-Vásárhely—Szász-Régen .	33	33	2.800	2.100	3.000	2.700	5.700	173	5.499	166	+ 4·2	33	33
Matraer Vicinalbahnen	127	127	11.000	5 200	5.100	10.400	15.500	122	14.965	118	+ 3·4	127	127
Mezötur-Turkéver Eisenbahn . .	16	16	3.000	350	900	700	1.600	100	1.750	109	— 8·2	16	16
Muránythal-Bahn	41	41	2.800	2.500	1.400	5.000	6.400	156	6.434	157	— 0·6	41	41
Nyiregyháza-Maté-Szalkaer E. .	57	57	3.700	3.600	3.700	7.300	11.000	193	10.913	191	+ 1·0	57	57
Petroszény-Lupény Localb. . . .	18	18	4.300	11.400	1.300	14.800	16.100	894	14.192	788	— 13·4	18	18
Pressburg-Dunaszerdahely L.B. .	44	. . .	8.800	2.600	4.400	5.200	9 600	218	. . . .	. . .	. . .	13	. . .
Puszta Tenyö—Kun-Szt. Márton .	35	35	4.000	3.400	2.000	5.100	7.100	203	9.036	258	— 12·3	35	35
Ruma-Vrdnik Localbahn	18	18	600	2.000	200	2.300	2.500	139	2.390	133	+ 4·5	18	18
Slavonische Localbahn	122	49	15.200	7.700	7.600	17.400	25.000	205	12.071	246	— 16·7	122	49
Somogy-Szobb-Bárcser Bahn . .	47	47	4.000	2.000	2.000	2.200	4.200	89	3.805	81	+ 9·9	47	47
Steinamanger-Pinkafeld Localb. .	53	53	12.000	3.200	6.000	6.500	12.500	236	11.893	224	+ 5·4	53	53
Steinamanger-Rum L.-B.	21	. . .	5.900	1000	1.500	1.000	2.500	119	. . . .	. . .	. . .	21	. . .
Száthmar-Nagybányaer L.-B. . .	60	60	10.000	5.000	5.000	10.000	15.000	250	15.429	257	— 2·7	60	60
Szekler Bahn	39	39	3.700	1.300	3.000	2.000	5.000	128	4.374	112	+ 14·3	39	39
St.-Lörincz-Szlatina-Nasiczer L.B.	24	. . .	2.600	1.700	1.300	3.500	4.800	200	. . . .	. . .	. . .	14	. . .
Szentes—Hod-Mezö-Vásarhély .	37	37	7.800	700	3.900	1.100	5.000	135	4.347	117	+ 15·4	37	37
Szilágyságer Eisenbahn	107	107	7.400	6.400	5.200	12.800	18.000	168	17.632	165	+ 1·8	107	107
Taraczthal-Bahn	32	32	800	100	250	250	500	15	330	10	+ 50 0	32	32
Temesvár—Nagy-Szt. Miklos . .	63	. . .	9.000	1.700	4.500	3.500	8.000	127	. . . .	. . .	. . .	12	. . .
Torontáler Localbahnen	182	182	36.000	16.000	18.000	32.000	50.000	275	27.599	151	+ 82·1	182	161
Ujszász-Jaszapáther Eisenbahn .	32	32	3.400	2.400	2.100	3.200	5.300	166	5.218	163	+ 1·8	32	32
Versec—Kubin-Dunapart	79	. . .	9.800	1.100	4.900	2.100	7.000	89	. . . .	. . .	. . .	79	. . .
Vinkovce-Brčka Bahn	50	50	2.500	12.700	3.000	14.000	17.000	340	19.787	395	— 13·9	50	50
Warasdin-Golubovecer Localb. .	37	37	2.900	600	1.200	1.000	2.200	59	2.039	55	+ 7·3	37	37
Westungar. Localbahnen (Transdanub. Vicinalb.-Act.-Ges.) . .	297	297	51.000	24.300	20.400	48.600	69.000	232	74.370	250	— 7·2	297	297
Zagorianer Bahn	116	116	26.000	7.800	13.000	15.500	28.500	246	28.168	242	+ 1·6	116	116
Zsebely-Csákovarer Localbahn .	9	9	1.800	1.000	900	1.100	2.000	222	1.062	118	+ 88·1	9	9
Zsitvathal-Bahn	45	41	5.800	4.100	2.900	8.200	11.100	247	10.081	246	+ 0·4	42	10

Vom 1. Jänner bis 30. November 1895 wurden befördert: Personen	Güter	Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis 30. November 1895: für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	1894: für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	Differz. per Kilom. in Percent	Oder per Jahr und Kilom. gerechnet nach obigen Ergebnissen d. abgelaufenen 11 Monate: 1895	1894	Wiederholung des Namens der Eisenbahnen
Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden					Gulden		
													Ungar. Eisenbahnen.
													I. Bahnen in Verwaltung der Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen.
32,114.700	15,811.600	19,756.500	55,125.009	74,881.509	9.914	19,482.807	57,871.652	77,354.459	10.330	— 4·0	10.815	11.269	a) Kgl. Ung. Staatsb.
													b) Privatbahnen.
272.300	265.900	112.600	333.405	446.005	6.559	140.286	357.452	497.738	7.320	— 10·4	7.155	7.985	Fünfkirchen-Bárcser B.
													Localbahnen:
219.800	32.650	109.900	65 600	175.500	1.581	115.741	52.459	168.200	1.515	+ 4·4	1.726	1.652	Bács-Bodrogher Com. B.
53.400	10.000	26.600	20.000	46.600	1.371	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	1.496	. . .	Baja-Zombor-Neusatz
65.800	21.900	27.600	31.500	59.100	985	28.503	28.277	56.780	946	+ 4·1	1.074	1.032	Bálat.-St. G.-Som.-Szobb
87.500	12.000	35.100	23.700	58.800	717	34.258	20.669	54.927	670	+ 7·0	782	731	Békés-Csanáder Bahn
49.800	20.000	24.900	30.700	55.600	1.135	23.240	34.462	57.702	1.178	— 3·7	1.238	1.285	Békéser Comitatsbahnen
273.200	65.600	109.500	130.400	239.900	1.817	112.847	93.332	206.179	1.562	+ 16·3	1.982	1.704	Biharer Vicinalbahn
4.000	300	2.000	600	2.600	1.300	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	1.418	. . .	Budapest-Gran Localb.
63.900	40.100	32.000	58.700	90.700	1.417	45.247	40.891	86.138	1.346	+ 5·3	1.546	1.468	Budapest-Lájosmizse
19.200	16.250	5.600	32.700	38.300	1.596	392	8.83	1.275	1.275	+ 25·2	1.744	1.391	Csetnekthal-Bahn
150.800	46.300	77.300	92.700	170.000	1.278	86.384	87.281	173.665	1.306	— 2·1	1.394	1.424	Debreczin—Füzesabony—Ohát-Kócs-Polgar
95.800	43.100	47.900	58.800	106.700	1.872	49.536	48.939	98.475	1.728	+ 8·3	2.042	1.885	Debreczin-Hajdu-Nánás
43.400	8.650	21.700	17.200	38.900	1.170	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	1.286	. . .	Debreczin—Nagy-Léta
53.200	13.500	26.600	27.300	53.900	1.036	29.567	20.952	50.519	972	+ 6 6	1.130	1.060	Felek-Fogaraser Bahn
72.700	60.100	35.200	120.800	156.000	3.120	35.509	103.171	138.680	2.774	+ 12·5	3.404	3.026	Gran—Almás-Füzitö
178.300	63.700	143.000	127.800	270.800	3.860	132.837	110.628	243.465	3.478	+ 11·2	4.221	3.794	G. Kikinda-G. Becskerek
187.100	61.300	66.600	123.000	189.600	1.607	78.654	106.050	184.704	1.565	+ 2·7	1.752	1.707	Grosswardein-B.-Vaskoh
13.200	2.800	6.600	5.600	12.200	1.525	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	1.664	. . .	Gyula-Feherv.-Zalathna
270.600	92.100	135.300	184.700	320.000	2.623	144.592	143.180	287.772	2.359	+ 11·2	2.861	2.573	Háromszéker Localb.
18 800	1.550	5.450	3.100	8.550	658	1.903	867	2.770	923	— 28·7	718	1.007	Hermannst.-N. Disznod
47.000	13.250	23.500	25.600	49.100	1.534	28.203	18.538	46.741	1.461	+ 5·0	1.673	1.593	Hermannst.-Rothenthp.
13.000	7.000	5.450	8.650	14.100	1.175	4.239	6.655	10.894	908	+ 29·4	1.282	991	Hidegkut-Gyönk-Tamási
13.900	9.900	6.950	20.000	26.950	1.037	1.973	13.002	14.975	2.139	— 51·5	1.131	2.333	Kaposvár-Mocsolad
96.400	50.400	48.000	80.400	128.400	2.293	42.055	43 373	89.428	1.863	+ 23·1	2.501	2.032	Kaschau-Torna
2.900	450	1.450	1.000	2.450	612	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	668	. . .	Kecskem.-Füllöpszállás
37.600	29.900	18.800	44.400	63.200	1.404	23.614	44.751	68.365	1.519	— 7·6	1.532	1.657	Kis-Ujszállás-D.-Gyoma
48.200	10.800	24.100	21.600	45.700	1.385	7.313	7.795	15.108	2.158	— 35·8	1.511	2.354	Körös-Belovar Lb.
38.400	11.950	15.450	15.950	31.400	1.365	15.952	15.566	31.518	1.370	— 0·4	1.489	1.495	Kun-St. Marton-Szentes
50.000	36.400	25.000	54.700	79.700	885	27.546	64.850	92.396	1.038	— 13·8	976	1.132	Máros-Ludás—Bistritz
41.800	36.200	29.000	44.100	73.100	2.215	34.432	37.603	72.035	2.183	+ 1·5	2.416	2.381	M.-Vásárhely-Sz.-Régen
148.800	39.700	60.600	79.800	140.400	1.105	50.041	90.568	144.609	1.139	— 3·0	1.205	1.242	Matraer Vicinalbahnen
25.200	5.600	7.650	7.550	15.200	950	8.715	8.280	16.995	1.062	— 10·5	1.036	1.159	Mezötur-Turkever E.
38.000	26.150	17.000	52.600	69.600	1.698	14.468	56.454	70.922	1.730	— 1·8	1.852	1.886	Muránythalbahn
45.000	34.800	42.100	69.200	111.300	1.953	39.624	72.658	112.282	1.970	— 0·9	2.131	2.149	Nyiregyháza-M.-Szalka
48.900	71.300	12.500	92 700	105.200	5.844	9.520	77.905	87.425	4.857	+ 20·3	6.375	5.298	Petroszény-Lupény
31.400	8.850	15.700	17.700	33.400	2 569	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	2.803	. . .	Pressburg-Dunaszerdah.
38.800	27.600	19.400	41.900	61.300	1.751	39.351	50.222	89.573	2.559	— 31·6	1.910	2.791	P. Tenyö-K. Szt. Marton
4.900	20.950	1.650	25.050	26.700	1.483	1.139	19.525	20.664	1.148	+ 29·2	1.618	1.252	Ruma-Vrdnik
128.800	83.800	65.100	169.900	235.000	1.926	28.398	65.155	93.553	1.909	+ 0·9	2.101	2.082	Slavonische Localbahn
51.400	22.400	25.100	24.600	49.700	1.057	26.811	19.718	46.529	990	+ 6·8	1.153	1.080	Somogy-Szobb-Barcs
124.600	35.200	62.300	71.000	133.300	2 515	66.497	68.051	134.548	2.539	— 0·9	2.744	2.770	Steinamanger-Pinkafeld
60.700	6.300	15.200	6.400	21.600	1.029	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	1.122	. . .	Steinamanger-Rum
112.800	40.300	56.300	80.700	137.000	2.283	46.366	80.107	126.473	2.108	+ 8 3	2.491	2.300	Száthmar-Nagybánya
37.100	22.200	28.900	32.700	61.600	1.579	28.268	29.197	57.465	1.473	+ 7·2	1.723	1.607	Székler Bahn
15.600	12.500	7 200	25.300	32.500	2.321	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	2.532	. . .	Stz. Lörincz—Slatina
69.800	9.300	34.900	12.300	47 200	1.276	36.569	6.938	43.507	1.176	+ 8·5	1.392	1.283	Szentes-H.-M.-Vasárhely
53.600	59.800	64.800	114.900	179.700	1.679	16 751	117.002	178.753	1.671	+ 0·5	1.832	1.823	Szilágyságer Eisenb.
7.450	1.100	2.800	2.050	4.850	151	3.654	16.925	20.579	643	— 76·5	165	701	Taraczthal-Bahn
15.400	3.500	7.500	7.200	14.700	1.225	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	1.336	. . .	Temcsvár-N. Szt. Miklos
353.100	156.000	173.900	311.400	485.300	2.666	147.821	228.873	376.694	2.340	+ 13·9	2.908	2.552	Torontáler Localb.
32.300	19.850	19.100	26.800	45.900	1.434	16.754	25.128	41.882	1.309	+ 9·5	1.564	1.428	Ujszász-Jaszapáther E.
89.600	16.400	44.800	32.700	77.500	981	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	1.070	. . .	Versec—Kubin-Dunap.
26.900	113.000	32 000	125.500	157.500	3.150	33.034	128.316	161.350	3.227	— 2·4	3.436	3.520	Vinkovce-Brčka
25.800	6.450	11.400	9.650	21.050	569	12.055	7.952	20.007	541	+ 5·2	621	590	Warasdin-Golubovec
535.100	242.000	226.400	484.100	710.500	2.392	235.717	443.250	678.967	2.286	+ 4·6	2.609	2.494	Westungar. Localbahn (Transd. Vicb.-A.-G.)
271.000	86.500	135.500	173 200	308.700	2.661	139.933	180.398	320.331	2.761	— 3·6	2.903	3.012	Zagorianer Bahn
18.800	9.150	9.400	9.600	19.000	2.111	9.368	4.013	13.381	1.487	+ 42·0	2.302	1.622	Zsebely-Csákovárer Lb.
53.600	24.900	22.100	49.600	71.700	1.707	5.226	20.043	25.269	2.527	— 32·5	1.862	2.756	Zsitvathal-Bahn

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebs-Länge im Monate November 1895	1894	Im Monate November 1895 wurden befördert: Personen	Güter	Die Einnahme betrug im Monate November 1895: für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	pro Kilom.	1894: im Ganzen	pro Kilom.	Differz. per Kilom. in Percent	Durchschnittl. Betriebs-Länge vom 1. Jänner bis 30. November 1895	1894
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden			Kilometer	
II. Privatbahnen in eigener Verwaltung.													
Kaschau-Oderberger Eisenbahn ungar. Strecken	384	384	99.766	217.922	50.457	377.317	427.774	1.114	391.705	1.020	+ 8·4	384	38
Mohács-Fünfkirchner Bahn	67·6	67·6	5.687	45.491	2.259	55.230	57.489	850	94.955	813	+ 4·6	67·6	6
Raab-Oedenburg-Ebenfurther B.	120	120	54.927	72.803	16.514	88.592	105.106	876	105.906	883	— 0·8	120	12
Südbahn-Gesellsch., ungar. Linien	704	703	140.920	270.580	127.209	555.506	682 915	970	675.486	961	+ 0·9	704	70
Selbstständige Localbahnen:													
Arader u. Csanáder vereinigte E.	347	325	62.026	78.000	35.500	116.200	151.700	437	111.750	344	+ 27·0	328	32
Belišče-Kapelna (Slavon. Drauth.) Vicinalbahn	38·3	38·3	519	9 360	187	8.707	8.894	232	9.164	239	— 2·9	38·3	3
Borossebes-Menyházaer Localb.	21	21	365	2.536	130	1.910	2.040	97	1.630	78	+ 24·4	21	2
Barcs-Pakraczer Eisenbahn	123	123	4.876	11.018	4.339	21.363	25.702	209	22.229	181	+ 15·5	123	12
Budapester Localbahnen	47	42·2	132.774	10.645	25.046	3.643	28.689	610	23.325	553	+ 10·3	47	4
Budapest-Szt. Lörincz Eisenbahn	8	8	54.501	2.867	5.789	673	6.462	808	4.317	540	+ 49·6	8	
Eperies-Bartfeld	44·8	44·8	3.526	3.261	2.436	5.724	8.160	182	6 903	154	+ 18·2	44·8	4
Gölnitzthal-Bahn	33	33	2.774	11.071	644	12.173	12.817	388	16.243	492	— 21·1	33	3
Güns-Steinamanger Vicinalbahn	17	17	7.081	1.632	1.834	1.514	3.348	197	3.293	194	+ 1·5	17	1
Haraszti-Ráczkever Localbahn	27	27	15.277	1.032	3.058	900	3.958	147	3.348	124	+ 18·5	27	2
Holics-Gödinger Localbahn	3·4	3·4	2.044	8.250	251	3.882	4.133	1.216	3.974	1.169	+ 4·0	3·4	
Késmark—Szepes-Bélá L.B.	9	9	1.791	2.885	286	771	1.057	117	1.368	152	— 23·0	9	
Keszthély—Balaton-Szt. György	10	10	2.996	3.412	1.040	2.666	3.706	371	2.956	296	+ 25·3	10	1
Löcsethal-Bahn	13	13	2.815	976	864	926	1.790	138	1.787	137	+ 0·7	13	1
Marmaroser Salzbahn-Act.-Ges.	60·6	60·6	7.729	12.107	1.831	18.309	20 140	332	17.965	296	+ 12·2	60·6	
Nagy-Károly-Somkuter L.B.	85	68	5.061	7.673	2.247	13.626	15.873	187	18.671	275	— 32·0	85	
Poprádthal-Bahn	15	15	5.175	5.278	1.266	3.920	5.186	346	4.631	309	+ 12·0	15	
Számosthal-Bahn	222	222	26.350	16.215	18.205	43.401	61.606	278	53.325	231	+ 20·3	222	22
Szepesbéla-Podoliner Bahn	12	12	1.215	1.261	256	578	834	70	1.158	97	— 27·8	12	1
Szepes Olaszi-Szepes Varalja L.B.	10	10	1.933	764	379	671	1.050	105	772	77	+ 36·4	10	
Tatra-Lomnitzer Localbahn [1])	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	3	
Térrét-Kowásznaer Bahn	5·8	5·8	13	3.600	3	1.050	1.053	182	1.052	181	+ 0·6	5·8	
Ungthalbahn	43	43	6.600	8.130	1.993	11.757	13.750	320	7.292	170	+ 88·2	43	
Summe	13.670	12.957	4,107.141	2,718.719	2,226.673	7,588.659	9,815.332	718	9,586.270	740	— 4·1	13.356	12.8
Recapitulation.													
Summe der österr. Eisenbahnen	16.476	16.312	7,367.076	8,753.536	3,939.280	18,065.814	22,005.094	1.336	1,752.788	1.334	+ 0·1	16.412	16.1
Summe der ungar. Eisenbahnen	13.670	12.957	4,107.141	2,718.719	2,226.673	7,588.659	9,815 332	718	9,586.270	740	— 4·1	13.356	12.8
Hauptsumme	30.146	29.269	11,474.217	11,472.255	6,165.953	25,654.473	31,820.426	1.056	31,339.058	1.071	— 1·5	29.768	28.9

Oesterreichisch

Benennung der Eisenbahnen	Länge Nov. 1895	1894	Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	pro Kilom.	1894 im Ganzen	pro Kilom.	Differz.	1. Jänner bis 30. Nov. 1895	1894
Achenseebahn [2])	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Gaisbergbahn [2])	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Kahlenbergbahn	5·5	5·5	1.763	...	665	...	665	...	991	...	...	...	...
Schafbergbahn [2])	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...

Oesterreichische Eisenbahne

Benennung der Eisenbahnen	Länge Nov. 1895	1894	Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	pro Kilom.	1894 im Ganzen	pro Kilom.	Differz.	1. Jänner bis 30. Nov. 1895	1894
Baden—Vöslau	8·1	3·2	6.076	...	1.084	...	1.084	...	546	...	...	...	...
Gmunden Bahnhof—Stadt	2·6	2·6	5.375	...	609	...	609	...	555	...	...	...	...
Lemberger Elektrische Eisenb.	8·3	...	256.422	...	13.800	...	13 800	...	...	...	...	...	...
Mödling—Brühl (vide auch Südbahn-Gesellschaft)	4·0	4·0	6.110	...	968	...	968	...	822	...	...	...	...
Prag (Belvedere)—Bubna (Thiergarten) [2])	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Teplitz—Eichwald	8·2	...	21.773	...	2.610	...	2.610	...	...	...	...	...	...

Oesterreichisch

Benennung der Eisenbahnen	Länge Nov. 1895	1894	Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	pro Kilom.	1894 im Ganzen	pro Kilom.	Differz.	1. Jänner bis 30. Nov. 1895	1894
Auf das Belvedere in Prag	0·1	...	7.645	...	206	...	206	...	...	...	...	...	...
Auf den Laurenziberg in Prag [2])	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Auf die Festung Hohensalzburg	0·2	0·2	1.749	7	137	11	148	...	441	...	...	...	...
Grazer Schlossbergbahn	0·21	...	14.763	...	1.435	...	1.435	...	...	...	...	...	...

[1]) Auf dieser Bahn bleibt der Verkehr bis 15. Mai 1896 eingestellt.
[2]) Der Verkehr bleibt während des Winters sistirt.

Vom 1. Jänner bis Ende November 1895 wurden befördert: Personen	Güter	Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis 30. November 1895: für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	1894: für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	Differz. per Kilom. in Percent	Oder per Jahr und Kilom. gerechnet nach nebigen Ergebnissen d. abgelaufenen 11 Monate 1895	1894	Wiederholung des Namens der Eisenbahnen
Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden					Gulden		
													II. Privatbahnen in eigener Verwaltung.
1,207.741	2,023.717	738.736	3,256.716	3,995.252	10.404	696.154	3,230.475	3,926.629	10.225	+ 1·8	11.351	11.155	Kaschau-Oderberger E. ungar. Strecken
58.489	425.845	26.447	491.383	517.830	7.660	25.687	520.867	546.554	8.085	— 5·3	8.356	8.820	Mohács-Fünfkirchner E.
587.831	440.370	177.258	607.234	784.492	6.537	169.472	633.958	803.430	6.695	— 2·4	7.131	7.304	Raab-Oedenb.-Ebenf. E.
1,719.203	2,174.870	1,619.105	5,387.102	7,006.207	9.952	1,563.520	5,415.042	6,978.562	9.927	+ 0·3	10.857	10.829	Südb.-Ges. ungar. Linien
													Selbstständige Localbahnen
							798.480	1,128.160	3.471	+ 8·1	4.094	3.787	Arader u. Csánader E.
							105.794	108.609	2.836	— 7·4	2.865	3.094	Belišće-Kapelna (Slavon. Drauthal)-Vicinalbahn
							16.522	20.411	972	— 16·7	884	1.060	Borossebes-Menyháza
							229.686	332 396	2 702	— 8·1	2.710	2.948	Barcs-Pakraczer E.
							17.252	267.049	6.328	+ 13·6	7.843	6 903	Budapester Localb.
							6.411	58 736	7.342	+ 23 9	9.924	8 009	Budapest-Szt. Lörincz
							57.374	97.572	2.178	+ 7·0	2.543	2.376	Eperjes-Bartfeld
							137.947	146.289	4.430	+ 0·8	4.873	4.836	Gölnitzthal-Bahn
							14.747	37.571	2.210	+ 8·0	2.604	2.411	Güns-Steinamanger
							6.029	28.883	1.070	+ 34·9	1.574	1.167	Haraszti-Ráczkev
							12.382	14.888	4.379	— 3·2	4 627	4.777	Holics-Gödinger Localb.
							10 555	15.566	1.730	+ 1·5	1.916	1.887	Késmark-Szepes-Bélá
							19.071	32.357	3.236	+ 12 9	3.984	3 530	Keszthély-B. Szt. György
							9.085	21.563	1.659	+ 4·7	1.895	1.810	Löcsethal-Bahn
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	161.442	180.015	2.971	+ 4·2	3.377	3 241	Marmaroser Salzb. A.-G.
72.166	58.166	21.395	39.600	60.995	4.066	21.477	34.942	56.419	3.761	+ 8·1	4.436	4.103	Nagy-Károly-Somkuti
49.727	81.625	23.342	183.153	206.495	2.429	16.401	146.634	163 035	2.398	+ 1·3	2.650	2.616	Poprádthal-Bahn
335.560	155.166	231.185	370.913	602.098	2.712	224.698	328.094	552.792	2.490	+ 8·9	2.959	2.716	Számosthal-Bahn
20.542	21.328	4.592	10.706	15.298	1.275	4.327	8.158	12.485	1.040	+ 22 6	1.391	1.135	Szepes-Béla-Podolin
22 334	6.669	3.976	5.925	9.901	990	802	502	1.304	931	+ 6·3	1.080	1.016	Szep. Olaszi-S.Varalja
401	312	77	208	285	95	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	104	. . .	Tatra-Lomnitzer L.B.
132	39.600	24	11.550	11.574	1.196	40	12.200	12.240	2.110	— 5·4	2.177	2.302	Terret-Kowaszna
82.380	84.080	25.789	119.416	145.205	3.377	13.908	49.272	63.180	2.872	+ 17·6	3.684	3.133	Ungthalbahn
45,313.676	24,926 829	26,016.246	71,325.119	97,341.365	7.288	25,376.484	73,216.877	98,593.361	7.703	— 5·4	7.951	8.403	**Summe**
													Recapitulation.
99.697.898	78,927.504	56,275.890	166,314.347	222,590.237	13.563	53,308.284	167,341.453	220,649.737	13.702	— 1·0	14.796	14.948	**Se. d. österr. Eisenb.**
45,313.676	24,926.829	26,016.246	71,325.119	97,341.365	7.288	25,376.484	73,216.877	98,593.361	7.703	— 5·4	7.951	8 403	**Se. d. ungar. Eisenb.**
145,011.574	103,854.333	82.292 136	237,639.466	319,931.602	10.748	78,684.768	240,558.330	319,243.098	11.045	— 2·7	11.725	12.049	**Hauptsumme**

Zahnradbahnen.

Personen	Güter	Pers. u. Gepäck 1895	Güter 1895	im Ganzen 1895	per Kilom.	Pers. u. Gepäck 1894	Güter 1894	im Ganzen 1894	per Kilom.	Differz.	1895	1894	Name
. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	. . .	Achenseebahn
. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	. . .	Gaisbergbahn
146.403	306	62.230	361	62.591	. . .	59.609	1.227	60.836	. . .				Kahlenbergbahn
. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . . .							

mit elektrischem Betrieb

Personen	Güter	Pers. u. Gepäck 1895	Güter 1895	im Ganzen 1895	per Kilom.	Pers. u. Gepäck 1894
588.323	. . . . .	70.396	. . . . .	70.396	. . .	23.214
105.501	. . . . .	13.925	. . . . .	13.925	. . .	5.009
2,967.038	. . . . .	159.226	. . . . .	159.226	. . .	. . . .
238.302	. . . . .	49.756	. . . . .	49.756	. . .	47.856
. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . . .
103.125	. . . . .	9.267	. . . . .	9.267	. . .	. . . .

Drahtseilbahnen.

Personen	Güter	Pers. u. Gepäck 1895	Güter 1895	im Ganzen 1895	per Kilom.	Pers. u. Gepäck 1894
227.944	. . . . .	5.541	. . . . .	5.541	. . .	. . . .
. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . . .
122.596	90	17.413	135	17.548	. . .	16.061
335.771	. . . . .	33.116	. . . . .	33.116	. . .	. . . .

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebslänge im Monate November 1895	1894	Im Monate November 1895 wurden befördert: Personen	Güter	Die Einnahme betrug im Monate November 1895: für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	pro Kilom.	1894: im Ganzen	pro Kilom.	Differz. per Kilom. in Percent	Durchschnittl. Betriebslänge vom 1. Jänner bis 30. November 1895	1894
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden			Kilometer	
Bosnische und													
K. und k. Militärbahn Banjaluka-Doberlin	105	105	14.434	6.442	5.088	15.181	20.269	193	22.544	215	— 10·2	105	105
Bosnisch-Herzegow. Staatsbahnen incl. k. und k. Bosna-Bahn	619	585	60.216	60.322	41.851	166.282	208.133	336	212.155	362	— 7·0	607	54[illegible]

Linien beförderten Personen und Frachten, sowie der hiefür erzielten Einnahmen mit den analogen Ziffern des Jahres 1894 ergibt folgendes Resultat:

A. Personen:

(provisorische Einnahmen pro November 1895, mit den definitiven Einnahmen des Jahres 1894 verglichen)

Oesterr. Nordwestbahn:
Garantirtes Netz . . . . . + 7.685 Personen + fl. 28.290
Ergänzungsnetz . . . . . + 11.251 „ + „ 17.052
Südnordd. Verbindungsbahn . . + 6.455 „ + „ 7.184

Die Mehrfrequenz, bezw. die derselben proportionale Mehreinnahme auf sämmtlichen gesellschaftlichen Linien findet ihren Grund in der aussergewöhnlich warmen, den Reisen günstigen Witterung des Monates November.

B. Frachten:

(provisorische Einnahmen pro November 1895, mit den definitiven Einnahmen des Jahres 1894 verglichen)

Oest. Nordwestbahn: Garantirtes Netz . —32.049 t + fl. 17.683
„ „ Ergänzungsnetz . —13.923 t + „ 19.679
Südnorddeutsche Verbindungsbahn . . — 7.437 t + „ 3.336

Der Ausfall an Tonnen auf den Nordwestbahnlinien ist hauptsächlich dem geringeren Elbeumschlags- und Exportverkehre, dann dem geringeren Verkehre der Stationen der Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn nach fremden inländischen Bahnen zuzuschreiben. Der Verkehr der Südnorddeutschen Verbindungsbahn wurde durch den geringeren Import niederschlesischer Kohle beeinflusst.

Die trotz des geringeren Verkehrsquantums erzielte Mehreinnahme ist durch den Umstand zu erklären, dass die Transporte durchschnittlich längere Strecken zurückgelegt haben.

Die definitive Richtigstellung der Einnahmenziffern ist bis zum Monate August 1895 vorgeschritten.

Eisenbahn Wien-Aspang. Von der für den Monat November 1895 nachgewiesenen Mehreinnahme per fl. 2451 entfallen auf den Personenverkehr fl. 769 und auf den Güterverkehr fl. 1682.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Linie Wien—Krakau: Kanzleihütte in Wien.) Für Zwecke des Kohlenhändlers Josef Binder wurde im VI. Kohlenhofe des Bahnhofes in Wien eine Kanzleihütte aufgestellt.

[16. December, Z. 72.864 ex 1895.]

— (Kettenförderbahn in Mähr.-Ostrau.) Auf Grund des anstandslosen Ergebnisses der am 23. April, resp. 22. October 1895 durchgeführten Localerhebung wurde für die Seitens der Kohlenbergbau-Gesellschaft und Coaksanstalt in M.-Ostrau projectirte Herstellung einer eisernen Brücke zwischen dem Salomonschachte und der neben dem Karolinenschachte befindlichen Kohlenwäsche für Kohlenbeförderung auf Schienen mit schwebender Kette der Bauconsens ertheilt.

[14. December, Z. 59.838 ex 1895.]

— (Unterfahrung des Bahnkörpers in Mähr.-Ostrau.) Für Zwecke der Mähr.-Ostrauer Gasanstalt wurde die Ostrau-Friedlander Eisenbahn und die Montanbahn mit einer zu dem hinter dem Karolinenschachte gelegenen Stadttheile in Mähr.-Ostrau führenden Rohrleitung unterfahren.

[7. December, Z. 67.183 ex 1895.]

— (Linie Wien—Brünn: Bauliche Herstellung in Brünn.) Beim Umladeperron in der Station Brünn, Unterer Bahnhof, wurde eine Schreibhütte mit Kaserne hergestellt.

[21. December, Z. 74.903 ex 1895.]

Kaschau-Oderberger Eisenbahn. (Schleppbahn in Teschen.) Auf Grund des anstandslosen Ergebnisses der am 28. November 1895 durchgeführten politischen Begehung wurde für die Anlage einer von der Station Teschen abzweigenden und zum erzherzoglichen Kohlenverschleisse in Teschen führenden Schleppbahn der Bauconsens ertheilt.

[10. December, Z. 72.441 ex 1895.]

— (Holzschuppen in Karwin.) In der Station Karwin wurde ein Holzschuppenanbau an das Filialdepot hergestellt.

[16. December, Z. 73.846 ex 1895.]

Vom 1. Jänner bis Ende November 1895 wurden befördert: Personen (Anzahl)	Güter (Tonnen)	Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis 30. November 1895: für Personen und Gepäck (Gulden)	1895: für Güter (Gulden)	1895: im Ganzen (Gulden)	1895: per Kilom. (Gulden)	1894: Für Personen und Gepäck (Gulden)	1894: für Güter (Gulden)	1894: im Ganzen (Gulden)	1894: per Kilom. (Gulden)	Differz. per Kilom. in Percent	Oder per Jahr und Kilom. gerechnet nach nebigen Ergebnissen d. abgelaufenen 11 Monate: 1895 (Gulden)	1894 (Gulden)	Wiederholung der Namen der Eisenbahnen
Herzegowinaer Eisenbahnen.													
134.924	57.075	56.915	136.648	193.563	1.843	53.608	159.202	212.810	2.027	— 9·1	2.011	2.211	K. u. k. Militärb. Banjaluka-Doberlin
1,214.500	1,172.825	505.335	1,464.860	1,970.195	3.245	492.598	1,667.996	2,160.594	3.935	— 20·0	3.540	4.284	Bosn.-Herzeg. Staatsb. incl. k. u. k. Bosna-B.

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Anschaffung von zwei Verbund-Locomotiven.) Das k. k. Handelsministerium hat die von der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen vorgelegten Typenpläne für eine Verbund-Tenderlocomotive mit zwei gekuppelten Achsen und einer vorderen Laufachse genehmigt, nach welchem Typenplane zwei Locomotiven für die schmalspurige Lambach-Gmundener Bahn erbaut werden sollen. [Z. 71.688 ex 1895.]

Localbahn Rohrbach - Seelowitz — Seelowitz Stadt. (Bau- und Betriebslänge.) Die Längen der Localbahn Rohrbach-Seelowitz—Seelowitz Stadt wurden behördlich festgestellt, und beträgt die Baulänge 2·339 km und die Betriebslänge 2·613 km. Die Lage der einzelnen Stationen und Haltestellen, sowie deren Nivellette-Côte ist folgende:

Name der Stationen und Haltestellen	Angabe, ob Station oder Haltestelle	Lage bei Kilometer	Schienenhöhe in Meter
Rohrbach-Seelowitz	Station	0·000	191·40
Seelowitz Stadt . .	dto.	2·613	182·42

[G.-I.-Z. 23.884 ex 1895.]

Rollbahn der Wienfluss-Regulirung. (Anschaffung zweier Tenderlocomotiven.) Das k. k. Handelsministerium hat gestattet, dass Seitens der Bauunternehmung der Wienfluss-Regulirung Doderon & Göhl in Wien zwei von der Locomotivfabrik Krauss & Comp. in Linz nach den mit Handelsministerial-Erlass vom 5. August 1895, Z. 44.868, genehmigten Typenplänen erbaute Tenderlocomotiven für den Betrieb der Rollbahn der Wienfluss-Regulirung angeschafft werden. [Z. 70.876 ex 1895.]

Verkehrsstörungen.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn:

16. Jänner: Wegen Schneeverwehung wurde der Gesammtverkehr auf der Localbahn Troppau-Bennisch eingestellt.

Oesterreichisch-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft:

16. Jänner: Wegen Schneeverwehung wurde der Gesammtverkehr auf der Localbahn Rudelsdorf-Landskron eingestellt.

Oesterr. Nordwestbahn:

17. Jänner: Wegen Schneeverwehung wurde der Gesammtverkehr auf der Localbahn Deutschbrod-Humpoletz eingestellt.

17. Jänner: Wegen Schneeverwehung musste der Verkehr in der Strecke Loschowitz—Wernstadt der Localbahn Gr.-Priesen—Wernstadt—Auscha eingestellt werden.

Südbahn-Gesellschaft:

17. Jänner: Wegen Vereisung der Geleise und heftigem Schneefall musste der Zugsverkehr auf der elektrischen Bahn Mödling-Hinterbrühl eingestellt werden.

Böhmische Commercialbahnen:

17. Jänner: Wegen Schneeverwehung wurde der Gesammtverkehr in den Strecken Königgrätz—Wostromeř, Sadova-Dohalic—Smiřic, Kopidlno—Jičin und Kopidlno—Bakov mit den Zügen 3, bezw. 102, 201 und 401 eingestellt. Die Dauer der Unterbrechung beträgt voraussichtlich 24 Stunden.

Ausland.

Preussen. (Eröffnung der Güternebenstelle Dlottowen.) Von der preussischen Staatseisenbahn-Verwaltung ist am 1. October 1895 zu Dlottowen eine Eisenbahn-Güternebenstelle eröffnet worden. Die Güternebenstellte dient zur Annahme und Auslieferung von Eisenbahn-Eil- und Frachtstückgut, sowie Zollgut aller Art, soweit nicht bestimmte Ausnahmen festgesetzt sind, und gehört zum Verkehrsbereich der Güterabfertigungsstelle zu Johannisburg (Directionsbezirk Königsberg i. Pr.).

Frankreich. (Betriebseröffnungen.) Durch Erlass vom 31. October 1895 hat der Präfect der Seine Inférieure die Eröffnung der 730 m langen Seilbahn von Le Havre zwischen der Normandiestrasse und der Abbayestrasse (Côte Sainte-Marie) gestattet; am 25. November 1895 ist in Paris eine neue Omnibuslinie zwischen dem Bahnhofe Saint-Lazare und dem Lyoner Bahnhofe (6·156 km) eröffnet worden; von den elektrischen Strassenbahnen von Roubaix-Tourcoing ist im October die Reststrecke dem Betriebe übergeben worden; am 18. November 1895 ist die im Departement der Ardennen gelegene Localbahn Tremblois-Rocroi (12 km) mit den Zwischenstationen Bourg Fidèle und Rocroi (extra muros), sowie dem Haltepunkt Sainte-Philomène für den Personen- und Packetverkehr eröffnet worden; ferner ist am 1. Jänner die elektrische Strassenbahn vom Platze der Republik in Paris nach Romainville (7 km) eröffnet worden; die Stromzuführung erfolgt unterirdisch. Die Bahn führt durch die Avenue der Republik und die Gambetta Avenue bis zu den Befestigungen (4 km) und von dort durch die Pariserstrasse nach Les Lilas, wo die Kraftstation liegt, und Romainville (3 km).

— (Gemeinnützigkeitserklärung von Bahnprojecten.) Durch Verordnung vom 16. November 1895 ist die im Departement Ille et Vilaine anzulegende, für Personenverkehr bestimmte Strassenbahn mit mechanischer Zugkraft vom dem Rundtheil Rochebonne in Paramé nach dem Dorfe Rothéneuf, die am 9. November 1895 vom Departement der Société anonyme du tramway de Rothéneuf concessionirt ist, ferner durch Verordnung vom 26. November 1895 die im Rhônedepartement gelegene, für Personen- und für Packetverkehr bestimmte elektrische Bahn von Oullins nach Saint-Genis-Laval für gemeinnützig erklärt worden.

Belgien und Luxemburg. (Eröffnung von Eisenbahnlinien.) Die Nationale Nebenbahn-Gesellschaft hat in den ersten drei Vierteljahren 1895 folgende Linien eröffnet:

a) am 14. Jänner Montigny Tilleul—Thuillies (11·3 km),
b) am 4. Mai Turnhout—Moll—Meerhout (29·86 km), und
c) am 20. September Eghezée—St. Denis Bovesse (16·4 km).

Die Staatsbahn hat folgende Strecken dem Betriebe übergeben:

a) am 2. October die Strecke Aubel—Bleyberg,
b) am 22. October von der Linie Wanlin—Dinant die Strecke Houyet—Beauraing mit den neuen Stationen Wiesme und Beauraing, endlich
c) Anfangs November von der neuen Bahn Ermeton-sur-Biert—Saint-Aubin die Strecke Stave—Florennes (Etat) mit dem vorläufigen Haltepunkt Florennes (Etat).

— (Eröffnung und Erweiterung von Haltepunkten.) Die Staatsbahn hat versuchsweise zwischen den Stationen La Croyère und Manage einen Personen-Haltepunkt Bois d'Haine, sowie zwischen der Station Assche und dem Haltepunkt Zellick einen Personen-Haltepunkt Walfergen eröffnet. Ferner hat die Staatsbahn den Haltepunkt Zellick in eine Haltestelle mit Personen-, Gepäck-, Güter-, Vieh- und Pferdeabfertigung umgewandelt.

Belgien. (Einführung von Bahnsteigkarten.) Durch kgl. Erlass vom 28. December 1895 wurde für die Stationen der Belgischen Staatsbahn die Einrichtung der Bahnsteigkarten geschaffen. Um die Verwaltung sicherer vor Betrugsversuchen zu schützen, ist diese Einrichtung durch kgl. Verordnung vom 5. November 1895 folgendermassen neu geordnet worden:

An Personen, welche in den Stationen der Staatsbahnen zu verkehren wünschen, werden zum Preise von 10 Cts. Eintrittskarten ausgegeben, die je auf einmaliges Betreten eines bestimmten Bahnhofes Anspruch geben, persönlich und unübertragbar sind. Das Betreten der Stationen ist auf die Ein- und Aussteigplätze der Reisenden, sowie auf die Zeit zwischen der Abfahrt des ersten und der Ankunft des letzten Zuges eines Tages beschränkt. Die Karten geben keinen Anspruch auf das Betreten der Werkstätten, Niederlagen oder anderer dem dienstlichen Gebrauche vorbehaltener Theile der Stationen; sie sind nur giltig bis zum Ablaufe der auf die Lösungsstunde folgenden Stunde. Vor dem Betreten des Bahnsteiges ist die Karte dem Wartesaalschaffner zum Durchlochen zu übergeben. Kinder im Alter von weniger als drei Jahren in Begleitung Erwachsener bedürfen keiner Eintrittskarte. In den Stationen sind die Eintrittskarten den Beamten auf Verlangen vorzuzeigen; die Inhaber der Eintrittskarten haben die Station durch dieselben Ausgänge zu verlassen wie die Reisenden und ihre Karten dabei abzugeben.

Die mit Eintrittskarten versehenen Personen dürfen weder beim Verlassen noch beim Betreten der Bahnhöfe Frachtstücke irgend welcher Art bei sich führen, es sei denn, dass sie von Reisenden begleitet sind, denen diese Frachtstücke gehören, und dass diese das vorgeschriebene Gewicht und die Abmessungen nicht überschreiten. Jede mit Eintrittskarte versehene Person, die beim Verlassen einer Station irgend welche keinem Reisenden gehörenden Frachtstücke trägt, ist verpflichtet, neben einem Zuschlag von 2 Frcs. den Beförderungspreis dieser Packete nach dem Eilguttarif zu bezahlen, und zwar vom Ausgangspunkt desjenigen Zuges an, der auf belgischem Gebiet die längste Strecke zurückgelegt hat und seit Lösung der Eintrittskarte angekommen ist. Jede Person, die ohne oder mit unregelmässiger Eintrittskarte die Station verlassen will, wird behandelt wie diejenige, die ohne giltige Fahrkarte betroffen wird. Die Ausgabe der Eintrittskarten wird eingestellt, sobald aussergewöhnliche Umstände den Zutritt des Publicums zu den Stationen verbieten.

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd. (Ankunft des Dampfers „Imperatrix" von Bombay.) Dieser Dampfer von 2334 Tonnen Gehalt ist am 17. November nach 17tägiger Fahrt mit 27 Passagieren und 1994 Gewichtstonnen Ladung von Bombay in Triest eingetroffen. Derselbe brachte: aus Canton 5000 kg Seide; aus Coconada 148.596 kg Gingellysamen; aus Shanghai 15 631 kg Seide; aus Malabar 9250 kg Baumwolle, 7612 kg Spalt, 20.402 kg Cocosöl, 1200 kg Cigarren, 875 kg Thee; aus Calcutta 79.882 kg Häute, 38.850 kg Baumwolle, 5075 kg Salpeter, 125.975 kg Ricinussamen, 68.055 kg Leinwand, 2537 kg Ingwer, 19.590 kg Tamarinde, 38.468 kg Gummilack; aus Madras 1776 kg Spalt, 10.657 kg Häute, 79.550 kg Baumwolle; aus Bombay 475 925 kg Baumwolle, 179.779 kg Ricinussamen, 202.999 kg Leinsamen, 102.920 kg Teelseed, 910 kg Kurzwaaren, 750 kg Cocosnüsse, 50.640 kg Mirabolamen, 640 kg Cigarren, 11.500 kg Gingellysamen; aus dem Persischen Golf 200 kg Därme, 31.568 kg Datteln, 12.383 kg Häute; aus Aden 21 105 kg Kaffee, 9947 kg Perlmutter, 200 kg Myrrhen, 500 kg Gummi, 3146 kg Häute; aus Suez 862 kg Sennes; aus Port Said 188.124 kg Kaffee und 2340 kg Seide. Der Werth der eingeführten Waaren betrug 866.442 fl. ö. W.

Preussen. (Elbestrompolizeiwesen.) Der Oberpräsident der Provinz Sachsen hat als Chef der Elbestrombau-Verwaltung unterm 4. December 1895 die nachstehende Polizei-Verordnung, betreffend den Schiffsverkehr auf der Elbe längs der Fischzugstellen bei Köttlitz, Martinskirchen, Ammelposswitz, Cöllitzsch und Döhlen erlassen:

Auf Grund des § 138 des Gesetzes über die allgemeine Landesverwaltung vom 30. Juli 1883 (Ges.-S. S. 195 ff.) verordne ich hiedurch Folgendes:

§ 1.

Im Bereiche der nachbezeichneten, durch am Ufer aufgestellte Tafeln kenntlich gemachten Fischzugstellen:

a) am rechten Ufer vor der Köttlitzer Hütung (km 128—128·8 des Elbestromes),
b) am rechten Ufer vor dem Martinskirchener Schafplan (Kilometer 131·3—131·6 des Elbestromes),
c) am linken Ufer an der Ammelgosswitzer Hütung (km 137·6 bis 138·1 des Elbestromes),
d) am rechten Ufer vor den Cöllitzscher Grundstücken (Kilometer 143·5—144·3 des Elbestromes),
e) am rechten Ufer vor dem Döhlener Sande (km 161·5—162 des Elbestromes)

dürfen bei einem Wasserstande der Elbe von weniger als 4·5 m am Pegel zu Torgau Schiffe, Schleppzüge und Flösse vor den Fischzugstellen bis zur Mitte des Stromes zu Uebernachtungszwecken weder anlegen noch vor Anker gehen.

§ 2.

Die Uebertretung dieser Verordnung wird mit einer Geldstrafe bis zu 30 Mk. oder mit entsprechender Haft geahndet.

Personal-Nachrichten.

Der Handelsminister hat im Einvernehmen mit den Ministerien des Innern und der Finanzen den Ministerialsecretär im Handelsministerium Dr. Carl Freiherrn v. Banhans zum landesfürstlichen Commissär bei der Actiengesellschaft „Localbahn Beneschau-Wlaschim" ernannt.

Der Handelsminister hat im Einvernehmen mit den Ministerien des Innern und der Finanzen den Ministerial-Vicesecretär im Handelsministerium Josef Freiherrn von Beess-Chrostin zum landesfürstlichen Commissär bei der Actiengesellschaft „Localbahn Göpfritz—Gross-Siegharts" ernannt.

Lagerhaus-Angelegenheiten.

Landschaftliches Lagerhaus Innsbruck.

Verkehrsausweis pro December 1895.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waaren	Stand am ersten	Eingelagert	Ausgelagert	Stand am letzten
		vom ersten bis letzten		
	in Metercentner			
Weizen	8261·74	7056·89	3644·52	11674·11
Roggen	2053·83	2123·59	689·68	3487·74
Gerste	1823·37	2240·66	1056·83	3007·20
Hafer	610·22	2026·00	142·95	2493·27
Mais	801·70	402·85	313·08	891·47
Mehl	729·61	209·34	292·60	646·35
Wein	2738·35	859·76	458·91	3139·20
Verschiedene	2177·30	1952·93	1960·36	2169·87
Zusammen	19196·12	16872·02	8558·93	27509·21
Versicherungswerth	292.100	134.600	57.000	369.700

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

	Stand am ersten	Ausgegeben, bezw. abgesondert übertragen	Zurückgelangt	Stand am letzten
		vom ersten bis letzten		
Lagerscheine . Stück	28	10	9	29
Versicherungswerth	88.395	50.620	43.120	95.895
Abgesondert übertragene Warrants	4	3	3	4
Versicherungswerth	6.500	7.850	5.000	9.350
Lombardbetrag	2.400	3.400	1.700	4.100

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Wiener Verbindungsbahnen.

Ausgabe des Nachtrages I zum Tarife vom 1. Mai 1894.

Mit Giltigkeit ab 1. März 1896 gelangt zum Gebührentarife für die den Verkehr zwischen den Wiener Bahnhöfen vermittelnden Eisenbahnlinien (giltig vom 1. Mai 1894) der Nachtrag I zur Einführung.

Dieser Nachtrag enthält:

I. Abänderungen und Ergänzungen.
II. Aufhebung des Ausnahmetarifes III;
III. Aenderung, bezw. Erhöhung der Frachtsätze des Ausnahmetarifes V in Relationen der Donau-Uferbahn;
IV. Berichtigungen.

Exemplare des Tarifnachtrages sind bei den betheiligten Verwaltungen und Dienststellen zum Preise von 30 Heller pro Stück erhältlich.

Wien, am 17. Jänner 1896. [31]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Beförderung kleiner Waarencolli mit den Orient-Expresszügen.

Ausnahmetarif für die Beförderung von Rosenöl (Rosenessenz).

Mit Giltigkeit vom 1. Februar 1896 gelangt ein Ausnahmetarif für die Beförderung von Rosenöl (Rosenessenz) mit den Orient-Expresszügen von Constantinopel, Philippopel und Sophia nach Wien (St.E.G.) und Paris zur Einführung.

Ueber die Höhe der Frachtsätze und die Beförderungsbedingungen ertheilen die obgenannten Stationen Auskunft.

Wien, am 15. Jänner 1896. [32]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Bayerisch-Oesterreichisch-Russischer Grenzverkehr.

Aufnahme der Station Manching in den Ausnahmetarif für Getreide etc.

Mit Giltigkeit vom 1. Februar 1896 wird die Station Manching mit nachstehenden Schnittfrachtsätzen in den vom 1. Februar 1895 giltigen Ausnahmetarif für die Beförderung von Getreide etc. in den Bayerisch-Oesterreichisch-Russischen Grenzverkehr aufgenommen:

Kilometer	Gruppen-Nr.	Vom Schnittpunkte nach	a Getreide etc.	b Mais	c Kleie etc.
			für 100 kg in Pfennigen		
921	I	Manching	297	248	—

Wien, am 15. Jänner 1896. [33]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn. K. k. priv. Südnorddeutsche Verbindungsbahn.

Localgütertarif (Aufhebung von Ausnahmetarifen).

Die im Nachtrage I A enthaltenen Ausnahmetarife 9 für Eisen etc. und 10 für Säuren der Classe B etc., sowie der im Nachtrage II A enthaltene Ausnahmetarif 12 für Spiritus werden mit Ende Februar 1896 aufgehoben.

Für diese Artikel werden in den betreffenden Relationen ab 1. März 1896 neue, theilweise erhöhte Frachtsätze im Publicationgwege zur Einführung gebracht.

Wien, am 14. Jänner 1896. [34]

Elbe-Umschlagsverkehr mit Oesterreich.

Einführung des Nachtrages VI zum Tarif.

Mit 1. März 1896 tritt der Nachtrag VI zum Elbe-Umschlagstarif für Oesterreich vom 1. Jänner 1893 in Kraft. Derselbe enthält geänderte, theilweise erhöhte Frachtsätze namentlich für den Verkehr mit Wien und südlich von Wien gelegenen Stationen, ferner für Brünn u. s. w.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den Verbandsverwaltungen, sowie bei der unterzeichneten Direction zum Preise von 30 kr. = 60 Pfg. ab 15. Februar 1896 erhältlich.

Wien, am 13. Jänner 1896. [35]

K. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn
Namens der Verbands-Verwaltungen.

Ostdeutsch-Oesterreichischer Personenverkehr über Seidenberg-Liebau, Mittelwalde, Ziegenhals, Jägerndorf und Troppau.

Aenderung des Einführungstermines für den neuen Tarif.

Die Einführung des im Verordnungs-Blatte Nr. 145 vom 14. December 1895, Z. 986, veröffentlichten Tarifes für den Ostdeutsch-Oesterreichischen Personenverkehr über Seidenberg-Liebau, Mittelwalde, Ziegenhals, Jägerndorf und Troppau findet nicht am 1. Februar, sondern erst am 1. März 1896 statt.

Wien, am 12. Jänner 1896. [36]

K. k. priv. Oesterreichische Nordwestbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Norddeutsch-Sächsischer Verband.

Einführung der Nachträge XIII und XI zu den Heften 1 und 2.

Mit 1. Februar 1896 treten die Nachträge XIII und XI zu den Heften 1 und 2 des Norddeutsch-Sächsichen Verbandstarifes vom 1. Jänner 1891, resp. 1. August 1891 in Kraft.

Exemplare erliegen in der Station Reichenberg und bei der unterzeichneten Direction und sind bei der kgl. General-Direction der Sächsischen Staatseisenbahnen in Dresden zum Preise von 0·02, resp. 0·05 Mark erhältlich.

Wien, am 10. Jänner 1896. [37]

Die Direction der k. k. priv. Südnorddeutschen Verbindungsbahn.

Magdeburg-Halle-Sächsischer Verband.

Einführung des Tarifes.

Mit 1. Februar 1896 tritt unter der Bezeichnung „Magdeburg-Halle-Sächsischer Verband“ ein neuer Tarif in Kraft, welcher den Verkehr zwischen Stationen der kgl. Eisenbahn-Directionsbezirke Magdeburg und Halle, sowie deutscher Privatbahnen einerseits und der Station Reichenberg der Südnorddeutschen Verbindungsbahn, sowie Stationen der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen andererseits umfasst.

Exemplare erliegen in der Station Reichenberg, als auch bei der unterzeichneten Direction und sind bei der kgl. General-Direction der Sächsischen Staatseisenbahnen in Dresden erhältlich.

Wien, am 11. Jänner 1896. [38]

Die Direction der k. k. priv. Südnorddeutschen Verbindungsbahn.

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Kgl. Ungarische Staatseisenbahnen.

Einführung eines neuen Tarifes für den directen Personenverkehr zwischen Stationen der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, sowie der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn einerseits und Stationen der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen andererseits via Bruck a. d. L., Marchegg, Szakolcza uud Vlarapass.

Mit Giltigkeit vom 1. März 1896 tritt für den oben genannten Verkehr ein neuer Tarif mit theilweise geänderten, bezw. erhöhten Fahrpreisen in Wirksamkeit, und wird hiedurch der gleiche Tarif vom 1. Mai 1895 aufgehoben und ersetzt.

Wien, am 16. Jänner 1896. [39]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Deutsch - Oesterreichisch - Ungarischer Seehafenverband (Verkehr mit Oesterreich).

Aufhebung von Frachtsätzen.

Mit Ende des Monates Februar 1896 werden die in den vom 1. Juni 1894 giltigen Deutsch.-Oesterr.-Ungarischen Seehafen-Verbandstarifen Theil II, Heft 1 und 2, sowie in den dazugehörigen Nachträgen für den Verkehr mit Wien (sämmtliche Bahnhöfe), dann mit Floridsdorf, Jedlesee, Klein-Schwechat, Klosterneuburg-Weidling, Korneuburg, Nussdorf, Schwechat-Kledering, Simmering, Stadlau und Stockerau, ausnahmlich der auf den Seiten 71 bis 93 (für Getreide etc.) und 120 (für Holz) des vorerwähnten Heftes 1, dann der auf den Seiten 17 bis 22 (für Weizen, Roggen, Gerste etc.) des Nachtrages III zum Hefte 1 für den Verkehr mit den genannten Stationen enthaltenen Frachtsätze aufgehoben.

An Stelle der aufgehobenen Frachtsätze werden mit Giltigkeit vom 1. März 1896 neue Frachtsätze im Wege von Nachträgen zu den obcitirten Tarifen in Kraft treten.

Wien, am 15. Jänner 1896. [40]

Priv. Oesterr. - ungar. Staatseisenbahn - Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Westdeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband (Verkehr mit Ungarn).

Herausgabe des Nachtrages 6 zu Tarifheft 4.

Mit 1. Februar 1896 tritt in oben bezeichnetem Verbande der 6. Nachtrag zu Tarifheft 4 in Kraft. Derselbe enthält ausser einigen anderen bereits früher bekannt gemachten Aenderungen anderweite Frachtsätze der Stückgutclasse II für die Station Lonyabánya, sowie eine Aenderung und Ergänzung des Ausnahmetarifes für Benzin und Erdöl.

Der Nachtrag ist bei den betheiligten Verwaltungen zum Preise von 6 Kreuzer ö. W. käuflich zu erhalten.

Wien, am 15. Jänner 1896. [41]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreich-Ungarisch-Bosnisch-Herzegowinischer Personenverkehr.

Einführung eines neuen Tarifes.

Mit 1. März 1896 gelangt ein neuer Tarif für den directen Personenverkehr zwischen Oesterreich, Ungarn und Bosnien-Herzegowina zur Einführung.

Durch diesen Tarif wird der gegenwärtig bestehende gleichnamige directe Tarif vom 1. November 1893 nebst Nachtrag I vom 1. Jänner 1894 ausser Kraft gesetzt.

Wien, am 16. Jänner 1896. [42]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Kgl. Preuss. Staatsbahnen. (Frachtermässigungen für Viehtransporte.) Die seitherige Frachtermässigung von 25 pCt. für die Beförderung von Rindvieh und von 50 pCt. für die Beförderung von Schafen und Ziegen von den in der Provinz Schlesien gelegenen Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke Breslau, Kattowitz, Posen und Stettin nach den in den Kreisen Tarnowitz, Tost-Gleiwitz, Zabrze, Beuthen O.-S., Kattowitz und Pless gelegenen Stationen wird unter der Voraussetzung, dass die Grenze für die genannten Viehgattungen noch fernerhin gesperrt bleibt, bis auf Weiteres verlängert.

— (Allgemeine Kilometertariftabelle.) Am 1. Jänner 1896 gelangte zu der „Allgemeinen Kilometertariftabelle“ ein Nachtrag 1 zur Ausgabe. Durch denselben werden im Anhange zur Allgemeinen Kilometertariftabelle (Umkartirungstarif, Seite 49) die Frachtsätze des Specialtarifs III für Entfernungen von 87 bis 100 km auf 0·25 Mk. ermässigt.

Norddeutsch-Sächsischer Verbandsverkehr. (Tarifnachträge.) Am 1. Jänner 1896 sind der Nachtrag XIII zum Tarifheft Nr. 1 und der Nachtrag XI zum Tarifheft Nr. 2 in Kraft getreten. Die Nachträge enthalten ausser verschiedenen, bereits veröffentlichten Aenderungen und Ergänzungen der beiden Tarifhefte auch Entfernungen für die an der Neubaustrecke Rostock—Triebsees nebst Zweiglinie Sanitz—Tessin gelegenen Stationen der grossherzoglich Mecklenburgischen Friedrich Franz-Eisenbahn, sowie Entfernungen für die neu aufgenommene Station Eckernförde der Kiel-Eckernförde-Flensburger Eisenbahn.

Thüringisch - Hessisch - Sächsischer Verband. (Abänderung der Tarifentfernung Nordhausen-Schöna.) Die der Frachtberechnung zu Grunde zu legende Entfernung für den Verkehr zwischen Nordhausen und Schöna wird auf 307 km berichtigt.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)
Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.
Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
									Kreuzer					
300	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Eisenbahn Wien-Aspang	Ziegel, feuerfeste, aus der Pos. Z—1 der Güterclassification des Tarif-Theiles I und Mörtel, feuerfester	Žliv	Trumau	Aufgabe als Frachtgut und Zahlung der Fracht pro Frachtbrief für mindest. das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1896	Localtarif der k. k. österr. Staatsbahnen und Tarif für den Niederösterr. Gemeinschafts-Verkehr	58	42·3	15·7	Im Kartirungswege		
					Traiskirchen				58	42·3	15·7			
					Pitten				60	44·3	15·7			
					Aspang				66	50·3	15·7			
301	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Möbelbestandtheile aus gebogenem Holze, roh vorgearbeitet (Pos. M—28 der Güterclassification des Tarifes, Theil I)	Wygoda	Wessely a. d. March	Bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg / 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1896	Ost-Nordwest-Oesterreichischer Eisenbahn-Verband, Theil II, Heft 2 vom 1. Jänner 1894	Besteht kein directer Frachtsatz	306·5 kr. / 321·5 kr.		Im Kartirungswege		
302	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Erdfarben der Pos. E—22 der Güterclassification des Tarifes, Theil I	Lussnitz	Wien I (K.E.B.)	Bei Aufgabe als Frachtgut in beliebigen Mengen und Einhaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1896	Localtarif	216·5 kr. ö. W.	139 kr. ö. W.	77·5 kr. ö. W.	Im Kartirungswege		
303	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Kohlenlösche	Unzmarkt	Murau	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens; für Maximum 15 Vollbahnwagen. Die Parteien haben das Auf- und Abladen auf eigene Kosten zu besorgen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1896	Localtarif der Localbahn Unzmarkt-Mauterndorf	19·2 kr.	12·8 kr.	6·4 kr.	Im Kartirungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
304	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Holz des Ausnahmetarifes Nr. 2 A, B, C des Tarifes, Theil II, Heft 2, vom 1. April 1895 für den Norddeutschen Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina	oder nach einer der im Schnitt-Tarife I a, bezw. II a und III a des Tarifes, Theil II, Heft 2 vom 1. April 1895 für den vorbezeichneten Verkehr enthaltenen Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen und der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn	oder von Camenz, Heinersdorf, Patschkau (Stationen des Directions-Bezirkes Breslau der Preussischen Staatsbahnen) Klotzsche (Station der Sächsischen Staatsbahnen)	Aufgabe mit directen Frachtbriefen unter Einhaltung der Bestimmungen des Tarifes, Theil II, Heft 2 vom 1. April 1895 für den Norddeutschen Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina	Vom 20. Jänner 1896 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1896	Tarif Theil II, Heft 2 vom 1. April 1895 für den Norddeutschen Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina	Bestehen keine directen Frachtsätze	Siehe untenstehende Tabelle	-	Im Kartirungswege		

Schnitt-Tafel I b

Ausnahmetarif A

im Verkehre mit

Vom Schnittpunkte bis	Friedrichshütte, Jeleśnia, Lachowice, Milówka, Raycza, Sól, Węgierska-Górka der k. k. österr. Staatsbahnen und Andrychau, Bielitz, Ernsdorf, Kenty, Kozy, Lodygowice, Saybusch, Skotschau, Wadowice der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Krzeszowice, Szczakowa, Trzebinia und Zabierzów der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn	den übrigen österreichischen Stationen
	für 100 kg in Pfennig		
	1. Stationen der Preussischen Staatsbahnen.		
Camenz	61	53	53
Heinersdorf	60	51	51
Patschkau	59	51	51
	3. Stationen der Sächsischen Staatsbahnen.		
Klotzsche	152	144	144

Schnitt-Tafel II b

Ausnahmetarif B und C

Abtheilung α

im Verkehre mit

Vom Schnittpunkte bis	Friedrichshütte, Jeleśnia, Lachowice, Milówka, Raycza, Sól, Sucha, Węgierska-Górka der k. k. österr. Staatsbahnen und Andrychau, Bielitz, Ernsdorf, Kenty, Klecza górna, Kozy, Lodygowice, Saybusch und Wadowice der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Podgórze-Bonarka und Podgórze-Płaszów der k. k. österr. Staatsbahnen und Krakau, Krzeszowice, Podgórze-Bonarka, Szczakowa, Trzebinia und Zabierzów der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn	den übrigen österreichischen Stationen
	für 100 kg in Pfennig		
	1. Stationen der Preussischen Staatsbahnen.		
Camenz	55	47	47
Heinersdorf	54	45	45
Patschkau	53	45	45

Schnitt-Tafel III b

Abtheilung β

im Verkehre mit

Vom Schnittpunkte bis	Friedrichshütte, Jeleśnia, Milówka, Raycza, Sól, Węgierska-Górka der k. k. österr. Staatsbahnen	sämmtlichen übrigen österreichischen Stationen
	Ausnahmetarif B und C	
	für 100 kg in Pfennig	
	1. Stationen der Preussischen Staatsbahnen.	
Camenz	67	52
Heinersdorf	66	50
Patschkau	65	50

1	2	3	4	5	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
Fortlaufende Nummer	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente gegeben muss	Besondere Bemerkungen
										per 100 kg				
									Kreuzer ö. W.					
305	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Schwefelkies der Pos. E, 25 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Orló transit	Gorlice	Bei Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für das Ladegewicht des verwendeten Wagens und Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1896	Localtarif	27	25	2	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe, welche bis spätestens Ende Februar 1897 zu erfolgen hat	
			Schwefelsäure der Pos. S, 14 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Gorlice	Drohobycz Lemberg Kołomea Czernowitz	Bei Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens für 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen			64 72 96 106	59 68 86 97	5 4 10 9	Im Kartirungswege		
306	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Zweiachsige Reservoir- (Cisternen-) wagen, auf eigenen Rädern laufend (aus Pos. E, 12 der Güterclassification des Tarifes, Theil I)	Sniebow	Lemberg	Frachtzahlung für das Effectivgewicht und Einhaltung der bezüglichen Tarifbestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1896	Tarif, Theil II, Heft 2 des Ost-Nordwest-österreichischen Eisenbahnverbandes vom 1. Jänner 1894	209	188	21	Im Kartirungswege		
										Centimes (Gold) Abtheilung I	II			
307	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	des Ausnahmetarifes Nr. 7 im Theil II, Heft 1, des Tarifes für den Oesterr.-Ungarisch-Rumänischen Eisenbahnverband vom 1. Jänner 1895 (sperrige Güter)	Passau	Braila Bucuresti-filaret Bucuresti gara de Nord Craiova Jassy	Aufrechthaltung der besonderen Bestimmungen des Ausnahmetarifes Nr. 7 im Theil II, Heft 1, des Tarifes für den Oesterr.-Ungarisch-Rumänischen Eisenbahnverband, giltig vom 1. Jänner 1895	Bis auf Weiteres, längstens bis 30. Juni 1896	Localtarife	Directe Frachtsätze bestehen nicht	2473 2243 2225 1843 2261	584 503 496 440 519	Im Kartirungswege		
				Simbach	Braila Bucuresti-filaret Bucuresti gara de Nord Craiova Jassy					2185 2255 2237 1855 2273	586 505 498 442 521			
308	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Strassenkehricht	Prag (St.E.G.)	Běchovic	Frachtzahlung mindestens für 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	„Tempor. Anhang" zum Localtarife der St.E.G. vom 1. Jänner 1896	4·5 kr.	4·0 kr.	0·5 kr.	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg	per 100 kg			
309	Oesterr. Nordwestbahn	Betheiligten Bahnen	Langholz	Stationen der Böhmischen Nordbahn exclusive Prag und Vysočan	Laube und Tetschen/Bodenbach Landungsplatz	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg für den Frachtbrief und Wagen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1896	Elbeumschlagstarif für Oesterreich vom 1. Jänner 1893			4 Pfennig für 100 kg von der Schleppbahn-Gebühr, insoweit dieselbe tarifmässig mit 10 Pfennig für 100 kg zur Einhebung gelangt	Im Kartirungswege		
				Stationen der Oesterr. Nordwestbahn, und zwar der Strecken Kolin—Znaim, Padubitz—Deutschbrod und Königgrätz—Mittelwalde, ferner von den Stationen Kolin loco (Oe.N.W.B. und St.E.G.) und Pardubitz loco (Oe.N.W.B. und St.E.G.)	Laube, Tetschen-Bodenbach Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag									
310	Oesterr. Nordwestbahn		Ordinäre Töpfer- und Steingutwaaren, verpackt	Wolframitzkirchen	Jedlesee und Tetschen Oe.N.W.B.	Aufgabe a) als Stückgut, b) von mindestens 5000 kg, c) von mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1896	Localtarif		ad a) Classe II ad b) Classe A ad c) Classe B		Im Kartirungswege		Auf- und Abladen hat durch die Partei zu erfolgen
311	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Mit Giltigkeit vom dritten Tage nach der gegenwärtigen Publication bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1896 wird für **Güter der Classen I und II**, welche a) über die Linien der k. k. österr. Staatsbahnen (Linie Olmütz [M.S.C.B.]—Troppau und Jägerndorf—Ziegenhals) oder der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft mit Ausnahme der Sendungen von Olmütz (M.S.C.B.) loco und Olmütz (St.E.G.) loco mit directen Frachtbriefen nach Olmütz ((K.F N.B.) zur Beförderung gelangen und ab Olmütz (K.F.N.B.) im Sammelverkehre in Mengen von mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen oder bei Frachtzahlung hiefür über die Linien der Kaiser Ferdinands-Nordbahn weiter aufgegeben werden; b) über die Linien der Kaiser Ferdinands-Nordbahn im Sammelverkehre in Mengen von mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen oder bei Frachtzahlung hiefür in Olmütz (K.F.N.B.) anlangen und ab Olmütz (K.F.N.B.) mit directen Frachtbriefen nach Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen (Linie Olmütz [M.S.C.B.]—Troppau und Jägerndorf—Ziegenhals) oder der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, sowie darüber hinaus mit Ausnahme von Olmütz (M.S.C.B.) loco und Olmütz (St.E.G.) loco zur Neuaufgabe gebracht werden, hinsichtlich der Ueberführung von Olmütz (M.S.C.B) transit oder Olmütz (St.E.G.) transit nach Olmütz (K.F.N.B.) loco und vice versa, soferne die tarifmässige Minimalgebühr von 40 Hellern per Sendung zur Einhebung gelangte, im **Rückvergütungswege** die Frachtberechnung für das tarifmässige Rechnungsgewicht zugestanden. Die Rückvergütung der Differenzfracht wird im Falle a) gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe nach Olmütz (K.F.N.B.) und im Falle b) gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe ab Olmütz (K.F.N.B.) geleistet. Diese Frachtbriefe müssen die Bestätigung der Station Olmütz (K.F.N.B.) darüber enthalten, dass die Sendungen unter Bahnaufsicht gestanden sind. Die Bestätigung ist stets sogleich, und zwar im Falle a) bei der Weitersendung als Sammelgut, und im Falle b) bei der Weitersendung als Stückgut einzuholen. Die Weitersendung hat stets binnen drei Tagen nach erfolgter Ankunft der Güter in Olmütz (K.F.N.B.) zu erfolgen. Der Rückvergütungsanspruch muss spätestens zwei Monate nach der Weitersendung gestellt werden, widrigenfalls derselbe als erloschen zu betrachten ist. Die vorgelegten Frachtbriefe werden nach geleisteter Rückvergütung **nicht** wieder zurückgestellt.											

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
									Heller	Heller	Heller			
312	Südbahn-Gesellschaft		Zuckerrübe, gedörrt und getrocknet	Grammat-Neusiedl	Laibach S.B.	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen. Auf- und Abladen durch die Partei	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarif	137	124	13	Im Kartirungswege		
				Wien (Matzleinsdorf)					140	124	16			
313	Bozen-Meraner Bahn		Bruchsteine	Steinbruchgeleise km 25·3	Meran	In completen Zügen von mindestens 10 Wagen à 10 Tonnen oder Frachtzahlung hiefür. Auf- und Abladen hat die Partei zu besorgen	Bis auf Widerruf, längst. bis 31. December 1896	Localtarif	Besteht keiner	3·0 kr.		Im Kartirungswege		Wenn ein Zug zum Theil mit Bruchsteinen, zum Theil mit Sand und Schotter beladen, so werden die Gebühren nach den factisch verladenen Artikeln berechnet
314			Sand und Schotter							2·2 kr.				

Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Angabe der Berichtigung, beziehungsweise Umschreibung derselben	Bemerkungen
6	Nr. 1 vom 4. Jänner 1896	72	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Oesterr. Nordwestbahn. Königl. ungar. Staatsbahnen	Abfallwasser, schwefelsäurehältiges	Pozsony Zurany	Lundenburg	In der Rubrik 12 hat es anstatt „Im Rückvergütungswege“ richtig „Im Kartirungswege“ zu lauten	
						Pozsony	Roztok		

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

K. k. Eisenbahn-Betriebsdirection Prag.

Bau-Ausschreibung.

Im Bahnhofe Prag (K.F.J.B.) gelangen zum Zwecke der Errichtung einer neuen Eilgutdienst-Anlage nachstehende Bauarbeiten zur Ausführung:

a) Die ehemalige Wagenremise, dann das hölzerne Eilgutmagazin sammt den Vorbühnen und der anschliessenden Rampe werden abgetragen und an deren Stelle wird ein einstöckiges Bureaugebäude mit beiderseits angebauten Eilgutmagazinen, sowie eine neue Verladerampe hergestellt.

b) Die bestehende Einfriedung (Eisengeländer auf Quadersockel), incl. Thore circa 70 m lang, wird übertragen und die beiden vorhandenen 4·8 m breiten eisernen Thore werden dabei auf 6·0 m Breite reconstruirt; ferner wird in der Länge von circa 40 m eine ebensolche Einfriedung neu ausgeführt.

c) Längs der umgestellten, sowie der neu errichteten Einfriedung wird in der Länge von circa 90 m ein 4·75 m breites Trottoir hergestellt.

d) Eine normale Kehricht- und Aschengrube wird errichtet.

Bei den Neubauten bestehen die zu vergebenden Arbeiten in der completen Herstellung der genannten, in einem vollständig benützungsfähigen Zustande zu übergebenden Objecte.

Eine Theilung der Arbeiten findet nicht statt, sondern werden dieselben im Ganzen vergeben.

Die Offerenten haben unter Zugrundelegung des summarischen Kostenvoranschlages, welcher jedem Offerenten ausgefolgt wird, für jedes Object getrennt die Pauschalbeträge anzugeben; die Entschädigung der Arbeiten unter den in den Plänen eingetragenen Normallinien, dann der sonstigen Arbeiten auf Nachmass erfolgt nach Einheitspreisen, welche auf Grund der Preisliste, die ebenfalls jedem Offerenten übergeben wird, ermittelt werden.

Mit der Demolirung der bestehenden Anlagen ist, sobald die betreffenden Gebäude geräumt werden, was bei dem Eilgutmagazine spätestens bis 1. März d. J. erfolgt, zu beginnen, und die betreffenden Arbeiten müssen derart betrieben werden, dass spätestens am 1. April d. J. mit dem Baue der neuen Gebäude begonnen werden kann.

Bis 30. September 1896 müssen die sämmtlichen Anlagen in allen Theilen complet fertig sein und anstandslos in Benützung genommen werden können.

Die näheren Bestimmungen für die Einbringung des Offertes, sowie die Formularien des letzteren, der summarische Kostenvoranschlag und die Preisliste für die Arbeiten auf Nachmass, ferner die auf den Bau Bezug habenden Pläne, allgemeinen und besonderen Bedingnisse, sowie die Baubeschreibung liegen in dem Bureau des Bau- und Bahnerhaltungs-Inspectorates der gefertigten k. k. Eisenbahn-Betriebsdirection in Prag, Hybernergasse Nr. 1564 II auf und können während der Bureaustunden, d. i. an Wochentagen von 8—3 Uhr, an Sonn- und Feiertagen von 9—12 Uhr, dortselbst eingesehen werden. In dem genannten Bureau werden den Offerenten auch alle etwa gewünschten Aufklärungen ertheilt, und sowohl das bei der Offertstellung zu benützende Offertformulare, als auch der summarische Kostenvoranschlag und die Preisliste für Arbeiten auf Nachmass, ferner die näheren Bestimmungen für die Einbringung des Offertes ausgefolgt.

Die Offerte, denen die Bestätigung der Directionscasse über den Erlag des Vadiums per 2400 fl. ö. W. beizugeben ist, sind versiegelt und auf dem Couvert mit der Aufschrift „Offert auf die Herstellung der neuen Eilgutdienst-Anlage in Prag (K.F.J.B.)" versehen, spätestens bis 15. Februar d. J. um 12 Uhr Mittags bei der gefertigten k. k. Eisenbahn-Betriebsdirection einzureichen.

Bis 29. Februar d. J. bleiben die Offerenten mit ihren Offerten im Worte.

Im Erstehungsfalle hat das erlegte Vadium die Caution zu bilden.

Zur Danachachtung wird ausdrücklich hervorgehoben, dass nur jene Offerenten bei der Offertverhandlung auf eine Berücksichtigung ihres Angebotes zählen können, welche in einer alle Zweifel ausschliessenden Weise ihre finanzielle und technische Leistungsfähigkeit bezüglich der soliden Ausführung der übernommenen Bauten darzuthun in der Lage sein werden.

Weiters wird darauf aufmerksam gemacht, dass Offerte, denen die Bestätigung über den Erlag des Vadiums nicht beigeschlossen sein wird, dann unvollständige, d. i nicht in allen Theilen gehörig ausgefüllte, sowie solche Offerte, denen eine der als Bestandtheile derselben bezeichneten Beilagen mangelt, und schliesslich jene, in denen eine gänzliche oder theilweise Aenderung der Offertgrundlagen angestrebt wird, als nicht eingelangt betrachtet werden.

Prag, am 12. Jänner 1896.

K. k. Eisenbahn-Betriebsdirection Prag.

(Nachdruck wird nicht bezahlt.)

K. k. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn.

KUNDMACHUNG.

Der Verwaltungsrath beehrt sich, die Herren Actionäre zur

44. (ausserordentlichen) Generalversammlung

einzuladen, welche **Freitag den 21. Februar 1896, um 10 Uhr Vormittags, in Wien, im Festsaale des Wiener kaufmännischen Vereines, I., Johannesgasse Nr. 4,** stattfindet.

Gegenstände der Tagesordnung sind:

1. Beschlussfassung über ein Uebereinkommen zwischen den k. k. Ministerien des Handels und der Finanzen im Namen der k. k. Regierung einerseits und dem Verwaltungsrathe der k. k. priv. Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn andererseits, betreffend den Ankauf der k. k. priv. Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn durch den Staat.

Eventuell 2. Beschlussfassung betreffs Ermächtigung des Verwaltungsrathes zur Abänderung der gesellschaftlichen Statuten.

Gemäss § 26 der Statuten wollen jene Herren Actionäre. welche der Generalversammlung beizuwohnen beabsichtigen, die Actien sammt den nicht fälligen Coupons längstens bis Freitag den 7. Februar l. J., 12 Uhr Mittags, entweder bei der gesellschaftlichen Hauptcasse in Wien, Administrationsgebäude am Nordwestbahnhofe, oder bei der k. k. priv. allgem. österr. Boden-Creditanstalt in Wien deponiren und die Legitimationskarten beheben.

Mit den Actien zugleich sind die von den Deponenten eigenhändig zu unterzeichnenden Consignationen in doppelter Ausfertigung einzubringen.

Eine Consignation wird, mit der Erlagsbestätigung versehen, zurückgestellt.

Nach § 25 der Statuten geben zehn Actien das Recht auf eine Stimme; kein Actionär kann mehr als 30 eigenberechtigte Stimmen in sich vereinigen; als Bevollmächtigter kann Niemand mehr als 20 Stimmen übernehmen.

Die Actionäre können nur durch Personen vertreten werden, die selbst Mitglieder der Generalversammlung sind, und haben in einem solchen Falle die auf der Rückseite der Legitimationskarte beigesetzte Vollmacht auszufüllen und eigenhändig zu unterzeichnen.

Nach der Generalversammlung können die deponirten Actien gegen Rückgabe der Empfangsbestätigung an dem Erlagsorte wieder behoben werden.

Consignationsblankette werden bei den Erlagstellen unentgeltlich verabfolgt.

Wien, im Jänner 1896.

Der Verwaltungsrath.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

Verordnungs-Blatt

des

k. k. Handels-Ministeriums

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 7. **Wien, 21. Jänner 1896.** **IX. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Seine k. und k. Apostolische Majestät haben nachstehende Allerhöchste Handschreiben zu erlassen geruht:

Lieber Graf Badeni! In Genehmigung Ihrer Anträge ernenne Ich den Sectionschef im Ministerium für Cultus und Unterricht Dr. Eduard Rittner zu Meinem Minister und den Feldmarschall-Lieutenant Emil Ritter von Guttenberg zu Meinem Eisenbahnminister. Gleichzeitig enthebe Ich in Gnaden Meinen Finanzminister Dr. Ritter von Biliński von den ihm mit Meinem Handschreiben vom 30. September 1895 provisorisch übertragenen Agenden unter voller Anerkennung der in dieser Stellung geleisteten Dienste.

Wien, 17. Jänner 1896.

Franz Joseph m. p.

Badeni m. p.

Lieber Feldmarschall-Lieutenant Ritter von Guttenberg! Ich ernenne Sie zu Meinem Eisenbahnminister.

Wien, 17. Jänner 1896.

Franz Joseph m. p.

Badeni m. p.

Kundmachung des k. k. Handelsministeriums vom 9. Jänner 1896, Z. 840—L.B.A., betreffend die Fristerstreckung für die Betriebseröffnung der Theilstrecke Tarnopol—Ostrów der Ostgalizischen Localbahnen.

Auf Grund Allerhöchster Ermächtigung wurde der im § 8 der A. h. Concessionsurkunde vom 23. Jänner 1894, R.-G.-Bl. Nr. 52, für Ende des Jahres 1895 festgesetzte Termin für die Betriebseröffnung der Theilstrecke Tarnopol — Ostrów der Ostgalizischen Localbahnen bis Ende October 1896 erstreckt.

Glanz m. p.

Verordnung des Finanzministeriums vom 18. Jänner 1896, womit für den Monat Februar 1896 das Aufgeld bestimmt wird, welches bei Verwendung von Silber zur Zahlung der Zollgebühren zu entrichten ist.

Mit Bezug auf Artikel XIV des Gesetzes vom 25. Mai 1882, R.-G.-Bl. Nr. 47, wird im Vernehmen mit dem kgl. ungarischen Finanzministerium für den Geltungsbereich des erwähnten Gesetzes und für den Monat Februar 1896 festgesetzt, dass in denjenigen Fällen, in welchen bei Zahlung von Zöllen und Nebengebühren, dann bei Sicherstellung von Zöllen statt des Goldes Silbermünzen zur Verwendung kommen, ein Aufgeld von $20\frac{1}{2}$ pCt. in Silber zu entrichten ist.

Biliński m. p.

PROTOKOLL

über die

am 6. November 1895 abgehaltene **Sitzung des Staatseisenbahnrathes** unter dem Vorsitze Seiner Excellenz des Herrn Handelsministers **Hugo Freiherrn Glanz von Eicha.**

Anwesende:

Der Stellvertreter des Vorsitzenden im Staatseisenbahnrathe, Leiter der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen, Herr k. k. Sectionschef im Handelsministerium **Dr. Ernest v. Koerber.**

Die Mitglieder des Staatseisenbahnrathes, Herren:

Dr. Rudolf Ach,
Alexander Adler,
Carl Graf v. Belrupt-Tissac,
Giovanni Benussi,
Gottlieb Boudy,
Wilhelm Briess,
Ludwig Christ,
Peter Cofler,
Franz Graf Coronini-Cronberg,
Wilhelm Dannhauser,
Alfred Deutsch,
Heinrich Freiherr v. Doblhoff-Dier,
Dr. Ernst Ritter v. Edelmann,
Max Epstein,
Dr. Wilhelm Exner,
Dr. Pier Antonio Gambini,
Julius Ritter v. Gomperz,
Josef Gröger,
Friedrich Wilhelm Haardt,
Friedrich Helm,
Dr. Leon Ritter v. Herz,
Carl Ritter v. Hillinger,
Carl Hladik,
Otto Huber,
Dr. Samuel Jenny,
Johann Kapf,
Adalbert Kocourek,
Anton Carl Lemach,
Alfred Ritter v. Lindheim,
Carl Luckmann,
Dr. Franz Marani,
Max Mauthner,
Stanislaus Mayer,
Max Ritter v. Mersi,
Emil Edler v. Naswetter,
Franz Obratschai,
Dr. Thaddäus Pilat,
Heinrich Pollitzer,
Heinrich Popper,
Leopold Reich,
Dr. Heinrich Reicher,
Victor Riedl Edler v. Riedenstein,
Eugen Freiherr Ritter v. Zahony,
Josef Rochlitzer,
Jakob Freiherr v. Romaszkan,
Dr. Victor Wilhelm Russ,
Ignaz Russmann,
Thomas Schadelook,
Anton Ritter v. Schauenstein,
Julius Schneider,
Carl Seydel,
Carl Steiner,
Ladislaus Ritter v. Struszkiewicz,
Eugen Freiherr v. Styrcea,
Sigmund Szancer,
Anton Tausche,
Nicolo Cavaliere de Trigari,
Paul Welponer,
Alfons Ritter v. Widmann-Staffelfeld.

Die Ersatzmitglieder, Herren:

Stanislaus Burstin,
Franz Endres,
August Freiherr v. Puhll.

Von Seiten des k. k. Handelsministeriums:

Herr k. k. Ministerialrath **Dr. Emil Hardt,**
Herr k. k. Ministerialrath **Dr. Josef Ritter v. Küchler,**
Herr Oberinspector der k. k. General-Inspection der österr. Eisenbahnen, k. k. Hofrath **Dr. Max Freiherr v. Buschman.**
Herr Inspector der k. k. General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen, kaiserlicher Rath **Eduard Seling.**

Von Seiten der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen:

Herr administrativer Director, k. k. Hofrath **Dr. Ferdinand Zehetner,**
Herr Abtheilungsvorstand, k. k. Hofrath **Dr. Franz Liharzik,**
Herr Verkehrsdirector, k. k. Hofrath **Gustav Gerstel,**
Herr Oberinspector **Rudolf Bartl.**

Als Schriftführer:

Revident der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen **Georg Friedrich Mayer.**

Tagesordnung für die Sitzung des Staatseisenbahnrathes am 6. November 1895.

1. Mittheilungen über die Durchführung der vom Staatseisenbahnrathe in der letzten Session gefassten Beschlüsse, sowie über sonstige Vorkommnisse und Verfügungen;
2. Vorlage der Grundzüge für die Sommerfahrordnung 1896;
3. Vorlage der Grundzüge eines neuen Gütertarifes der k. k. Oesterr. Staatsbahnen;
4. Vorlage eines Projectes für die Ausgabe von Jahres-, Strecken- und Abonnementskarten für den Personenverkehr auf den k. k. Oesterr. Staatsbahnen;
5. Antrag des Mitgliedes Alexander Adler, dahingehend, dass die für die Sitzungen des Staatseisenbahnrathes nothwendigen Acte, wie Tagesordnung, Mittheilungen etc., nicht nur den wirklichen Mitgliedern, sondern auch allen Ersatzmännern 14 Tage vor der Sitzung zugestellt werden;
6. Antrag des Mitgliedes Carl Graf Belrupt-Tissac wegen Veranlassung, dass, und zwar noch im Laufe der gegenwärtigen Winterfahrordnung, der täglich von Lindau um 10 Uhr 32 Minuten Abends nach Innsbruck abgehende Zug den von Innsbruck um 7 Uhr 15 Minuten nach Wien abgehenden Tagesschnellzug rechtzeitig erreiche;

7. Antrag des Mitgliedes Gottlieb Bondy wegen Gewährung von Fahrpreis-Ermässigungen auf den k. k. Staatsbahnen für Geschäftsreisende von Beruf;

8. Anträge des Mitgliedes Wilhelm Briess:

a) dahingehend, dass die im Abschnitte II des am 1. September 1895 in Kraft getretenen Nachtrages VIII zum gemeinsamen Tariftheile I enthaltene, der österreichischen Wagenbau-Industrie in hohem Grade nachtheilige Bestimmung:

Seite 144. Im Abschnitte C—X (Equipagen und sonstige Strassenfahrzeuge), Abtheilung b), ist nach der Ziffer 3 die folgende neue Bestimmung als Ziffer 3 a) einzuschalten:
„3 a) Wagenkasten, gepolstert oder lackirt, werden wie unzerlegte Equipagen tarifirt."

Seite 145. Im Abschnitte C—X (Equipagen und sonstige Strassenfahrzeuge), Abtheilung c), ist nach der Ziffer 2 die folgende neue Bestimmung als Ziffer 3 zuzusetzen:
„3. Wagenkasten, gepolstert oder lackirt, werden wie unzerlegte Equipagen tarifirt"

wieder aufgehoben werde,

b) wegen rechtzeitiger und prompter Waggonbeistellungen für den Bedarf der Zuckerfabriken Seitens der k. k. Staatsbahnen und Privatbahnen, insbesondere Seitens der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn;

9. Antrag des Mitgliedes Dr. Pier Antonio Gambini wegen verfassungsmässiger Sicherstellung der südlichen Staatsbahn-Ergänzungsstrecke Laak—Präwald—Divača;

10. Anträge des Mitgliedes Friedrich Helm:

a) wegen Beibehaltung der Schnellzüge Nr. 3 und 4 der Linie Wien—Gmünd—Eger auch in der Winterfahrordnung,
b) wegen Verlegung des Zuges Nr. 2158 der Strecke Iglau—Taus behufs Erstellung des Anschlusses an den um 3 Uhr 13 Minuten Nachmittags von Horažďovic-Babin nach Strakonic abgehenden Schnellzug,
c) wegen Einstellung eines neuen Personenzugspaares auf der Staatsbahnstrecke Dux—Pilsen—Eisenstein;

11. Anträge des Mitgliedes Adalbert Kocourek:

a) wegen Einstellung eines weiteren Personenzugspaares auf der Linie Budweis—Salnau,
b) wegen Einführung eines täglich verkehrenden gemischten Zuges auf der Linie Budweis—Linz,
c) wegen Fortsetzung des gemischten Zuges Nr. 2053 von Neuhaus nach Ober-Cerekwe und des Zuges Nr. 2054 von Ober-Cerekwe nach Neuhaus,
d) wegen Rückversetzung der bei Anwendung des Kilometerzeigers für den Güterverkehr bei Berechnung des Personentarifes aus der ersten in die zweite Zone eingereihten Stationen in die erste Zone,
e) wegen Veranlassung, dass bei Kohlentransporten auf den Frachtbriefen auch der Schacht bezeichnet werde, von welchem die Kohle stammt,
f) wegen schnellerer Erledigung der von den Parteien eingebrachten Mehrrefactie- und sonstigen Reclamationen, sowie der Eingaben in Geschäftsangelegenheiten Seitens der betreffenden Eisenbahn-Verwaltungen,
g) wegen Veranlassung, dass die österreichischen Eisenbahn-Verwaltungen das ihnen nach § 53, Punkt 8 und 9, des Betriebsreglements zustehende Recht nur dann ausüben, wenn der unrichtigen Angabe des Inhaltes einer Sendung Seitens des Absenders die Absicht der Umgehung des Tarifes zu Grunde lag,
h) wegen Erstellung einer günstigeren Fahrordnung für den Zug Nr. 420 der Linie Wessely—Budweis, sowie wegen Früherlegung des gemischten Zuges Nr. 215 der Linie Gmünd—Wessely,
i) wegen Späterlegung der Abfahrt des gemischten Zuges Nr. 3556 der Localbahn Wotic—Selčan von Wotic während der Sommerfahrordnung 1896,
j) wegen einer besseren Eisenbahnverbindung zwischen der Kreisstadt Tabor und der Landeshauptstadt Prag;

12. Anträge des Mitgliedes A. C. Lemach:

a) wegen Weiterführung des Zuges Nr. 1552 ab Troppau bis Freudenthal und Veranlassung behufs Erzielung eines Anschlusses dieses Zuges in Erbersdorf an den Localbahnzug Erbersdorf—Würbenthal,
b) wegen Erstellung der Sonn- und Feiertagszüge auf den Linien Troppau—Jägerndorf, Hannsdorf—Ziegenhals und Erbersdorf—Würbenthal schon vom 1. Mai ab,
c) wegen Weiterführung des Personenzuges Nr. 1517 ab Olmütz bis Troppau und Veranlassung behufs Erzielung eines Anschlusses dieses Zuges in Jägerndorf nach den Stationen Ziegenhals und Freiwaldau,
d) wegen Erstellung eines vierten Zuges auf der Linie Erbersdorf—Würbenthal ab 1. Mai 1896,
e) wegen Erstellung prompter Anschlüsse für die aus Troppau nach den Stationen der Erbersdorf-Würbenthaler Localbahn und umgekehrt kommenden Reisenden,
f) wegen Erstellung eines neuen Zuges von Troppau nach Jägerndorf behufs Weiterbeförderung der von Brünn und Wien Nachts in Troppau eintreffenden Reisenden, ferners wegen Beistellung eines directen Personenwagens bei den Zügen Jägerndorf—Wien via Olmütz;

13. Antrag des Mitgliedes Carl Luckmann wegen Einstellung eines neuen Localzuges in der Theilstrecke Laibach—Assling und retour der Staatsbahnstrecke Laibach—Tarvis während der nächstjährigen Sommerfahrordnung;

14. Anträge des Mitgliedes Victor Riedl Edlen von Riedenstein:

a) wegen Umwandlung der gemischten Züge Nr. 332 und 331 der priv. Oesterr.-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft in Personenzüge mit Anhalten auf jeder Haltestelle zwischen Prag und Kolin,
b) wegen Erstellung eines neuen Personen- oder Omnibuszugspaares mit Anhalten in allen Stationen und Haltestellen sowohl für die Winter- als Sommerfahrordnung auf der Strecke Prag—Kolin der priv. Oesterr.-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft,
c) wegen besserer Instandhaltung der Zufahrtsstrassen zu den Stationen dieser Eisenbahn-Gesellschaft,
d) wegen Entlastung des Prager Bahnhofes der obgenannten Eisenbahn-Gesellschaft zu Gunsten des gesicherten Personenverkehres,
e) wegen Erstellung eines dritten Tagespersonenzuges auf der Strecke Zdic—Protivin;

15. Anträge des Mitgliedes Carl Steiner:

a) wegen Weiterführung des Schnellzuges Nr. 5 ab Wien bis Salzburg,
b) wegen Belassung des Personenzuges Nr. 147 ab Salzburg bis Saalfelden das ganze Jahr hindurch, dagegen Führung des Zuges Nr 13 ab Salzburg nur bis Bischofshofen,
c) wegen Einführung von Landeskarten (Zeitkarten) für die k. k. Oesterr. Staatsbahnen mit fünfzehn- und dreissigtägiger Giltigkeitsdauer und bedingter Uebertragbarkeit derselben,
d) wegen einer besseren Zugsverbindung zwischen Salzburg und der Station Eben,
e) wegen Ausgabe von Fahrkarten zweiter Classe an den Haltestellen,
f) wegen Beistellung von Waggons dritter Classe bei Schnellzug Nr. 104 von Bischofshofen ab,
g) wegen Einreihung der Relationen Seekirchen—Neumarkt und Elsbethen—Salzburg in die erste Zone des Personentarifes,
h) wegen ehester Vornahme der Trassenrevision der Gosaubahn;

16. Antrag des Mitgliedes Sigmund Szancer wegen Aufhebung der Stempelpflicht bei Frachtreclamationen;

17. Anträge des Mitgliedes Anton Tausche:

a) wegen ehethunlichster Abänderung des Namens der Station „Davidsthal" der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn in „Zwodau-Davidsthal",
b) wegen Ermässigung des Tarifsatzes für Torfproducte auf den k. k. Staats- und allen Privatbahnen entsprechend den Tarifen im Auslande.

Seine Excellenz der Herr Handelsminister eröffnet die Sitzung mit folgender Ansprache:

„Indem ich die heutige Sitzung des Staatseisenbahnrathes als die erste, welche seit meinem Amtsantritte als Handelsminister stattfindet, hiemit eröffne, begrüsse ich die Herren auf das freundlichste, und bitte ich Sie, mir in gleicher Weise, wie meinen Herren Amtsvorgängern, mit Ihrem bewährten Rathe zur Seite zu stehen.

Gleichzeitig erlaube ich mir, den Herren den mit der Leitung der General-Direction der österreichischen Staatsbahnen betrauten Herrn Sectionschef im Handelsministerium Dr. Ernest von Koerber vorzustellen.

Wichtige Fragen tarifarischer und verkehrstechnischer Natur harren Ihrer Begutachtung. In gewohnter sachgemässer Weise wollen Sie, meine hochgeehrten Herren, bei der Behandlung dieser Fragen sowohl die Interessen des die Bahnen benützenden Publicums, als auch die staatlichen Rücksichten ins Auge fassen. Die ausgleichende Bedachtnahme auf diese beiden Standpunkte erscheint bei den die Staatsbahnen direct und indirect berührenden Angelegenheiten dringend geboten. Mit Rücksicht hierauf empfehle ich namentlich das auf der Tagesordnung der heutigen Sitzung stehende Project eines neuen Gütertarifes der Oesterreichischen Staatsbahnen Ihrer eingehenden Erwägung. Es kann nicht verkannt werden, dass die Abänderung des seit verhältnissmässig kurzer Zeit in Kraft stehenden Tarifes an und für sich misslich erscheint, da die Continuität des Tarifwesens bei der hohen Wichtigkeit, welche die Transportkosten im modernen wirthschaftlichen Leben besitzen, für eine gedeihliche Entwicklung der Industrie und des Handels sehr wünschenswerth ist.

Wenn sich die Staatseisenbahnverwaltung dessenungeachtet genöthigt sieht, an eine Erhöhung der Gütertarife der Oesterreichischen Staatsbahnen zu schreiten, so sind hiefür schwerwiegende staatsfinanzielle Rücksichten massgebend, deren Beachtung bei der Bedeutung, welche die Staatsbahnen im Staatshaushalte besitzen, unabweislich erschien.

Bei der Verfassung des bezüglichen Projectes wurde aber zugleich auch die Rücksicht auf die volkswirthschaftliche Bedeutung der Staatsbahnen gebührend zur Geltung gebracht. Eine besondere Obsorge wurde hiebei den Exportinteressen zugewendet. Es ist zu hoffen, dass durch das in Rede stehende Project die Gütertarife der k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen auf jenes Niveau gebracht werden, welches erforderlich erscheint, um den erwähnten staatsfinanziellen Rücksichten auf die Dauer gerecht zu werden und auf diesem Wege die allseits als wünschenswerth erkannte Continuität der Tarife herbeizuführen."

Seine Excellenz der Herr Handelsminister weist ferner auf das diesmal ganz besonders umfangreiche Arbeitsprogramm hin, welches an die erprobte Ausdauer und Opferwilligkeit der Herren Mitglieder des Staatseisenbahnrathes sehr hohe Anforderungen stelle.

Weiter theilt Seine Excellenz mit, dass die Herren Mitglieder des Staatseisenbahnrathes Gustav Ritter von Schoeller, Friedrich Vogel und Jakob Gall ihr Fernbleiben von der heutigen Sitzung entschuldigt haben und dass an deren Stelle die betreffenden Herren Ersatzmänner August Freiherr von Phull, Franz Endres und Stanislaus Burstin zur Theilnahme an der Sitzung eingeladen worden sind.

Hierauf leistet das Ersatzmitglied Endres, welches zum erstenmale in dieser Session an der Sitzung des Staatseisenbahnrathes theilnimmt, die im § 21 des Organisationsstatutes vorgeschriebene Angelobung.

Zur Tagesordnung übergehend, ladet Seine Excellenz der Herr Vorsitzende das Mitglied Ladislaus Ritter v. Struszkiewicz ein, über die **allgemeinen Angelegenheiten** Namens des Comité den Bericht zu erstatten, und zwar zunächst über den Abschnitt I der „Mittheilungen für die Sitzung des Staatseisenbahnrathes am 6. November 1895".

Die Mittheilungen zu:

Punkt 1, Eröffnung neuer Linien,

Punkt 2, betreffend Aufnahme einiger Bestimmungen in die „Grundzüge für die Vergebung von Lieferungen und Arbeiten bei der k. k. Staatseisenbahn-Verwaltung",

Punkt 3 wegen Erweiterung des Bahnhofgebäudes in Linz,

Punkt 4, betreffend

a) Vergrösserung des Aufnahmsgebäudes (Warteräume), der Frachtenmagazine und Lagerplätze, endlich Herstellung eines gedeckten Perrons in der Station Friesach der Staatsbahnlinie St. Michael—Glandorf, und

b) Vergrösserung des Warteraumes und Herstellung eines entsprechenden Frachtenmagazines sammt hiezu erforderlicher Rampe in der Station Eberstein der Staatsbahnstrecke Hüttenberg—Glandorf,

Punkt 5 wegen Aufnahme des Baues der Localbahn Winterberg - Wallern - Salnau in das nächstjährige Bauprogramm,

Punkt 6 wegen Errichtung eines Wartesaales in der an der Staatsbahnlinie Sucha—Neu-Sandec gelegenen Haltestelle Rabka,

Punkt 7 wegen Erweiterung der Personen-Haltestelle Leskowitz der Linie Tabor—Iglau in eine Frachtenstation und wegen Einflussnahme, dass Kohlenwagen, besonders im Winter, nur im gereinigten Zustande den Kohlenbergwerken zur Verfügung gestellt werden, werden zur Kenntniss genommen.

Zu Punkt 7 wegen Erweiterung der Personen-Haltestelle Leskowitz der Linie Tabor—Iglau in eine Frachtenstation stellt das Mitglied Kocourek mit Bezug auf eine schon vor längerer Zeit abgegangene Eingabe des an dem Zustandekommen des Industriegeleises interessirten Grossgrundbesitzers das Ersuchen an die General-Direction um beschleunigte Erledigung dieser Angelegenheit.

Zu Punkt 8, betreffend die Sicherstellung der Localbahn Triest-Parenzo-Canfanaro im nächstjährigen Bauprogramme, bittet das Mitglied Schadelook die Regierung, sie möge bei der Entscheidung auch auf die Ansichten, welche die Vertretung Triests seit Jahren befürwortet hat, Rücksicht nehmen, dass nämlich eine Verbindung Triests mit seinen Hinterländern nur im Westen zu suchen ist, wenn der Zweck erfüllt werden soll.

Ueber den Antrag des Mitgliedes Dr. Gambini wegen verfassungsmässiger Sicherstellung der Ergänzungsstrecke Laak—Präwald—Divača (Punkt 9 der Tagesordnung) ist das Comité zur Tagesordnung übergegangen, weil dieser Antrag nur den Bau einer Localbahn anstrebt.

Nach längerer Debatte, in deren Verlauf wiederholt auf die Wichtigkeit der kürzeren Verbindung Triests mit Böhmen und Oberösterreich, als den allgemeinen österreichischen Interessen am meisten förderlich, hingewiesen

wurde, gelangt der vom Berichterstatter Namens des Comité gestellte Antrag:

„In Anbetracht der Wichtigkeit der Frage einer dem Zwecke einer entsprechenden Verbindung Triests mit dem Hinterlande dienenden, neuen, die südlichen Alpen durchschneidenden Bahn wird die hohe k. k. Regierung ersucht, diese Angelegenheit zur möglichst raschen Entscheidung bringen zu wollen“

zur Abstimmung und wird von der Versammlung angenommen.

Der Antrag des Mitgliedes Adler, dahingehend, dass die für die Sitzungen des Staatseisenbahnrathes nothwendigen Acte, wie Tagesordnung, Mittheilungen etc., nicht nur den wirklichen Mitgliedern, sondern auch allen Ersatzmännern 14 Tage vor der Sitzung zugestellt werden (Punkt 5 der Tagesordnung), wird vom Berichterstatter zur Annahme empfohlen, und beschliesst die Versammlung in diesem Sinne.

Der Antrag des Mitgliedes Steiner wegen ehester Vornahme der Trassenrevision der Gosaubahn (Punkt 15 h) der Tagesordnung) wird mit Rücksicht auf die Erklärung der Regierung, dass der bezügliche Auftrag schon ertheilt wurde und die Trassenrevision demnächst vorgenommen werden wird, als erledigt angesehen.

Bezüglich des vom Mitgliede Tausche gestellten Antrages wegen ehethunlichster Abänderung des Namens der Station „Davidsthal“ der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn in „Zwodan-Davidsthal“ (Punkt 17 a) der Tagesordnung) beantragt der Referent als Erledigung:

„Die Regierung wird ersucht, diesem Wunsche nach Möglichkeit Rechnung zu tragen.“

Die Versammlung stimmt diesem Antrage zu.

Seine Excellenz der Herr Vorsitzende gibt bekannt, dass zwei Dringlichkeitsanträge eingelaufen sind, u. zw.:

a) vom Mitgliede Helm, lautend:

„1. Die gemischten Züge Nr. 2153 und 2156, welche gegenwärtig nur zwischen Klattau und Taus verkehren, mögen nach Furth, bezw. von Furth geführt werden, damit eine Morgenverbindung nach Furth hergestellt und die Rückkehr am Abend ermöglicht werde.

2. Der gemischte Zug Nr. 2151 der Strecke Horažďovic—Taus möge so geführt werden, dass er in Taus, statt wie bisher um 2 Uhr 37 Minuten Nachmittags, schon um 2 Uhr 10 Minuten eintreffe, damit er den Anschluss an den Schnellzug Nr. 302 erreiche.

3. Die Personenzüge Nr. 620 und 621, welche im Sommer 1895 blos zwischen Protivin und Březnie verkehrten, mögen im Sommer 1896 bis, bezw. von Příbram geführt werden, weil diese Stadt für den Verkehr auf der Strecke Protivin—Zditz die wichtigste ist.

4. Die Stadtgemeinde Taus strebt für die Sommer-Fahrordnung 1896 einen Vergnügungszug für Sonn- und Feiertage von Pilsen nach Furth in der Weise an, dass ein Zug um 6 Uhr Früh von Pilsen nach Furth abgehe und Abends zurückkehre.

5. Die Stadtgemeinde Rokycan wünscht, dass die Vergnügungszüge, welche bisher im Sommer zwischen Pilsen und Zábela auf der Böhmischen Westbahn verkehrten, bis nach Rokycan und zurück geführt werden.“

Diese Anträge wurden Seitens des Antragstellers nach den ihm von der General-Direction gewordenen Aufklärungen zurückgezogen.

b) Der zweite vom Mitgliede Popper eingebrachte Dringlichkeitsantrag lautet:

„Die k. k. General-Direction wird aufgefordert, insolange der eigene Fahrpark zur ungestörten Bewältigung des gesteigerten Verkehres nicht ausreicht, von dem Hilfsmittel der Wagenmiethe in ausgiebigerem Masse Gebrauch zu machen und stets eine den Bedürfnissen entsprechende Anzahl von Güterwagen nach der Bukowina zu dirigiren.“

Dieser Antrag wird später der Verhandlung unterzogen.

Ueber Einladung Seiner Excellenz des Herrn Handelsministers wird nunmehr zu den **commerciellen Angelegenheiten** übergegangen, und gelangt zunächst die „Vorlage der Grundzüge eines neuen Gütertarifes der k. k. Oesterr. Staatsbahnen“ (Punkt 3 der Tagesordnung) zur Berathung.

Abtheilungsvorstand Hofrath Dr. Liharzik erläutert in eingehender Darstellung die Wirkungen des gegenwärtig auf den Oesterr. Staatsbahnen in Kraft stehenden niedrigen Gütertarifes auf die Betriebseinnahmen und weist nach, dass die seit dem Jahre 1891 zu constatirende Steigerung in der Güterbewegung nicht auf Rechnung der niedrigen Staatsbahntarife gestellt werden könne, da in derselben Periode auch die Privatbahnen mit wesentlich höheren Tarifen eine theilweise noch ausgiebigere Frequenzsteigerung aufzuweisen haben. Er verweist auf die Anforderungen, welche an die Staatseisenbahn-Verwaltung in stets steigendem Masse hinsichtlich der Bequemlichkeit des die Staatsbahnen benützenden Publicums gestellt werden und welche die Betriebsausgaben constant erhöhen, sowie auch auf den Zusammenhang, welcher zwischen dem Tarifniveau der Staatsbahnen und der Fortsetzung der Verstaatlichungsaction besteht. Diese Umstände lassen es geboten erscheinen, durch eine Tariferhöhung die finanziellen Betriebsergebnisse der Staatsbahnen zu verbessern.

Derselbe bemerkt weiters, dass bei der Verfassung des neuen Projectes die volkswirthschaftliche Aufgabe der Staatsbahnen nicht ausser Acht gelassen worden sei, und führt aus, dass das Niveau des neuen Tarifes jenem der Staatsbahntarife vom Jahre 1883 wieder angepasst wurde, dass demnach der neue Tarif nicht ein Novum darstelle. Derselbe stehe mit Rücksicht auf obigen Ausgangspunkt der Construction auch in Uebereinstimmung mit den Tarifen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Buschtěhrader Bahn und Aussig-Teplitzer Bahn und stelle einen Durchschnitt zwischen den gegenwärtigen Tarifen der Staatsbahnen und jenen der übrigen Privatbahnen dar.

Sodann erörtert Hofrath Dr. Liharzik die Aenderungen in den einzelnen Tarifbestimmungen, insbesondere auch die nachfolgenden, für den Exportverkehr in Aussicht genommenen Begünstigungen:

1. Unverändert bleiben alle bestehenden Ermässigungen in Tarifen nach ganzen Verkehrsgebieten (Levante und Orient, Russland, Rumänien, Serbien, Bulgarien und Türkei), ferner nach Triest.

2. Keine Aenderung erfahren weiters die bestehenden Begünstigungen für einzelne Artikel nach anderen als den sub 1 erwähnten Verkehrsgebieten, insbesondere jene für die Artikel: Petroleum, Spiritus und Vieh in Wagenladungen.

3. Unter Beibehaltung der Declassification im gegenwärtigen Ausnahmetarife VIII wird für Zucker aller Art bei Sendungen von den daselbst namhaft gemachten Stationen, und zwar bei Sendungen von mindestens 5000 kg die neue Classe A weniger 15 pCt., bei Sendungen von mindestens 10.000 kg

a) im internen Verkehre

die neue Classe B weniger 20 pCt.,

b) im Exportverkehre

die neue Classe C weniger 10 pCt. berechnet werden.

4. Für nachstehende Artikel soll im Exportverkehre aus Oesterreich-Ungarn der folgende Ausnahmetarif eingeführt werden:

Ausnahmetarif Nr. . . . . .

für die frachtgutmässige Beförderung der nachstehenden Artikel im Export aus Oesterreich-Ungarn.

Artikel	Position der Waarenclassification	Tarifirung bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens: 5000 kg (pro Frachtbrief und Wagen)	10.000 kg (pro Frachtbrief und Wagen)	das Ladegewicht des verwendeten Wagens	Die Frachtsätze der nebenstehenden Wagenladungsclassen, bezw. Special- und Ausnahmetarife sind bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens: 5000 kg (pro Frachtbrief und Wagen zu kürzen um)	10.000 kg, bezw. das Ladegewicht des verwendeten Wagens (pro Frachtbrief und Wagen zu kürzen um)
Bier . . . . Eier . . . . Holzwaaren, ordinäre . . . . Kleesaaten . . . . Wein . . . . Zucker	B—14 E—3 H—34 K—23 W—10 Z—9	A	Ausnahmetarif III c	—	15%	15%
Gemüse aller Art . . . . . . Glas (Spiegelglas, roh) . . . . Glaswaaren . . . . Obst, frisches . . . . Papier . . . . Pappe und Pappendeckel . . .	G—9 G—14 G—22 O—2 P—2 P—6	A	B	—	15%	20%
Eisen, Stahl . . . . Eisen- und Stahlwaaren . . .	E—6 E—7	B	B	—	20%	20%
Eisen und Stahl . . . . Holzpapierstoff . . . . Möbel (auch aus gebogenem Holze)	E—8 H—29 B, III, g, α	— —	— C	C —	—	10%
Holz	H—19	—	Specialtarif 2	—	—	10%
Holz	H—20	—	—	Ausnahmetarif I	—	5%

Hofrath Dr. Liharzik hebt ferner hervor, dass die neuen Tarife auch auf den bereits verstaatlichten Linien der Böhmischen Westbahn, Mährisch-schlesischen Centralbahn und auf der ungarantirten Linie der Mährischen Grenzbahn eingeführt werden sollen, woselbst sie gegenüber den gegenwärtigen Tarifen eine grosse Ermässigung involviren. Derselbe gibt schliesslich Namens der Staatseisenbahn-Verwaltung die Erklärung ab, dass auch nach Annahme des neuen Tarifes allen Bedürfnissen, welche sich in einzelnen Fällen nach Ermässigung der Tarife kundgeben werden, Rechnung getragen werden wird.

Das Bestreben der Staatseisenbahn-Verwaltung gehe daher dahin, einerseits die Einnahmen der k. k. Staatsbahnen in dem nothwendigen Masse zu erhöhen, andererseits nach wie vor den hohen volkswirthschaftlichen Aufgaben der Staatsbahnen zu entsprechen.

Der Berichterstatter des Tarifcomité, Mitglied Popper, theilt mit, dass das Tarifcomité den gedruckt vorliegenden Anträgen des zur Berathung der Regierungsvorlage in der Staatseisenbahnraths-Sitzung vom 27. Mai 1895 gewählten Subcomité mit der alleinigen Ausnahme zugestimmt hat, dass bei Punkt o) die Worte „in halben und ganzen Wagenladungen“ gestrichen worden sind.

Diese Anträge haben demnach nachfolgenden Wortlaut:

„a) Bezüglich des Tarifsystems, der Staffelbildung, Zonenbildung, Auf- und Abrundung der Frachtsätze und der Tarifwährung ist zu den Vorschlägen der General-Direction nichts zu bemerken.

b) Hinsichtlich der Ermittlung der Einheitssätze für die normalen Classen hat die k. k. General-Direction die Frachtsätze des Staatsbahn-Gütertarifes vom Jahre 1883 zur Grundlage genommen, sich darauf berufend, dass dieser Tarif auch auf der Kaiser Ferdinands-Nordbahn in Geltung stehe und sich bewährt habe.

Demgegenüber müssen die vielfachen seither nothwendig gewordenen Declassificationen in Erinnerung gebracht werden, die dafür sprechen, dass die Rückkehr auf das Niveau vom Jahre 1883 nicht ohneweiters und nur im beschränkten Masse acceptirt werden könnte.

c) Für gewöhnliches Eilgut werden von der General-Direction Erhöhungen von 37 bis 56 pCt. vorgeschlagen.

Nachdem jedoch diese Eilgutclasse zumeist höherwerthige Güter betrifft und einen Gesammtjahresverkehr von nur etwa 182.000 Tonnen aufweist, sieht das Comité sich nicht veranlasst, hiezu einen Abänderungsantrag zu stellen.

d) Für ermässigtes Eilgut hält das Comité eine Erhöhung im Fernverkehre (auch im Vergleiche mit der Südbahn und Kaiser Ferdinands-Nordbahn) nicht für gerechtfertigt, weil hiedurch die wichtigsten Nahrungsmittel und Approvisionirungsartikel zu sehr vertheuert werden würden.

Gegenüber den im Entwurfe beanspruchten Einheitssätzen:

Für die Staffel	1 (1—50)	2 (51—150)	3 (151—300)	4 (über 300)
	Kilometer			
von	0·61	0·60	0·59	0·58
werden die Sätze	0·61	0·60	0·56	0·50

vom Comité in Antrag gebracht.

e) Für Stückgutclasse I wären die gleichen, wie die vorstehend für ermässigtes Eilgut beantragten Einheitssätze beizubehalten.

f) Für Stückgutclasse II beantragt das Comité die Einheitssätze . 0·52 0·48 0·44 0·32 was einer durchschnittlich fünfpercentigen Erhöhung des gegenwärtig in Kraft stehenden Tarifes entspricht.

g) Bezüglich der Güter der Wagenladungsclassen A und B hält das Comité so weitgehende Erhöhungen, wie die im Entwurfe beantragten, namentlich im Fernverkehre, für bedenklich und beantragt nachstehende Einheitssätze:

Für Classe A .	0·37	0·33	0·30	0·21
„ „ B .	0·28	0·26	0·21	0·14

was bei Classe A einer Erhöhung von 10 bis 25 pCt. und bei Classe B einer solchen von 2 bis 17 pCt. gleichkommt.

h) Für die minderwerthigen Artikel der Wagenladungsclasse C kann jedoch der beanspruchten Erhöhung überhaupt nicht zugestimmt werden, und wird die Beibehaltung der bestehenden Einheitssätze . 0·21 0·15 0·11 0·10 vorgeschlagen.

i) Zu Specialtarif 1 wird in der zweiten Staffel eine Erhöhung von 0·22 auf 0·24 beansprucht.

Obgleich bei einem Artikel wie Getreide, dessen Handel bekanntlich mit einem sehr minimen Nutzen betrieben wird, eine Vertheuerung um fl. 2 per Waggon schon sehr ins Gewicht fällt, wird dagegen aus dem Grunde keine Einwendung erhoben, weil nach der Erklärung der General-Direction die Gemeinschaftstarife im Exporte nach den hauptsächlichsten Relationen unverändert bleiben und von dieser Tariferhöhung nicht betroffen werden sollen.

Dagegen konnte das Comité bei

k) Specialtarif 2, conform dem bei Wagenladungsclasse C gefassten Beschlusse, und

l) bei Specialtarif 3 einer Erhöhung schon deshalb nicht zustimmen, weil bei der notorisch schwierigen Lage unserer Landwirthschaft eher eine Verbilligung der ebenso nothwendigen wie geringwerthigen Düngemittel am Platze wäre, als eine ungerechtfertigte Vertheuerung derselben.

Das Comité beantragt demgemäss für die beiden Specialtarife 2 und 3 die Belassung der gegenwärtig in Geltung stehenden Tarifsätze.

m) Der gleiche Antrag gilt für Ausnahmetarif I, dessen Gleichhaltung mit Specialtarif 3 ohnehin von der General-Direction vorgeschlagen wird, und in den die Artikel Kohle, Erze etc. fallen, welche nach der Anschauung des Comité keinerlei Frachtvertheuerung vertragen.

n) Zu Ausnahmetarif II ist nichts zu bemerken.

o) Gegen die Auflassung des Ausnahmetarifes III wird im Wesentlichen keine Einwendung erhoben, jedoch die General-Direction ersucht, in berücksichtigungswürdigen Fällen für Eilgüter besondere Begünstigungen von Fall zu Fall zu gewähren.

p) Zu den Ausnahmetarifen III a), b) und c) beantragt die General-Direction so weitgehende Erhöhungen gegenüber den bisherigen Tarifen [IV a), b) und c)], dass nach Ansicht des Comité der Sammelladungsverkehr, der ja nicht nur dem Publicum, sondern auch den Bahnen zufolge besserer Ausnützung des Laderaumes zugute kommt, bedeutend verringert, wenn nicht ganz verdrängt werden würde.

In Uebereinstimmung mit der correspondirenden Classe II und Wagenladungsclasse A werden vom Comité die nachstehenden Einheitssätze in Vorschlag gebracht:

Ausnahmetarif III a)	0·50	0·46	0·42	0·30
„ III b)	0·47	0·43	0·39	0·27
„ III c)	0·35	0·31	0·28	0·1

q) Der beantragten Auflassung des Ausnahmetarifes V kann nicht zugestimmt werden; das Comité hält vielmehr den Fortbestand desselben unter Zugrundelegung der einschlägigen Tarife und Berechnung auf denselben Principien wie bisher für wünschenswerth.

Durch diesen Beschluss erscheint auch die dem gefertigten Referenten von der General-Direction im kurzen Wege übergebene Eingabe des Herrn Josef Theimer in Eger als erledigt.

r) Ad Ausnahmetarif VI ist die Mittheilung der General-Direction zur vorläufigen Kenntniss zu nehmen.

s) Ad Ausnahmetarif VII hat das Comité der von der General-Direction vorgeschlagenen Einschränkung auf halbe und ganze Wagenladungen nicht zugestimmt; dasselbe beantragt vielmehr die Einschränkung der Begünstigung auf Sendungen von mindestens 500 kg.

t) Zu Ausnahmetarif VIII wird die Erklärung der General-Direction zur Kenntniss genommen, dass „Zucker aller Art" in denselben Classen eingereiht bleibt wie bisher und nach dem neuen Tarife mit Abzug eines solchen Percentsatzes tarifirt werden wird, der auf den alten Tarif zurückführt.

u) Rücksichtlich der beantragten Aufhebung einiger seit dem Jahre 1883 eingeführten Declassificationen sind dem Comité von Seiten der General-Direction Erläuterungen gegeben worden, wonach lediglich für die Artikel: sperrige Güter, Abfälle von Korkholz, Bäume etc., dann Branntwein, Essigessenz, Holzessig, Farbwaaren und condensirte Milch die bestehende Declassification aufgehoben werden, dagegen die Declassification aller anderen declassificirten Artikel weiter fortbestehen soll. Hiegegen ist von Seiten des Comité nichts einzuwenden.

v) Die General-Direction beabsichtigt weiters die Aufhebung der Zulässigkeit der Aufgabe von Wagenladungen mit mehreren Frachtbriefen, weil sich hiebei nach den gemachten Erfahrungen wesentliche Manipulationsschwierigkeiten ergeben haben.

Das Comité schlägt vor, dass vor gänzlicher Aufhebung dieser Begünstigung durch einstweilige weitere Zulassung derartiger Sendungen, unter Einschränkung auf Maximum fünf Frachtbriefe per Wagenladung, ein Uebergangsstadium geschaffen werden möge.

w) Das vorgelegte Programm für die Begünstigung des Exportverkehres wird mit Befriedigung zur Kenntniss genommen.

x) Es wird die Erwartung ausgesprochen, dass die verheissene Durchrechnung der Tarife auf den Linien der Kaiser Ferdinands-Nordbahn im Verkehre von und nach Galizien und der Bukowina zur Thatsache gemacht werden wird."

Der Referent betont, dass auch das Tarifcomité der Absicht einer Erhöhung der Tarife nicht ganz ablehnend gegenüberstehe, wohl aber dass es eine Reihe von Bedenken, welche gegen das Ausmass der Erhöhung gerichtet waren und die Befürchtung hervorriefen, dass einzelne Industrien schwer geschädigt werden könnten, in Betracht ziehen musste. Die Rücksicht auf die künftige Verstaatlichungsaction sei dadurch geübt worden, dass eine mässige Erhöhung dort zugestanden wurde, wo nach Ueberzeugung des Comité Handel und Industrie nicht zu sehr geschädigt werden. Er empfiehlt Namens des Comité die Anträge des Subcomité zur Annahme.

(Seine Excellenz der Herr Handelsminister, welcher verhindert ist, der Sitzung weiter beizuwohnen, überträgt den Vorsitz an den Herrn k. k. Sectionschef und Leiter der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen v. Koerber.)

Bei der sich hieran anschliessenden Debatte unterstützt das Mitglied Kocourek den Comitéantrag mit dem Zusatzantrage, der Staatseisenbahnrath möge sich dahin aussprechen, dass er die Erhöhung des Gütertarifes nur acceptirt, wenn Seitens der Regierung auf eine weitere Erhöhung in den nächsten zehn Jahren verzichtet wird. Das Mitglied Dannhauser legt der Regierung insbesondere die Aufhebung des Refactiewesens bei den Privatbahnen nahe. Das Mitglied Mauthner hebt die Nachtheile hervor, welche der Industrie und dem Handel daraus erwachsen, dass die Tarife so häufig Aenderungen erfahren, und empfiehlt sohin in längerer Auseinandersetzung den Antrag des Comité. Das Mitglied Bondy schliesst sich den Ausführungen seiner Vorredner an und spricht dem Subcomité Namens des Tarifcomité für die mühevolle und verantwortliche Arbeit den Dank aus. Auch das Mitglied Briess unterstützt den Comitéantrag, ebensowie das Mitglied Schneider sich für denselben erklärt und insbesondere im Interesse der Waldbesitzer (Grossgrundbesitzer) um Beibehaltung des Ausnahmetarifes V bittet.

In seinem Schlusswort gibt der Berichterstatter bekannt, dass mehrere Eingaben eingelaufen sind, welche durch die Anträge des Subcomité ihre Erledigung ge-

funden haben, und zwar von der Firma C. T. Petzold & Co. in Wien, erledigt durch den Antrag sub lit. g), von dem Vereine der Montan-Eisen- und Maschinen-Industriellen in Oesterreich, erledigt durch den Antrag sub lit. h) und von der Firma Josef Theimer in Eger, erledigt durch den Antrag zu lit. q).

Ueber Anregung der Mitglieder Pollitzer, Briess, Lemach und Kocourek habe sich das Tarifcomité ferner veranlasst gesehen, Zusatzanträge zu stellen, wozu noch ein allgemeiner Antrag des Tarifcomité selbst komme.

Es wird sonach ausser über den Antrag des Subcomité noch über folgende Anträge des Tarifcomité abzustimmen sein:

Zusatzanträge.

Zu lit. w) der Subcomité-Anträge:

„Alle gegenwärtig für Triest bestehenden Tarife sowohl für den Export, als auch für den Import, ferner alle dermalen für den Localverkehr mit Triest in Geltung stehenden Tarife, sofern solche aus Concurrenzrücksichten (insbesondere gegen Fiume) erstellt worden sind, bleiben unverändert.“

„Die k. k. General-Direction wird ersucht, im Exportverkehre nach dem übrigen, im vorliegenden Programme nicht genannten Auslande in berücksichtigungswürdigen Fällen individuelle Begünstigungen von Fall zu Fall einzuräumen.“

Zu lit. x):

„Die k. k. General-Direction wird ersucht, auch bezüglich der anderen Linien der k. k. Staatsbahnen die Durchrechnung der Tarife bei den anschliessenden Privatbahnen anzustreben.“

Zusatzantrag des Tarifcomité.

„Der Staatseisenbahnrath spricht die Erwartung aus, dass die k. k. General-Direction in allen durch die neuen Gütertarife betroffenen berücksichtigungswürdigen Fällen besondere individuelle Begünstigungen in gleicher Art gewähren werde, wie dies in anerkennenswerther Weise auch bisher geschehen ist.“

Bei der hierauf erfolgten Abstimmung werden die sämmtlichen voraufgeführten Anträge des Tarifcomité von der Versammlung angenommen.

Das Mitglied Kocourek erinnert an seine Anregung wegen Abgabe einer Zusage Seitens der Regierung, dass die neuen Tarife durch zehn Jahre stabil bleiben werden, worauf der Berichterstatter erwidert, dass er dies lediglich als Wunsch, nicht als Antrag aufgefasst habe.

Sowohl das Subcomité, als das Tarifcomité haben die Stabilität der Tarife als nothwendig betont und befinde er sich mit dem Tarifcomité in Uebereinstimmung, wenn er hier nochmals dem Wunsche auf Stabilität der Tarife Ausdruck gebe.

Auf Wunsch des Mitgliedes Kocourek constatirt der Berichterstatter noch, dass das Mitglied Kocourek bei Punkt s) den Antrag auf Ausdehnung dieser Begünstigung auf die Anschaffung von Specialwagen für Etablissements gestellt habe, welcher Antrag jedoch im Tarifcomité abgelehnt worden sei.

Das Mitglied Popper referirt hierauf Namens des Tarifcomité über den Abschnitt III der „Mittheilungen“, und wird seinem Antrage gemäss

Punkt 1 wegen Uebersendung des Entwurfes des neuen Staatsbahn-Gütertarifes an die Mitglieder des Staatseisenbahnrathes

als erledigt betrachtet.

Die Mittheilung zu Punkt 2, betreffend die Einleitung der Verhandlungen wegen Publicirung der Instradirungstabellen, dient zur Kenntniss.

Punkt 3, betreffend den Stand der Verhandlungen wegen Anwendung des Wagenladungssatzes für das factisch verladene Gewicht, wird zur Kenntniss genommen.

Zu Punkt 4, betreffend Begünstigungen für den Malzexport, berichtet das Mitglied Popper, dass nach einer Mittheilung des Herrn Vertreters des k. k. Handelsministeriums im Tarifcomité mit den Privatbahnen Verhandlungen gepflogen wurden, damit sie diese Ermässigungen auch dann auf ihren Linien gelten lassen, wenn die k. k. Staatsbahnen an den betreffenden Transporten in keinerlei Weise betheiligt sind, ferner dass die Begünstigung auch bei der Reexpedition in den Lagerhäusern zur Anwendung gelange. Diese Verhandlungen haben ein befriedigendes Ergebniss gehabt, und wird die betreffende Verlautbarung demnächst im Verordnungs-Blatte des k. k. Handelsministeriums erscheinen.

Das Comité habe diese Mittheilungen mit grösster Befriedigung zur Kenntniss genommen und gleichzeitig Namens der betreffenden Industriellen den Dank hiefür ausgesprochen.

Auch das Mitglied Briess sagt dem Herrn Handelsminister und Finanzminister, der General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen, sowie den Privatbahnen, welche diese Begünstigungen gewähren, den wärmsten Dank.

Die Mittheilung zu Punkt 4 wird sodann zur Kenntniss genommen, ebenso jene zu

Punkt 5, betreffend die Verhandlung wegen Ausscheidung der Artikel Eisen und Stahl der Position E 8 aus der Liste der nach dem Ladegewichte des beigestellten Wagens tarifirenden Artikel und geänderter Frachtberechnung bei Gütern, bei welchen dieselbe auf Grundlage des beigestellten Wagens erfolgt;

zu Punkt 6 wegen Anwendung der Bestimmungen des § 29 der allgemeinen Tarifvorschriften zum deutschen Eisenbahn-Gütertarife, Theil I, auf die Beförderung von über 6·3 m langen Gegenständen und

zu Punkt 7, betreffend die Unthunlichkeit von allgemeinen Frachtbegünstigungen für gewisse Artikel beim Export nach Ungarn.

Die Mittheilungen zu Punkt 8 wegen Herabsetzung der Tarifsätze für die Kraftfuttermittel Kleie, Malzkeime, Oelkuchen, Oelkuchenmehl und Wicke;

zu Punkt 9 wegen eines Ausnahmetarifes für den Artikel „Mineralwässer“ bei completen Wagenladungen von 10.000 kg;

zu Punkt 10 wegen Einräumung des Ausnahmetarifes VII der k. k. Staatsbahnen auch für die Beförderung von Baumaterialien und Einrichtungsgegenständen zum Baue von Wohnungen für Beamte und Arbeiter der Industrie-Etablissements;

zu Punkt 11, betreffend die raschere Umarbeitung der directen Tarife, und

zu Punkt 12 wegen Neugestaltung der Viehtarife dienen gleichfalls zur Kenntniss.

Seitens des Tarifcomité wird noch folgender Zusatzantrag gestellt:

„In Rücksicht auf die zahlreichen im Schosse der Eisenbahn-Directorenconferenz noch unerledigt erliegenden Angelegenheiten wird das hohe k. k. Handelsministerium dringend gebeten, bei den betreffenden Bahnverwaltungen neuerlich und mit Nachdruck dahin wirken zu wollen, dass die vom Staatseisenbahnrathe ausgehenden Anträge und Anregungen stets in der Zeit von einer Session zur anderen ihre Erledigung finden mögen.“

Dieser Antrag wird von der Versammlung zum Beschlusse erhoben.

Von dem Mitgliede Briess liegt ein unter Punkt 8 a) der Tagesordnung aufgeführter Antrag vor, dahin gehend, dass die im Abschnitte II des am 1. September 1895 in Kraft getretenen Nachtrages VIII zum gemeinsamen Tariftheile I enthaltene, der österr. Wagenbau-Industrie in hohem Grade nachtheilige Bestimmung, wonach auf Seite 144, im Abschnitte C—X (Equipagen und sonstige Strassenfahrzeuge) Abtheilung b), nach der Ziffer 3 die folgende neue Bestimmung als Ziffer 3 a) und auf Seite 145, Abtheilung c) nach der Ziffer 2 als Ziffer 3 eingeschaltet wurde: „Wagenkasten, gepolstert oder lackirt, werden wie unzerlegte Equipagen tarifirt“ wieder aufgehoben werde.

Die General-Direction erkennt diesen Beschwerdepunkt als berechtigt an und hat sich bereit erklärt, bei der Directorenconferenz eine Aenderung der Bestimmungen des Tariftheiles I, betreffend Tarifirung von Equipagen und Strassenfahrzeugen, in der Richtung zu beantragen, dass diese Bestimmungen den analogen Bestimmungen der deutschen Bahnen nachgebildet werden sollen.

Das Tarifcomité stellt folgende Anträge:

„1. Die Mittheilung der k. k. General-Direction, dass in der nächsten Directorenconferenz der Antrag auf Einführung analoger Bestimmungen, wie solche in Deutschland bestehen, eingebracht werden wird, wird mit der Bitte zur Kenntniss genommen, dass bei der Directorenconferenz auf schleunigste und zwar zustimmende Beschlussfassung gedrungen und jede Verzögerung in der Erledigung hintangehalten werden möge.

2. Wenn bis dahin einzelne Etablissements für besonders zu bezeichnende Relationen um Ermässigung im Sinne der deutschen Tarifirung einschreiten sollten, so mögen dieselben thunlichst berücksichtigt werden.

3. Das hohe k. k. Handelsministerium wird ersucht, in gleichem Sinne auch auf die Privatbahnen einwirken zu wollen.“

Die von den Mitgliedern Briess und Schneider unterstützten Comitéanträge werden sodann von der Versammlung angenommen.

Zwei Anträge des Mitgliedes Kocourek, in der Tagesordnung unter Punkt 11 e) und f) aufgeführt, wegen Veranlassung, dass bei Kohlentransporten auf den Frachtbriefen auch der Schacht bezeichnet werde, von welchem die Kohle stammt, und wegen schnellerer Erledigung der von den Parteien eingebrachten Mehrrefactie- und sonstigen Reclamationen, sowie der Eingaben in Geschäftsangelegenheiten Seitens der betreffenden Eisenbahn-Verwaltungen, finden, vom Referenten Namens des Tarifcomité unterstützt, die Zustimmung der Versammlung.

Ebenso gelangte ein dritter Antrag des Mitgliedes Kocourek (Tagesordnung Punkt 11 g) wegen Veranlassung, dass die österreichischen Eisenbahn-Verwaltungen das ihnen nach § 53, Punkt 8 und 9 des Betriebsreglements zustehende Recht nur dann ausüben, wenn der unrichtigen Angabe des Inhaltes einer Sendung Seitens des Absenders die Absicht der Umgehung des Tarifes zu Grunde lag, zur Annahme mit der vom Antragsteller bereits im Tarifcomité erklärten Beschränkung auf die Bestimmung des § 53, Punkt 9 des Betriebsreglements.

Nach einer von dem Herrn Vertreter des k. k. Handelsministeriums gemachten Mittheilung wird diese Frage in der nächsten Conferenz zu Bern, betreffend das internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr, zur Verhandlung gestellt werden, was von der Versammlung zustimmend zur Kenntniss genommen wurde.

Ueber den vom Mitgliede Szancer gestellten Antrag (Punkt 16 der Tagesordnung) wegen Aufhebung der Stempelpflicht bei Frachtreclamationen stellt das Comité folgenden Antrag:

„Das hohe k. k. Handelsministerium wolle bei dem hohen k. k. Finanzministerium dahin interveniren, dass die früher bestandene Stempelfreiheit für kaufmännische Benachrichtigungsschreiben wieder eingeführt werden möge, umsomehr als in der ungarischen Reichshälfte keinerlei Frachtreclamationen der Stempelpflicht unterliegen.“

Die Versammlung stimmt diesem Antrage bei.

Seitens des Mitgliedes Tausche lag ein Antrag wegen Ermässignng des Tarifsatzes für Torfproducte auf den k. k. Staats- und allen Privatbahnen entsprechend den Tarifen im Auslande (Punkt 17 b der Tagesordnung) vor.

Nach den vom Vertreter des Handelsministeriums ertheilten Aufklärungen, wonach die Artikel Torfmull und Torfstreu auf den Staatsbahnen nach Ausnahmetarif II (billiger als im Auslande) tarifiren und auch auf den Privatbahnen den billigsten auf diesen Bahnen existirenden Tarif (Specialtarif 3) geniessen, hat der Antragsteller diesen Antrag zurückgezogen.

Es gelangt nunmehr folgender Dringlichkeitsantrag des Mitgliedes Struszkiewicz zur Verlesung:

„In Anbetracht der Wichtigkeit der Fischzucht und Fischereiwirthschaft in volkswirthschaftlicher Beziehung und in der Erwägung, dass hiebei der Transport von lebenden Fischen, sowohl von Besatz- als Handelsfischen, in Bezug auf die schnelle und entsprechend sichere Beförderung derselben von höchster Bedeutung ist, in weiterer Erwägung, dass diesbezüglich in anderen Staaten Europas, insbesondere Seitens Deutschlands, entsprechende Vorkehrungen getroffen wurden, welche sich in der Praxis bewährt haben, erlauben sich die Unterzeichneten, den Antrag zu stellen:

‚Die hohe k. k. Regierung wird ersucht, betreffs der Eisenbahntransporte von lebenden Fischen Vorkehrungen treffen zu lassen, dass dem Bedürfnisse in der Richtung Rechnung getragen werde, dass solche Transporte möglichst schnell und unter Beobachtung aller Vorsichten befördert werden, so dass die Fische lebend am Bestimmungsorte ankommen können.‘“

Dieser Antrag wird der geschäftsordnungsmässigen Behandlung zugeführt werden und in der nächsten Session zur Berathung gelangen.

Den nächsten Punkt der Verhandlung bildet der bereits erwähnte Dringlichkeitsantrag des Mitgliedes Popper, lautend:

„Die k. k. General-Direction wird aufgefordert, insolange der eigene Fahrpark zur ungestörten Bewältigung des gesteigerten Verkehres nicht ausreicht, von dem Hilfsmittel der Wagenmiethe in ausgiebigerem Masse Gebrauch zu machen und stets eine den Bedürfnissen entsprechende Anzahl von Güterwagen nach der Bukowina zu dirigiren.“

Das Mitglied Deutsch macht aufmerksam, dass die beklagte Wagennoth nicht blos in der Bukowina existire, sondern sich besonders im letzten Monat October im böhmischen Reviere gezeigt habe, wodurch der Kohlenbergbau Schädigungen erlitt.

Ueber Anregung des Herrn Vorsitzenden wird gleichzeitig der Antrag des Mitgliedes Briess (in der Tagesordnung unter Punkt 8 b aufgeführt) mit in Verhandlung gezogen, welcher lautet:

„Das hohe k. k. Handelsministerium wird ersucht, die k. k. Staatsbahnen und Privatbahnen und insbesondere die Oesterreichische Nordwestbahn zu veranlassen, für rechtzeitige und prompte Wagenbeistellung für den Bedarf der Zuckerfabriken Sorge zu tragen.“

Namens der Handelskammer von Schlesien schliesst sich das Mitglied Lemach den Ausführungen über Wagenmangel an, wobei er zugleich constatirt, dass auch an Personenwagen ein Mangel bestehe.

Mitglied Popper empfiehlt wärmstens, neben seinem Antrage auch den Antrag des Mitgliedes Briess anzunehmen.

Bei der hierauf erfolgten Abstimmung wird sowohl der Dringlichkeitsantrag des Mitgliedes Popper, als auch der Antrag des Mitgliedes Briess von der Versammlung zum Beschlusse erhoben.

Namens des Comité berichtet sodann das Mitglied Ritter von Lindheim über die Angelegenheiten, betreffend **Personentarif und Fahrordnung**, und zwar zunächst über die „Mittheilungen“, Abschnitt II.

Die Mittheilung zu Punkt 1 wegen Erstellung eines Luxuszuges während der Sommermonate zwischen Bregenz—Innsbruck—Salzburg—Wien wird dem Vorschlage des Referenten gemäss zur Kenntniss genommen.

Bei der Berathung über Punkt 2 wegen wesentlicher Beschleunigung des Schnellzuges zwischen Lemberg—Czernowitz und Verringerung des Aufenthaltes in Lemberg spricht das Mitglied Popper den Wunsch aus, es möge mindestens ein Schnellzug so eingerichtet werden, dass er in kürzerer Zeit (etwa Wien ab 10 Uhr Abends, Czernowitz an 6 Uhr Abends) nach Czernowitz komme. Gleichzeitig ersucht er, für die Wallfahrten nach Johanneskloster bei Suczawa, welche Anfangs Juni stattfinden, die allgemeinen Begünstigungen zu gewähren und hiebei möglichst coulant vorzugehen.

Verkehrsdirector Hofrath Gerstel constatirt dem gegenüber, dass die Schnellzüge jetzt schon mit 60 km in der Stunde fahren und dass die lange Dauer der Fahrt lediglich auf die vielen Aufenthalte zurückzuführen sei. Weiter bemerkt er, dass Studien im Zuge seien, die Fahrgeschwindigkeit auf 80 km per Stunde zu erhöhen. Gegen einen früheren Abgang des Zuges von Lemberg haben sich die dortigen Interessenten bisnun entschieden ausgesprochen.

Die Mittheilung zu Punkt 2 wird sodann zur Kenntniss genommen, ebenso jene zu Punkt 3 wegen Belassung der anlässlich der Erdbebenkatastrophe in Laibach zwischen Laibach und Lees-Veldes eingelegten täglichen Localzüge bis zum Spätherbst und der Ausdehnung derselben bis Assling.

Punkt 4, betreffend Beibehaltung des Tagesschnellzuges Wien—Eger und zurück auch in der Winterfahrordnung, und

Punkt 5 wegen Späterlegung des Zuges Nr. 1017 der Kaiser Ferdinands-Nordbahn ab Olmütz

dienen gleichfalls zur Kenntniss.

Bei letzterem Punkte theilt das Mitglied Briess mit, dass die Verhandlungen im günstigen Sinne abgeschlossen sind und spricht im Namen der Olmützer Handelskammer, der Städte Sternberg und Mährisch-Schönberg der k. k. General-Direction der Oesterreichischen Staatsbahnen, sowie der Kaiser Ferdinands-Nordbahn den Dank für die gewährten Zugsverbesserungen aus.

Punkt 6 wegen Verbesserung des Anschlusses des Zuges Nr. 1127 auf der Strecke St. Valentin—Steyr—Klein-Reifling—Selzthal an den Zug Nr. 917 und

Punkt 7 wegen Beigabe von Waggons II. und III. Classe zum Güterzuge Nr. 980 der Strecke Hieflau—Klein-Reifling auch in der Winterfahrplanperiode 1895/96 werden zur Kenntniss genommen.

Die Mittheilung zu Punkt 8 wegen täglichen Verkehres des Nachmittagsschnellzuges Nr. 5 in der Strecke Wien—Linz während der Winterfahrplanperiode wird zur Kenntniss genommen, wobei der Berichterstatter bekannt gibt, dass der Vertreter der Stadt Linz und von Oberösterreich für diese Einrichtung den Dank ausgesprochen hat, und

zu Punkt 9, betreffend Einführung eines Abendzuges von Chodau nach Neudeck im Winter, und

Punkt 10, betreffend Benützung der Haltestelle Budweis-Altstadt zum Einsteigen der Personen bei dem Zuge Nr. 14,

dienen zur Kenntniss.

Zu letzterem Punkte spricht das Mitglied Kocourek den Wunsch aus, dass wenigstens der Versuch gemacht werden möge, den Zug Nr. 14 in Budweis-Altstadt auch zum Einsteigen benützen zu lassen.

Verkehrsdirector Hofrath Gerstel vermag mit Rücksicht auf die dadurch eintretenden Hemmnisse im Verkehre und die Erschwernisse in Folge der Gepäcksabfertigung, welche auch einen grösseren Aufenthalt bedingen würde, nicht zuzustimmen.

Punkt 11 wegen Gestattung der Benützung des Eillastzuges Nr. 149 der Südbahn durch die Schüler der k. k. Fachschule und der Bürgerschule in Bruck a. d. Mur,

Punkt 12 wegen günstigerer Zugsverbindung der Landeshauptstadt Salzburg mit den südlichen Alpenländern

werden zur Kenntniss genommen.

Zu Punkt 13 wegen Einstellung von Waggons III. Classe in die Winterschnellzüge Prag—Eger und Eger—Prag ergreift der seinerzeitige Antragsteller, das Mitglied Gröger, das Wort und bittet die Regierung neuerdings, dass sie die Buschtěhrader Bahn zur Beigabe von Waggons III. Classe veranlaseen möge.

Herr Ministerialrath Dr. Ritter v. Küchler legt die Gründe dar, welche die Buschtěhrader Bahn zu ihrer ablehnenden Haltung bewogen haben und bemerkt, dass die Action noch nicht als abgeschlossen zu betrachten sei und dass die Regierung in dieser Angelegenheit ihre Einflussnahme fortsetzen werde. Die Mittheilung zu Punkt 13 wird hierauf zur Kenntniss genommen.

Bei Punkt 14 wegen Abänderung der Fahrordnung auf der Staatsbahnstrecke Attnang—Schärding im Sinne der Sommerfahrordnung 1893 erbittet das Mitglied Adler das Wohlwollen der k. k. General-Direction für die zum Ausdruck gebrachten Wünsche, worauf auch dieser Punkt zur Kenntniss genommen wird.

Punkt 15, nachträgliche Aenderungen des Sommerfahrplanes 1895, und

Punkt 16, nachträgliche Aenderungen des Winterfahrplanes 1895/96, werden nach der Constatirung des Berichterstatters, dass die Aenderungen durchwegs Verbesserungen bedeuten, zur Kenntniss genommen.

Zu Punkt 17, betreffend den Antrag des Mitgliedes Bondy wegen Begünstigungen für Geschäftsreisende, bemerkt der Berichterstatter, dass diese Angelegenheit bei Punkt 4 der Tagesordnung (Vorlage eines Projectes für die Ausgabe von Jahres-, Strecken- und Abonnementskarten für den Personenverkehr) zur Besprechung gelangen wird und dass sich der Antragsteller, Mitglied Bondy, mit den dort gewährten Begünstigungen für befriedigt erklärt hat.

Ebenso wird Punkt 18 wegen weiterer Ausbildung des Theilstreckenkarten-Systems bei dem citirten Punkt 4 der Tagesordnung erörtert werden.

Die Mittheilung zu Punkt 19, betreffend Reform des Personentarifes, wird zur Kenntniss genommen; der Berichterstatter behält sich jedoch vor, bezüglich der Anwendung des Güterkilometerzeigers auf den Personen

tarif zwei im Comité gestellte und hierauf bezügliche Anträge vorzubringen.

Der Berichterstatter, Mitglied Ritter von Lindheim, berichtet hierauf über Punkt 2 der Tagesordnung „Vorlage der Grundzüge für die Sommerfahrordnung 1896“ und bringt die wesentlichen Aenderungen des Sommerfahrplanes 1896 im Vergleiche zu jenem des Sommers 1895 zur Kenntniss.

Mit Rücksicht auf die erheblichen Schwierigkeiten, welche sich für die Sicherheit und Regelmässigkeit im Verkehre der Schnellzüge durch die Mitführung von Wagen III. Classe bei diesen Zügen gezeigt hat, musste schon in den Vorjahren eine Reihe von Einschränkungen bezüglich der Beigabe von Personenwagen III. Classe zu den Schnellzügen getroffen werden. Es waren dies die Beschränkungen, dass nur ein oder höchstens zwei Wagen III. Classe mitgeführt werden konnten, und dass die Reise mit Schnellzügen nur jenen Personen für die III. Classe zugestanden werden konnte, welche mindestens Fahrkarten auf eine Entfernung von 120 km gelöst hatten.

Durch diese Massnahmen, welche bei den Schnellzügen, die dem internationalen Verkehre dienen und den Verkehr mit den Badeorten vermitteln, zur Einführung kamen, wurde jedoch nach den gewonnenen Erfahrungen der angestrebte Zweck, die Entlastung der schweren Schnellzüge herbeizuführen, nicht in seinem ganzen Umfange erreicht.

Nicht nur, dass die Beschränkungen von der rechtlichen Seite Anfechtungen erlitten, so führen sie auch zu einem auf die Dauer nicht haltbaren Erschwernisse in der Ausführung des Dienstes, indem bei den betreffenden Zügen stets auf die Anzahl der in den einzelnen Stationen verfügbaren Plätze Rücksicht genommen werden muss, was zu zeitraubenden telegraphischen Mittheilungen, wie nicht minder zu erschwerten Verfügungen Anlass gibt.

Ausserdem sind aber in Folge der Beigabe von Wagen III. Classe in beschränkter Anzahl in vielen Fällen schon in den Zugsausgangsstationen, sowie in den bedeutenderen Zwischenstationen, namentlich aber dort, wo andere Bahnlinien einmünden, anlässlich der Zurückweisung von Schnellzugsreisenden III. Classe wegen Mangel an geeigneten Plätzen Anstände ganz unvermeidlich.

Hiebei ist weiter zu berücksichtigen, dass in Folge der fortschreitenden Ausgestaltung, sowie der Ausrüstung der Schnellzüge mit vollkommen ausgestatteten drei- und vierachsigen Wagen, Speise- und Schlafwagen die Frequenz dieser Züge stetig zunimmt, deren Bewältigung mit grossen Schwierigkeiten verknüpft ist, indem eine weitergehende Erhöhung der Zugsbelastung nur bei einer gleichzeitigen Verlangsamung der Fahrt eintreten könnte, eine Massnahme, durch welche der Zugscharakter verloren ginge.

Den vorerwähnten Uebelständen muss sowohl im Interesse der Bahnanstalt, welche für den sicheren und regelmässigen Betrieb verantwortlich ist, als auch im Interesse der Reisenden, welche unter normalen Verhältnissen den verlautbarten Bestimmungen entsprechend b.-fördert werden wollen, abgeholfen werden, was in keiner anderen Weise möglich ist, als durch die gänzliche Aufhebung der Führung von Wagen III. Classe bei stark belasteten Schnellzügen während der Sommerfahrplan-Periode.

Für den Sommerfahrplan 1896 wurde demnach der Entfall der Wagen III. Classe bei den Zügen
Nr. 103, 104 Wien—Amstetten,
Nr. 5 Wien—Salzburg,
Nr. 3 und 4 Wien—Eger und
Nr. 1105/1205, 1206/1106/405 Budweis—Linz, bezw. Linz—Wessely
in Aussicht genommen und bei den übrigen Schnellzügen die im Sommerfahrplan 1895 bestandene Wagenausrüstung beibehalten.

Was den Sommerfahrplan 1896 anbetrifft, so wird, wie aus dem vorliegenden Entwurfe zu entnehmen ist, beabsichtigt, den Fahrplan des Sommers 1895 mit den bis Ende September 1895 eingetretenen Veränderungen wieder einzuführen, wobei die mit 1. October 1895 vorgenommenen Verbesserungen, wie insbesondere

die Personenbeförderung beim Zuge Nr. 965 bis Neumarkt in Steiermark.

der Verkehr des Personenzuges Nr. 16 von Gmünd bis Wien an Stelle des gemischten Zuges Nr. 52,

sowie der Verkehr der geänderten Züge Nr. 22 und 23 in der Strecke Nieder-Lindewiese—Ziegenhals auch für den Sommerdienst 1896 in Kraft bleiben sollen.

Bei der hierauf erfolgten Abstimmung wurde zunächst die Mittheilung, betreffend den Entfall von Wagen III. Classe bei den vorgenannten Schnellzügen, zur Kenntniss genommen.

Namens des Comité stellt der Berichterstatter noch folgende Anträge:

a) „Die k. k. General-Direction wird gebeten, auch für die Postzüge der Vorarlberger Bahn die Zahl der Garnituren mit Durchgangswagen zu vermehren, bezw. die Personenzüge der Arlberg-Linie mit Durchgangswagen auszustatten.“

b) „Der Staatseisenbahnrath stellt an die k. k. General-Direction das Ersuchen, dass die Wünsche der Stadt Trient und der sämmtlichen Valsugana-Gemeinden bei Bestimmung der Fahrordnung, sowie der Personentarife, welche in einer Eingabe an das hohe k. k. Handelsministerium mitgetheilt wurden, in Berücksichtigung gezogen werden.“

c) „Der Stadtrath von St. Gallen hat im Einvernehmen mit dem dortigen Cantonsrathe und dem eidgenössischen Eisenbahn-Departement an den Stadtrath Bregenz die Einladung ergehen lassen, sich dem Vorschlage, bezw. Ansuchen, dass eine Schnellzugsverbindung zwischen München via Lindau—Bregenz—Margarethen—St. Gallen—Zürich—Bern—Genf und umgekehrt hergestellt werde, anzuschliessen.

Nachdem die General-Direction bekannt gibt, dass von Seiten der General-Direction diesem Vorschlage zugestimmt worden ist, dass aber einerseits zwischen den Verwaltungen der Vereinigten Schweizerbahnen und der Schweizerischen Nordostbahn eine diesfällige Einigung noch nicht zu Stande gekommen ist und andererseits auch von der Finanzverwaltung besondere Forderungen bezüglich der Zollbehandlung erhoben worden sind, so muss abgewartet werden, bis diese Hindernisse beseitigt sein werden.“

d) „Die Verbindung zwischen Krakau über Bonarka gegen Sucha findet in der Weise statt, dass die Wagen der Ferdinands-Nordbahn von Krakau nur bis Bonarka gehen — 10 bis 15 Minuten Fahrzeit — in Bonarka umgestiegen werden muss in die Staatsbahnwaggons, ein Uebelstand, der ganz ungerechtfertigt ist.

Die General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen wird ersucht, mit der Ferdinands-Nordbahn darüber zu verhandeln und, sobald Schwierigkeiten in den Weg gelegt gelegt werden, den 8 Uhr-Zug über Podgórze-Płaszow zu erstellen, um jene Route der Ferdinands-Nordbahn ganz umgehen zu können.

Finanzielle Gründe sprechen auch dafür, dass der Betrag für diese Strecke der Staatsbahn und nicht der Ferdinands-Nordbahn zukomme.“

e) „Die General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen wird gebeten, dem Publicum im südwestlichen Theil Galizien

den Anschluss an den Tagesschnellzug Lemberg—Wien Nr. 6 in Dzieditz um 4 Uhr 8 Minuten Nachmittags dadurch zu ermöglichen, dass die Fahrtdauer auf der Galizischen Transversalbahn mit den Zügen 1252 und 4 auf der Anschlussstrecke der Nordbahn bis Dzieditz durch Abkürzung der Aufenthalte, eventuell Beschleunigung der Züge verringert werde.

Hiedurch würden die Interessenten in Wien statt um 5 Uhr 5 Minuten Morgens am vorhergehenden Tage um 9 Uhr 32 Minuten Abends ankommen können."

Zu Zunkt c) dieser Anträge spricht das Mitglied Graf Belrupt-Tissac den Wunsch nach Verlängerung der in der gegenwärtigen Sommerfahrordnung nur bis und von Landeck in Verkehr gewesenen Schnellzüge Nr. 103 und 104 bis und von Bregenz aus.

Sowohl die Grundzüge für die Sommerfahrordnung 1896, als auch die voraufgeführten Anträge des Comité a)—e) werden hierauf von der Versammlung angenommen.

Es gelangt nunmehr das Project für die Ausgabe von Jahres-, Strecken- und Abonnementskarten (Punkt 4 der Tagesordnung) zur Verhandlung.

Der Berichterstatter bespricht in ausführlicher Weise die Vorschläge, betreffend die Ausgabe von Jahres-, Strecken- und Abonnementskarten. Er bezeichnet insbesondere die beiden letzteren Kategorien als einen Fortschritt, da die Streckenkarten nunmehr monatlich ausgegeben werden und die Abonnementskarten, eine in Oesterreich neue Einrichtung, hauptsächlich den Geschäftsreisenden die gewünschten Ermässigungen bieten. Hiedurch sei auch der Antrag des Mitgliedes Bondy erledigt (Punkt 7 der Tagesordnung). Der Antragsteller habe sich damit zufrieden erklärt und seinen Antrag zurückgezogen. Bei dieser Gelegenheit regt der Berichterstatter auch die sorgfältige Behandlung des Reisegepäckes überhaupt und insbesondere der Musterkoffer Seitens der Bahnorgane an.

Namens des Comité empfiehlt der Referent die Vorschläge der Regierung zur Annahme und stellt, um die Combination von Jahreskarten für mehrere Betriebsdirectionsbezirke zu erleichtern, folgenden Antrag:

„Der Staatseisenbahnrath nimmt die Vorlage, betreffend die Ausgabe von a) Jahreskarten, b) Streckenkarten und c) Abonnementskarten, mit dem Bemerken zur Kenntniss, dass er den Vorschlag für die Jahreskarten für den Bereich der Betriebsdirectionsbezirke nur dann für eine Verbesserung des Systems und im Interesse des Verkehres hält, wenn zwar die Höhe der Minimalgebühr von 130 fl. für die III. Classe festgehalten wird, bei der Angliederung weiterer Directionsbezirke aber ein percentuell steigender Rabatt, und zwar in der Weise gewährt wird, dass, wenn eine Karte giltig für alle Directionsbezirke gebraucht wird, von dem gesammten Kaufbetrage 50 pCt. Rabatt gewährt wird."

In der Debatte hierüber spricht das Mitglied Kocourek den Wunsch aus, dass die gegenwärtig zum Betriebsdirectionsbezirke Linz gehörige Strecke Budweis — Summerau der Eisenbahn - Betriebsdirection Pilsen oder Prag zugewiesen werden möge; das Mitglied Graf Belrupt-Tissac regt die Ausgabe von ermässigten Tour- und Retourkarten, sowie von Rundreisebilleten an.

Sodann erfolgt die Abstimmung, und werden hiebei die Vorschläge der Regierung für die Ausgabe von Jahreskarten, Strecken- und Abonnementskarten, sowie der vom Comité hiezu gestellte Antrag von der Versammlung angenommen.

Der Antrag des Mitgliedes Graf Belrupt-Tissac wegen Veranlassung, dass, und zwar noch im Laufe der gegenwärtigen Winterfahrordnung, der täglich von Lindau um 10 Uhr 32 Minuten Abends nach Innsbruck abgehende Zug den von Innsbruck um 7 Uhr 15 Minuten Früh nach Wien abgehenden Tagesschnellzug rechtzeitig erreiche (Punkt 6 Uhr der Tagesordnung), wird zwar dem Vorschlage des Berichterstatters gemäss und nachdem Verkehrsdirector Hofrath Gerstel die Unausführbarkeit dargethan, von der Versammlung abgelehnt, dagegen gleichzeitig beschlossen, diesen Antrag der General-Direction zur Berücksichtigung bei der nächsten Winterfahrordnung abzutreten.

Der Berichterstatter empfiehlt hierauf Namens des Comité folgenden Antrag zur Annahme:

„Das k. k. Handelsministerium wird ersucht, die Einführung der Abonnementskarten, wie solche im Vorschlage der k. k. General-Direction für den Staatseisenbahnrath in der Herbstsession geplant sind, auch bei den Privatbahnen dringlich zu befürworten."

Die Versammlung beschliesst in diesem Sinne.

Bezüglich des Antrages des Mitgliedes Helm wegen Beibehaltung der Schnellzüge 3 und 4 der Linie Wien—Gmünd—Eger auch in der Winterfahrordnung (Punkt 10a der Tagesordnung) hat die General-Direction erklärt, dass dieser Wunsch studirt und womöglich im Winter 1896/97 zur Erfüllung gebracht werden wird.

Der weitere Antrag desselben Mitgliedes wegen Verlegung des Zuges Nr. 2158 der Strecke Iglau—Taus behufs Erstellung des Anschlusses an den um 3 Uhr 13 Minuten Nachmittags von Horažďovic-Babin nach Strakonic abgehenden Schnellzug (Punkt 10b der Tagesordnung) ist durch die Mittheilung der General-Direction, dass diesem Wunsche entsprochen wurde, erledigt; bezüglich des dritten Antrages des Mitgliedes Helm wegen Einstellung eines neuen Personenzugspaares auf der Staatsbahnstrecke Dux—Pilsen—Eisenstein (Punkt 10c der Tagesordnung) hat die General-Direction erklärt, dass vom Winter 1896 ab, wahrscheinlich aber schon vom 1. December 1895 ab, ein Zug mit Personenbeförderung eingeführt werden wird, womit sich der Antragsteller befriedigt hat.

Der Antrag des Mitgliedes Kocourek wegen Einstellung eines weiteren Personenzugspaares auf der Linie Budweis—Salnau (Punkt 11a der Tagesordnung) wird nach den Aufklärungen der General-Direction conform dem Vorschlage des Berichterstatters abgelehnt; ebenso findet der Antrag desselben Mitgliedes wegen Einführung eines täglich verkehrenden gemischten Zuges auf der Linie Budweis—Linz (Punkt 11b der Tagesordnung) mit Rücksicht auf die seinerzeit mit solchen Zügen erzielte geringe Frequenzziffer nicht die Zustimmung der Versammlung.

Bezüglich des Antrages des Mitgliedes Kocourek wegen Fortsetzung des gemischten Zuges Nr. 2053 von Neuhaus nach Ober-Cerekwe und des Zuges Nr. 2054 von Ober-Cerekwe nach Neuhaus (Punkt 11c der Tagesordnung) hat die General-Direction das Studium dieser Frage zugesagt, womit sich der Antragsteller zufrieden erklärt.

Zu dem Antrage des Mitgliedes Kocourek, betreffend die Rückversetzung der bei Anwendung des Kilometerzeigers für den Güterverkehr bei Berechnung des Personentarifes aus der I. in die II. Zone eingereihten Stationen in die I. Zone (Punkt 11d der Tagesordnung) schlägt der Berichterstatter Namens des Comité folgende Erledigung vor:

„Die General-Direction der Oesterreichischen Staatsbahnen wird aufgefordert, bei jenen Stationen, bei welchen

durch Anwendung des Kilometerzeigers für den Güterverkehr die Intervalle nicht über 11 Kilometer steigen, eine Versetzung von einer Zone in die nächstliegende höhere Zone nicht eintreten zu lassen“ —

welcher Antrag von der Versammlung acceptirt wird.

Noch liegen vom Mitgliede Kocourek folgende Anträge vor:

Wegen Erstellung einer günstigeren Fahrordnung für den Zug Nr. 424 der Linie Wessely—Budweis, sowie wegen Früherlegung des gemischten Zuges Nr. 215 der Linie Gmünd—Wessely (Punkt 11 h der Tagesordnung),

welche Anträge durch das Zugeständniss der General-Direction erledigt sind; ferner

wegen Späterlegung der Abfahrt des gemischten Zuges Nr. 3556 der Localbahn Wotic-Selčan von Wotic während der Sommerfahrordnung 1896 (Punkt 11 i der Tagesordnung),

gegen welchen Antrag sich der Verwaltungsrath der Localbahn Wotic - Selčan ablehnend verhielt, weshalb dieser Antrag auch von der Versammlung nicht angenommen wurde;

endlich wegen einer besseren Eisenbahnverbindung zwischen der Kreisstadt Tábor und der Landeshauptstadt Prag (Punkt 11 j der Tagesordnung).

Die Berücksichtigung dieses Antrages wurde von der General-Direction zugesagt, wodurch derselbe erledigt erscheint.

Das Mitglied Lemach hat nachstehende Anträge eingebracht:

a) Wegen Weiterführung des Zuges Nr. 1552 ab Troppau bis Freudenthal und Veranlassung behufs Erzielung eines Anschlusses dieses Zuges in Erbersdorf an den Localbahnzug Erbersdorf-Würbenthal (Tagesordnung Punkt 12 a).

Dieser Antrag wird nach den Erläuterungen der General-Direction abgelehnt.

b) Wegen Erstellung der Sonn- und Feiertagszüge auf den Linien Troppau—Jägerndorf, Hannsdorf—Ziegenhals und Erbersdorf—Würbenthal schon vom 1. Mai ab (Punkt 12 b der Tagesordnung).

Die General-Direction hat die Erfüllung dieses Wunsches zugesagt.

c) Wegen Weiterführung des Personenzuges Nr. 1517 ab Olmütz bis Troppau und Erzielung eines Anschlusses dieses Zuges in Jägerndorf nach den Stationen Ziegenhals und Freiwaldau (Punkt 12 c der Tagesordnung).

Dieser Antrag wird dem Vorschlage des Referenten gemäss von der Versammlung abgelehnt.

d) Wegen Erstellung eines vierten Zuges auf der Linie Erbersdorf—Würbenthal ab 1. Mai 1896 (Punkt 12 b der Tagesordnung).

Diesem Wunsche wird entsprochen werden.

e) Wegen Erstellung prompter Anschlüsse für die aus Troppau nach den Stationen der Erbersdorf-Würbenthaler Localbahn und umgekehrt kommenden Reisenden (Punkt 12 e der Tagesordnung).

Dieser Antrag wird durch Beschluss der Versammlung der General-Direction zur Erwägung überwiesen; das Mitglied Briess legt hiebei Verwahrung dagegen ein, dass etwa durch Gewährung dieses Wunsches die Verbindungen von Olmütz alterirt werden.

f) Wegen Erstellung eines neuen Zuges von Troppau nach Jägerndorf behufs Weiterbeförderung der von Wien und Brünn Nachts in Troppau eintreffenden Reisenden, ferner wegen Beistellung eines directen Personenwagens bei den Zügen Jägerndorf—Wien via Olmütz (Punkt 12 f der Tagesordnung).

Da dieser Zug die Einrichtung des Nachtdienstes nothwendig machen würde, befürwortet das Comité diesen Antrag nicht, und wird derselbe von der Versammlung abgelehnt. Bezüglich der Führung directer Wagen zwischen Wien und Jägerndorf sagt die General-Direction zu, mit der General-Direction der Kaiser Ferdinands-Nordbahn darüber zu verhandeln.

Ein Antrag des Mitgliedes Luckmann wegen Einstellung eines neuen Localzuges in der Theilstrecke Laibach—Assling und retour der Staatsbahnstrecke Laibach—Tarvis während der nächstjährigen Sommerfahrordnung (Punkt 13 der Tagesordnung) wird im Hinblicke darauf, dass dieser im Sommer 1895 ohnehin nicht stark frequentirte Zug seinerzeit mit Zustimmung der Interessenten aufgelassen wurde, dem Vorschlage des Berichterstatters gemäss von der Versammlung abgelehnt.

Das Mitglied Luckmann regt hiebei den um 20 Minuten früheren Abgang des Zuges Nr. 1714 von Laibach an, um den Anschluss in Tarvis, der bisher durch die Benützung dieses Zuges von Wallfahrern häufig versäumt wurde, sicher zu erreichen.

Ueber die Anträge des Mitgliedes Riedl Edlen v. Riedenstein (Punkt 14 a, b, c, d und e der Tagesordnung) werden conform den Vorschlägen des Berichterstatters folgende Beschlüsse gefasst:

Die Anträge

a) wegen Umwandlung der gemischten Züge Nr. 332 und 331 der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft in Personenzüge mit Anhalten auf jeder Haltestelle zwischen Prag und Kolin;

c) wegen besserer Instandhaltung der Zufahrtsstrassen zu den Stationen der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft und

d) wegen Entlastung des Prager Bahnhofes

werden dem hohen k. k. Handelsministerium zur dringenden Würdigung;

der Antrag

b) wegen Erstellung eines neuen Personen- oder Omnibuszugspaares mit Anhalten in allen Stationen und Haltestellen sowohl für die Winter- als Sommerfahrordnung auf der Strecke Prag—Kolin der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft

wird dem hohen k. k. Handelsministerium zum Studium überwiesen;

der Antrag

e) wegen Erstellung eines dritten Tages-Personenzuges auf der Strecke Zditz—Protivin

dagegen abgelehnt.

Es gelangen nun die in der Tagesordnung unter Punkt 15 a—g aufgeführten Anträge des Mitgliedes Steiner zur Verhandlung.

Diese Anträge betreffen:

a) die Weiterführung des Schnellzuges Nr. 5 ab Wien bis Salzburg;

b) die Belassung des Personenzuges Nr. 147 ab Salzburg bis Saalfelden das ganze Jahr hindurch, dagegen Führung des Zuges Nr. 13 ab Salzburg nur bis Bischofshofen;

c) die Einführung von Landeskarten (Zeitkarten) für die k. k. Oesterr. Staatsbahnen mit 15- und 30tägiger Giltigkeitsdauer und bedingter Uebertragbarkeit derselben;

d) die bessere Zugsverbindung zwischen Salzburg und der Station Eben;

e) die Ausgabe von Fahrkarten II. Classe in den Haltestellen;

f) die Beistellung von Waggons III. Classe bei Schnellzug Nr. 104 von Bischofshofen ab;

g) die Einreihung der Relationen Seekirchen—Neumarkt und Elsbethen—Salzburg in die I. Zone des Personentarifes.

Den Ausführungen des Berichterstatters gemäss wird der Antrag a abgelehnt.

Der Antrag b ist erledigt, da dieser Wunsch erfüllt werden wird, der Antrag c erscheint durch die voll-

zogene Annahme der Einführung von Abonnementskarten erledigt.

Den Antrag d hat der Antragsteller mit Rücksicht auf die erhaltenen Aufklärungen zurückgezogen.

Seitens des Vertreters der General-Direction wird die Erfüllung des Wunsches im Antrage e zugesagt, wodurch dieser Antrag erledigt erscheint.

Auch dem Antrage f wird von der General-Direction dadurch entsprochen werden, dass neben dem Zuge Nr. 104 ein neuer Zug mit Wagen III. Classe geführt wird, wodurch derselbe Zweck erreicht werden wird.

Das Mitglied Ritter v. Mersi regt hiebei an, es mögen beim Schnellzuge Nr. 102 Innsbruck—Wien ab Bischofshofen auch in dem über Selzthal verkehrenden Theile Wagen III. Classe mitgeführt oder Vorsorge getroffen werden, dass die Reisenden III. Classe, welche in Bischofshofen gegen Selzthal zu in die II. Classe übergehen, in gesonderten Coupés untergebracht werden.

Der Antrag g ist durch den Antrag bezüglich des Güterkilometerzeigers erledigt.

Da hiemit die Tagesordnung erschöpft ist, spricht der Herr Vorsitzende den Herren Mitgliedern des Staatseisenbahnrathes den Dank aus für ihre ausdauernde Theilnahme an den Berathungen, wodurch es möglich wurde, das umfangreiche Material zu erledigen, und erklärt sodann die Sitzung für geschlossen.

Erlass des k. k. Handelsministers vom 31. December 1895, Z. 74.466, an die Verwaltung der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn als derzeit geschäftsführende Verwaltung in der Eisenbahn-Directoren-Conferenz, betreffend die Bezeichnung des Schachtes bei Kohlentransporten auf den Frachtbriefen.

Einem in der Sitzung des Staatseisenbahnrathes vom 6. November 1895 gefassten Beschlusse zufolge wurde das Handelsministerium ersucht, Veranlassung zu treffen, dass bei Kohlentransporten auf den Frachtbriefen auch der Schacht bezeichnet werde, von welchem die Kohle stammt.

Da eine derartige Angabe für den Empfänger der Kohle von nicht zu unterschätzender Wichtigkeit ist, so wird die geehrte Verwaltung unter Bezugnahme hierauf eingeladen, diesen Antrag auf die Tagesordnung der nächsten Directoren-Conferenz zu setzen und über das Ergebniss der bezüglichen Berathung anher zu berichten.

Von dem Inhalte dieses Erlasses werden die übrigen Bahnverwaltungen durch dessen Abdruck im h. ä. Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schiffahrt in Kenntniss gesetzt.

Wien, am 31. December 1895.

Der k. k. Handelsminister:
Glanz m. p.

Kundmachung des k. k. Handelsministeriums vom 17. Jänner 1896, Z. 2572, betreffend die Liste der Eisenbahnen, auf welche das internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr Anwendung findet.

Ungarn.

Mit Note vom 4. Jänner 1896 hat im Auftrage des Herrn kgl. ungarischen Handelsministers das kgl. Eisenbahn- und Schiffahrts-Inspectorat in Budapest an das Centralamt für den internationalen Eisenbahntransport in Bern das Gesuch gerichtet, die am 15. December 1895 eröffnete und im Betriebe der kgl. Ungarischen Staatsbahnen stehende Localbahn im Zalathal in die Liste der dem internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr vom 14. October 1890 unterstellten Eisenbahnen aufzunehmen.

Das Centralamt hat hievon im Sinne des Art. 58, Absatz 1, des internationalen Uebereinkommens Kenntniss genommen und dem in der Liste enthaltenen Verzeichnisse der von der kgl. ungarischen Staatsbahnverwaltung betriebenen und dem internationalen Uebereinkommen unterstehenden Linien angefügt:

n². die Localbahn im Zalathal.

Mit Rücksicht darauf, dass die kgl. Ungarischen Staatsbahnen als Gesammtnetz und mit namentlichem Vorbehalte der vom internationalen Verkehre ausgeschlossenen Linien in der Liste bereits enthalten sind, ist der wirkliche Eintritt der neuen Linie in den internationalen Transportdienst auf den Tag ihrer Eröffnung für den öffentlichen Betrieb zurückzuführen.

Hievon wurden gemäss Art. 57, Z. 1, mit dem Benachrichtigungsschreiben vom 10. Jänner 1896 die am internationalen Uebereinkommen betheiligten Staaten Seitens des genannten Centralamtes in Kenntniss gesetzt.

Wien, am 17. Jänner 1896.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für ein mit elektrischer Kraft zu betreibendes Netz von Kleinbahnen im Weichbilde der Stadt Prag und in den Nachbargemeinden derselben.

Das k. k. Handelsministerium hat der Stadtgemeinde der kgl. Landeshauptstadt Prag die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für ein Netz von mit elektrischer Kraft zu betreibenden Kleinbahnen im Weichbilde der Stadt Prag und in den Nachbargemeinden derselben im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Wien, am 31. December 1895. Z. 67.901.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Aussig-Teplitzer Eisenbahn. (Schleppgeleise zur Wetteranlage in Brüx.) Für die Anlage einer aus km 0·147 der bestehenden, zum Julius-Schachte III in der Gemeinde Kopitz führenden Schleppbahn abzweigenden Geleiseverbindung zur Wetteranlage der k. k. Bergdirection in Brüx wurde der Bauconsens ertheilt. [4. Jänner, Z. 76.866 ex 1895.]

— (Linie Aussig—Komotau: Gehsteg in Aussig.) Behufs Verbindung der Bielabrücke in Aussig mit der Zufahrtsstrasse der Oesterr. Nordwestbahn wurde ein eiserner Gehsteg hergestellt. [30. December 1895, Z. 75.236.]

Böhmische Nordbahn. (Oberbau-Normalien.) Der Normalplan für einfache und Doppelwechsel des Hauptbahnsystems, sowie die Oberbau-Normalien wurden genehmigt. [7. Jänner, Z. 76.984 ex 1895.]

Buschtěhrader Eisenbahn. (Linie Prag — Eger: Gasleitungverlängerung und Laternenaufstellung in Komotau.) Im Heizhausrayon der Station Komotau wird die Gasleitung behufs Aufstellung von drei neuen Gaslaternen verlängert. [21. December 1895, Z. 71.192]

— (Abtragung einer Schleppbahn.) Die der Britannia-Gewerkschaft in Falkenau gehörige Schleppbahn zur Margarethenzeche nächst Falkenau wurde abgetragen. [21. December 1895, Z. 67.625.]

Projectirte Localbahn von Przeworsk nach Bachórz. (Trassengenehmigung.) Mit Rücksicht auf das im Allgemeinen günstige Ergebniss der in der Zeit vom 19. bis 22. Jänner 1895 vorgenommenen Trassenrevision und Stationscommission wurde das Project einer normalspurigen Localbahn von Przeworsk nach Bachórz unter Gutheissung der Commissionsanträge zur Ausführung genehmigt. [2. Jänner, Z. 36.620 ex 1895.]

Neue Wiener Tramway-Gesellschaft. (Weichenverbindung in der Märzstrasse: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Wien hat hinsichtlich des Projectes der Neuen Wiener Tramway-Gesellschaft, betreffend die Anlage einer Weichenverbindung in der Märzstrasse (XIV. Bez.) zwischen H.-Nr. 1 und 3 der Dampftramwaystrecke Westbahnlinie—Hütteldorf, die politische Begehung auf den 21. Jänner anberaumt. — Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Bezirkscommissär Dr. Franz Richter betraut. [G.-I.-Z. 774.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Localbahn Salzburg-Lamprechtshausen. (Technisch-polizeiliche Prüfung der Theilstrecke Salzburg—Oberndorf und Betriebseröffnung am 20. Jänner.) Auf Grund des anstandslosen Ergebnisses der am 17. Jänner vorgenommenen technisch-polizeilichen Prüfung wurde für die Theilstrecke Salzburg—Oberndorf der Localbahn Salzburg-Lamprechtshausen die Bewilligung zur Eröffnung des Betriebes ab 20. Jänner ex commissione ertheilt. [18. Jänner. Z. 3564.]

Verkehrsstörungen und Behebung von solchen.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen:

(Eisenbahn-Betriebsdirection Innsbruck.)

17. Jänner: In Folge von Schneehindernissen musste der Gesammtverkehr in der Strecke Langen—Bludenz eingestellt werden. Personenzüge verkehren einerseits bis Langen, andererseits bis Bludenz.

18. Jänner: In der Strecke Langen—Bludenz wurde der Gesammtverkehr mit Personenzug Nr. 318 wieder aufgenommen.

(Eisenbahn-Betriebsdirection Prag.)

17. Jänner: Wegen Sturm und starker Schneeverwehung zwischen Eisenberg und Görkau auf der Linie Bodenbach—Komotau ist der Personenzug 1011 um 1 Stunde 43 Minuten verspätet in Komotau eingelangt.

(Eisenbahn-Betriebsdirection Pilsen.)

17. Jänner: Wegen Schneeverwehung ist der Gesammtverkehr der Localbahn Chodau-Neudek bis auf Weiteres eingestellt.

19. Jänner: Der Gesammtverkehr auf der Localbahn Chodau-Neudeck mit Zug 1653 wieder aufgenommen.

17. Jänner: Wegen Schneeverwehung wurde der Gesammtverkehr zwischen der Station Asch (Stadt) und Rossbach der Localbahn Asch-Rossbach vom Zuge 1951 bis auf Weiteres eingestellt. Der Verkehr zwischen Asch (Stadt) und Asch (Anschluss) bleibt aufrecht.

18. Jänner: Der Verkehr zwischen Asch (Stadt) und Rossbach wurde mit Zug 1953 wieder eröffnet.

(Eisenbahn-Betriebsdirection Stanislau.)

18. Jänner: Wegen Schneeverwehung wurde der Gesammtverkehr auf der Kolomeaer Localbahn und der Güterverkehr auf der Localbahn Hadikfalva-Radautz bis auf Weiteres eingestellt.

19. Jänner: Wegen Schneeverwehung wurde der Gesammtverkehr auf den Localbahnen Hadikfalva-Radautz und Hatna-Kimpolung bis auf Weiteres eingestellt.

(Eisenbahn-Betriebsdirection Villach.)

18. Jänner: In Folge von Lawinenstürzen musste der Zugsverkehr in den Strecken Vordernberg—Erzberg und Erzberg—Eisenerz eingestellt werden. Auf ersterer Strecke dürfte der Verkehr mit morgigem Zug 1942 wieder eröffnet werden; auf letzterer Strecke ist die Verkehrsaufnahme am 20. d. M. zu erwarten.

10. Jänner: Der Gesammtsverkehr auf der Localbahn Zauchtl-Neutitschein wurde mit Zug 16 wieder eröffnet.

Dampftramway-Gesellschaft (vorm. Krauss & Comp.)

13. Jänner: Der am 9. d. M. wegen Schneeverwehung in der Strecke Gross-Jedlersdorf—Stammersdorf eingestellte Verkehr wurde mit Zug 9 wieder aufgenommen.

14. Jänner: Der am 9. d. M. wegen Schneeverwehung in der Strecke Floridsdorf—Gross-Enzersdorf eingestellte Verkehr wurde mit Zug 140 wieder aufgenommen.

Oesterreichisch-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft:

17. Jänner: Wegen Schneeverwehung wurde der Gesammtverkehr auf der Localbahn Studenetz—Gross-Meseritsch mit Zug 1603 eingestellt.

18. Jänner: Der Gesammtverkehr auf der Localbahn Studenetz—Gross-Meseritsch wurde mit Zug 1603 wieder aufgenommen.

17. Jänner: Wegen Schneehindernisse wurde der Zugsverkehr auf der Localbahn Brünn-Tischnowitz eingestellt.

18. Jänner: Der Verkehr auf der Localbahn Brünn-Tischnowitz wurde mit Zug 1703 wieder aufgenommen.

17. Jänner: Wegen Schneeverwehung wurde der Gesammtverkehr auf der Localbahn Schwarzbach-Littau eingestellt.

18 Jänner: Der Gesammtverkehr auf der Localbahn Schwarzbach-Littau wurde mit Zug 1933 wieder aufgenommen.

18. Jänner: Der Verkehr auf der Localbahn Rudelsdorf-Landskron wurde mit Zug 1804 wieder aufgenommen.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn:

17. Jänner: Auf der Localcahn Troppau-Bennisch wurde der Gesammtverkehr mit Zug 3532, und auf der Localbahn Zauchtl-Fulnek mit Zug 418 wieder aufgenommen.

Südbahn-Gesellschaft:

18. Jänner: Wegen Schneeverwehung musste der am 17. d. M. wieder aufgenommene Zugsverkehr auf der elektrischen Bahn Mödling-Hinterbrühl neuerlich eingestellt werden.

18. Jänner: Der Verkehr auf der elektrischen Bahn Mödling-Hinterbrühl wurde wieder aufgenommen.

Oesterr. Nordwestbahn:

19. Jänner: Gesammtverkehr in der Localbahnstrecke Loschowitz—Wernstadt wieder aufgenommen.

19. Jänner: Gesammtverkehr auf der Localbahn Deutschbrod—Humpoletz wieder aufgenommen.

Südnorddeutsche Verbindungsbahn:

17. Jänner: Wegen Schneeverwehung Gesammtverkehr in der Strecke Gablonz—Tannwald der Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn auf circa 48 Stunden eingestellt.

18. Jänner: Gesammtverkehr in der Strecke Gablonz—Tannwald wieder aufgenommen.

Buschtěhrader Eisenbahn:

17. Jänner: Wegen Schneeverwehung Verkehr in der Strecke Priesen—Tuschmitz—Kaaden-Brunnersdorf eingestellt und in der Strecke Komotau—Klösterle wesentlich gestört.

18. Jänner: Verkehr in den Strecken Priesen—Tuschmitz—Kaaden-Brunnersdorf und Komotau—Klösterle am 17. Jänner, 5 Uhr Nachmittags, wieder aufgenommen.

Böhmische Commercialbahnen:

17. Jänner: Wegen Schneeverwehung Gesammtverkehr in der Strecke Smidař—Hochwessely mit Zug 602 bis auf Weiteres eingestellt.

18. Jänner: Gesammtverkehr in der Strecke Smidař—Hochwessely mit Zug 604 wieder aufgenommen.

18. Jänner: Gesammtverkehr in den Strecken Königgrätz—Wostroměř, Sadova-Dobalic — Smiřic, Kopidlno — Jičin und Kopidlno—Bakov mit den Zügen 4, bezw. 103, 206 und 303 wieder aufgenommen.

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd.

Abfahrten ab Triest in der Woche vom 17. bis zum 23. Jänner.

Adriatischer Dienst.

17. Jänner, um 7 Uhr Früh: Dampfer „Tritone“, Capitän F. Tosoni, nach Dalmatien bis Spizza, mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Traù, Spalato, Carober, Milnà, Cittavecchia, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Curzola, Orebich, Terstenik, Meleda, Gravosa, Ragusavecchia, Castelnuovo, Teodo, Perasto, Risano, Perzagno, Cattaro und Budua.

17. „ um Mitternacht: Dampfer „Carlotta“, Capitän G. Walluschnig, nach Venedig.

18. „ um 7 Uhr Früh: Dampfer „Najade“, Capitän L. Soich, nach Dalmatien und Metkovich, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Postire, Pucischie, Macarsca, Gradaz und Fort-Opus.

20. „ um Mitternacht: Dampfer „Massimiliano“, Capitän G. de Grisogono, nach Venedig.

21. „ um 7 Uhr Früh: Dampfer „Thetis“, Capitän M. Znrich, nach Dalmatien bis Cattaro, mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Zaravecchia, Sebenico, Spalato, Lesina, Curzola, Gravosa, Castelnuovo (Megline), Perasto, Risano und Perzagno.

22. „ um 7 Uhr Früh: Dampfer „Metkovich“, Capitän A. de Leitner, nach Dalmatien und Metkovich, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Sebenico, Traù, Milnà, Spalato, S. Pietro, Almissa, Macarsca, S. Giorgio di Lesina, Trapano und Fort-Opus, überdies S. Martino und Gelsa auf der Rückfahrt; Anschluss in Pola nach Cherso, Rabaz, Abbazia, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Valcassione und Porto Manzo.

22. „ um Mitternacht: Dampfer „Carlotta“, Capitän G. Walluschnig, nach Venedig.

23. „ um 6 Uhr Abends: Dampfer „Graf Wurmbrand“, Capitän A. Bilaffer, Eildampfer nach Cattaro, mit Berührung von Pola, Zara, Spalato und Gravosa.

Levante- und Mittelmeer-Dienst.

19. Jänner, um 11 Uhr Vormittags: Dampfer „Flora“, Capitän G. Ghezzo, nach Smyrna, mit Berührung von Lussinpiccolo, Spalato, Gravosa, Cattaro, Antivari, Dulcigno, S. Giov. di Medua, Durazzo, Valona, Santi Quaranta, Corfu, Argostoli, Zante, Canea, Rethymo, Candien, Vathy, Cesmè und Khios.

19. „ um 7 Uhr Vormittags: Dampfer „Achille“, Capitän E. Klun, nach Thessalien und Constantinopel mit Berührung von Fiume, Corfu, Patras, Catacolo, Calamata, Syra, Piräus, Volo, Salonich, Cavalla, Lagos, Dedeagh, Dardanellen, Gallipoli, Rodosto, Burgas, Varna und Kustendje. Ueberschiffung in Corfu nach Sajada, Parga und Prevesa.

22. „ um Mittag: Dampfer „Habsburg“ Capitän P. Mersa, nach Alexandrien, mit Berührung von Brindisi. Ueberschiffung in Alexandrien nach Port Said, Jaffa, Kaifa, Beyruth, Tripolis, Lattakia, Alexandrette, Mersyn, Larnaca, Limassol und Rhodus.

23. „ um 11 Uhr Vormittags: Dampfer „Amphitrite“, Capitän A. Mitis, nach Constantinopel und Batum mit Berührung von Brindisi, Santi Quaranta, Corfu, Patras, Piräus, Dardanellen, Ineboli, Samsun, Kerasund, Rizeh und Trapezunt. Für Passagiere und Werthsachen Ueberschiffung in Corfu nach Albanien, in Piräus nach Thessalien, und in Constantinopel nach Kustendje.

Dienst nach Ostindien, China und Japan.

20. Jänner, um 4 Uhr Nachm.: Dampfer „Elektra“, Capitän F. Kossovich, nach Indien, China und Japan, mit Berührung von Fiume, Port Said, Suez, Aden, Kurrachee, Bombay, Colombo, Penang, Singapore, Hongkong, Shanghai und Kobe.

Die Ladung nach Madras, und Calcutta wird in Colombo auf den Dampfer der Zweiglinie Colombo—Madras—Calcutta überschifft.

3. Februar, um Mittag: Dampfer „Imperatrix“, Capitän T. Rassevich, nach Bombay, mit Berührung von Brindisi, Port Said, Suez und Aden. Anschluss in Bombay nach China und Japan bis Kobe.

Ohne Haftung für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Contumaz-Massregeln.

Verschiedene Mittheilungen.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des X. Stückes.) Das am 14. Jänner 1896 herausgegebene X. Stück enthält unter

Nr. 1808: Kundmachung der Landesregierung für Bosnien und die Herzegowina vom 4. Jänner 1896, Z. 499, betreffend die Aufhebung der Sperre der Bezirke Banjaluka und Bosnisch-Gradiska für den Ab- und Zutrieb von Borstenvieh.

Nr. 1809: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Niederösterreich vom 13. Jänner 1896, Z. 3003, betreffend die Einfuhr von Schweinen aus Bosnien nach Niederösterreich.

Nr. 1810: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 9. Jänner 1896, Z. 1067, betreffend die Wiedergestattung der Einfuhr von Klauenthieren aus dem Gerichtsbezirke Borynia in Galizien nach Böhmen.

— (Inhalt des XI. Stückes.) Das am 15. Jänner 1896 herausgegebene XI. Stück des obenannten Blattes enthält unter

Nr. 1811: Kundmachung der k. k. Statthalterei für das Küstenland vom 8. Jänner 1896, Z. 25.987/IV, betreffend die Bestimmung der Bahnstationen Pinguente und Sagrado als Ein- und Ausladestationen für Viehtransporte.

Nr. 1812: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 13. Jänner 1896, Z. 4417, betreffend die Wiedergestattung der Einfuhr von Schweinen aus dem Gerichtsbezirke Bochnia in Galizien nach Böhmen.

Nr. 1813: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 13. Jänner 1896, Z. 6337, betreffend die Beschränkung der Einfuhr von Schweinen aus dem Occupationsgebiete nach Böhmen.

Nr. 1814: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Niederösterreich vom 13. Jänner 1896, Z. 2268, betreffend die Bekanntgabe der in Galizien mit Maul- und Klauenseuche verseuchten und der wegen Schweinepest gesperrten Gebiete.

— (Inhalt des XII. Stückes.) Das am 16. Jänner 1896 herausgegebene XII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 1815: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Galizien vom 7. Jänner 1896, Z. 741, betreffend die Wiedergestattung der Einfuhr von Schweinen aus dem Stadtgebiete Essegg in Croatien-Slavonien nach Galizien.

Nr. 1816: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Galizien vom 4. Jänner 1896, Z. 823, betreffend die Wiedergestattung des freien Verkehres mit Schweinen im Gerichtsbezirke Radymno.

Nr. 1817: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Steiermark vom 13. Jänner 1896, Z. 1242, betreffend die Beschränkung der Einfuhr von Schweinen aus dem Occupationsgebiete nach Steiermark.

Nr. 1818: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Schlesien vom 14. Jänner 1896, Z. 960, betreffend die Wiedergestattung der Einfuhr von Wiederkäuern aus dem Comitate und dem Stadtgebiete Oedenburg in Ungarn nach Schlesien.

Nr. 1819: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Schlesien vom 14. Jänner 1896, Z. 959, betreffend die Wiedergestattung der Einfuhr von Wiederkäuern aus den politischen Bezirken Krakau und Wielicka, dann dem Stadtgebiete Lemberg in Galizien nach Schlesien.

Nr. 1820: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Schlesien vom 13. Jänner 1896, Z. 827, betreffend die Beschränkung der Schweineeinfuhr aus Bosnien nach Schlesien.

— (Inhalt des XIII. Stückes.) Das am 17. Jänner 1896 herausgegebene XIII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr 1821: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Oberösterreich vom 13. Jänner 1896, Z. 80/II, betreffend die Wiedergestattung der Einfuhr von Schweinen aus dem Stadtgebiete Essegg in Croatien-Slavonien nach Oberösterreich.

Nr. 1822: Kundmachung der k. k. Landesregierung für die Bukowina vom 10. Jänner 1896, Z 182, betreffend die Wiedergestattung der Einfuhr von Schweinen aus dem Stadtgebiete Essegg in Croatien-Slavonien in die Bukowina.

Nr. 1823: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Krain vom 13. Jänner 1896, Z. 782, betreffend die Beschränkung der Einfuhr von Borstenvieh aus dem Occupationsgebiete nach Krain.

Personal-Nachrichten.

Se. k. und k. Apostolische Majestät haben laut Allerhöchsten Handschreibens vom 17. Jänner 1896 dem Sectionschef im k. k. Handelsministerium Dr. Ernest v. Koerber die Würde eines Geheimen Rathes taxfrei allergnädigst zu verleihen geruht.

Se. k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 17. Jänner 1896 den Sectionschef im Handelsministerium Dr. Ernest v. Koerber von der Leitung der General-Direction der Oesterreichischen Staatsbahnen zu entheben und denselben zum Sectionschef im Ministerim des Innern allergnädigst zu ernennen geruht. Badeni m. p.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Einführung je eines Nachtrages I zum Localgütertarife, Theil II, Heft 1, 2 und 3, giltig vom 1. Jänner 1896.

Mit Giltigkeit vom 1. Februar 1896 gelangt zum Localgütertarife, Theil II, Heft 1, 2 und 3, giltig vom 1. Jänner 1896, je ein Nachtrag I zur Einführung:

Diese Nachträge enthalten:

I. Aenderungen und Ergänzungen,

II. Berichtigungen.

Exemplare der genannten Nachträge sind bei der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen zum Preise von je 10 kr. per Stück erhältlich.

Wien, am 16. Jänner 1896 [43]

Norddeutsch-Galizisch-Südwestrussischer Grenzverkehr.

Einbeziehung der Station Landsberg a. W. in den Ausnahmetarif 6 (für Eisen etc.)

Mit Giltigkeit vom 1. Februar 1896 wird die Station Landsberg a. W. in den Ausnahmetarif 6 (für Eisen etc.) für den Norddeutsch-Galizisch-Südwestrussischen Grenzverkehr mit nachstehenden Schnitt-Frachtsätzen der Schnitt-Tabelle B aufgenommen:

Schnitttafel B.

Bis zum Schnittpunkte von	A. Eisen und Stahl			B. Eisenwaaren etc.		
	a	b	c	a	b	c
	in Mengen					
	unter 5000 kg	von 5000 kg	von 10.000 kg	unter 5000 kg	von 5000 kg	von 10.000 kg
	Frachtsätze für 100 kg in Mark					
Landsberg a. W., Station des Eisenbahn-Directionsbezirkes Bromberg . .	1·62	1·30	1·08	1·62	1·30	1·08

Wien, am 18. Jänner 1896. [44]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oberschlesisch-Oesterreichisch-Ungarischer Kohlenverkehr.

Nachtrag I zum Heft III.

Am 1. Februar 1896 tritt zu dem vorbezeichneten Kohlentarife der Nachtrag I in Kraft, welcher directe Frachtsätze nach der Station Sümeg der Westungar. Localbahn und Tarifberichtigungen im Verkehre nach Oszfi-Aszonyfa, Sárvár und Pozsony-Ujváros enthält.

Abdrücke dieses Nachtrages sind bei den betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen unentgeltlich zu beziehen.

Budapest, am 13. Jänner 1896. [45]

Die Direction der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Böhmisch-Norddeutscher Kohlenverkehr.

Einbeziehung der Station Etzleben.

Mit sofortiger Giltigkeit wird die Station Etzleben des Eisenbahn-Directionsbezirkes Erfurt mit den um 1 Mark für 10.000 kg erhöhten Frachtsätzen der Station Griesstedt in den oben bezeichneten Verkehr einbezogen.

Wien, am 18. Jänner 1896. [46]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft.
(Eisenbahnbau- und Betriebsunternehmung Leo Arnoldi.)

Betriebseröffnung der Neubaustrecke Salzburg—Oberndorf.

Zufolge günstigen Befundes der technisch-polizeilichen Prüfung der neuerbauten Strecke Salzburg—Oberndorf wird diese Linie am 20. Jänner 1896 für den Personen-, Gepäcks-, Eilgut- und Frachtenverkehr eröffnet.

Salzburg, am 17. Jänner 1896. [47]

Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Wartegebühren.

Die mit Kundmachung im Verordnungsblatte Nr. 115 vom 1. October 1895, Pos. Nr. 732, bekannt gemachte Erhöhung der Wartegebühren ab 1. October 1895 wird hiemit aufgehoben.

Wien, am 17. Jänner 1896. [48]

Sonstige Nachrichten.

Magdeburg-Halle-Sächsischer Verbandsverkehr. (Verlegte Einführung eines Tarifes.) Im Anschluss an die Bekanntmachung vom 15. November 1895 wird veröffentlicht, dass der neue Gütertarif für den Magdeburg-Halle-Sächsischen Verbandsverkehr nicht am 1. Jänner, sondern erst am 1. Februar 1896 in Kraft tritt. Ebenso werden die in jener Bekanntmachung erwähnten Frachterhöhungen und Verkehrsbeschränkungen erst von diesem Tage an wirksam.

Deutsch-Belgischer Güterverkehr. (Einführung von Tarifnachträgen.) Am 1. Jänner 1896 sind die Nachträge XIII zu den Heften 1 und 2 des deutsch-belgischen Gütertarifes, Theil II, vom 1. August 1891 und der Nachtrag I zum Ausnahmetarif für die Beförderung von Holz, Infusorienerde und Braunkohlenbriquetts zwischen Stationen der grossherzoglich Oberhessischen Eisenbahnen einerseits und Stationen der Belgischen Staatsbahnen und anderer belgischen Bahnen, sowie der grossen Belgischen Centralbahn andererseits vom 1. August 1891 in Kraft getreten.

Dieselben enthalten u. A. Aenderungen der Abfertigungsbefugnisse einzelner Stationen, Aenderungen des Verzeichnisses der nicht tarifirten belgischen Stationen und derjenigen tarifirten Stationen, deren Tarifsatz anzuwenden ist, Frachtsätze für die neu aufgenommene Station Hombourg der Belgischen Staatsbahn, anderweitige grösstentheils ermässigte Frachtsätze für die Stationen Aubel, Beyne, Chaineux und Herve der Belgischen Staatsbahn, Aufnahme der Station Forst i. d. Lausitz des Eisenbahn-Directionsbezirkes Halle a. d. Saale, anderweitige ermässigte Frachtsätze des Ausnahmetarifes 6 A für die Stationen Battice, Beyne, Fléron und Herve der Belgischen Staatsbahn und Frachtsätze für die neu aufgenommene Station Hombourg und anderweitige ermässigte Frachtsätze für die Stationen Aubel, Beyne, Chaineux und Herve der Belgischen Staatsbahn in den Ausnahmetarifen 12 und 13.

Kgl. Sächsische Staatseisenbahnen. (Einführung ermässigter Frachtsätze für rohe und gefärbte Baumwolle von Werdau nach Rossbach i. B.) Für die Beförderung roher und gefärbter Baumwolle in Sendungen von mindestens 5000 und 10.000 kg für den Wagen und Frachtbrief oder bei Frachtzahlung hiefür traten am 15. Jänner die nachverzeichneten Ausnahme-Frachtsätze in Kraft:

Kilometer	Von Werdau nach	a) 5000 kg	b) 10.000 kg
		Frachtsätze für 100 kg in Mark	
139	Rossbach in Böhmen . . .	0·98	0·89

— (Neue Tarife für Schmalspurbahnen.) Am 1. Jänner 1896 sind für die schmalspurigen Eisenbahnlinien:
1. Döbeln (Gross-Bauchlitz)—Mügeln—Oschatz, Mügeln-Nerchau —Trebsen und Oschatz—Strehla;
2. Taubenheim—Dürrhennersdorf, und
3. Schönfeld—Geyer

neue Tarife für die Beförderung von Gütern, Leichen und lebenden Thieren in Kraft getreten.

— (Nachtrag VIII zum Binnengütertarif.) Am 1. Jännner 1896 ist zum Binnengütertarif, Theil II, für die normalspurigen Linien der Nachtrag VIII in Kraft getreten. Er enthält Aenderungen des Nebengebührentarifes, des Tarifes für die Güterbeförderung auf Verbindungsbahnen u. s. w., sowie eine Ergänzung der Tariftabellen.

Schlesisch-Süddeutscher Verband. (Einbeziehung von „Malz" in den Getreidetarif.) Mit Wirksamkeit vom 1. Jänner 1896 wurde der Artikel „Malz" in das Artikelverzeichniss des Schlesisch-Süddeutschen Ausnahmetarifes für Getreide einbezogen.

Niederschlesischer Kohlenverkehr nach den Sächsischen Staatsbahnen. (Directe Frachtsätze für Einsiedel.) Mit dem 5. Jänner sind für die Beförderung von Steinkohlen und Coaks von den Stationen des Waldenburger und Neuroder Grubenbezirkes nach Station Einsidel der Sächsischen Staatsbahnen directe Frachtsätze in Kraft getreten.

Sächsisch-Südwestdeutscher Verband. (Einbeziehung von Stationen in den Ausnahmetarif 11 des Tarifheftes Nr. 4.) Mit Giltigkeit vom 15. Jänner ist der Ausnahmetarif 11 des Tarifheftes Nr. 4 für Giesserei-Roheisen in Ladungen von 10.000 kg auf den Verkehr von Rodingen (Prinz Heinrich-Bahn) nach Gröditz, Riesa und Zittau (Sächs. Staatsb.) ausgedehnt worden.

Die Ausnahmesätze betragen:

Von Rodingen (Prinz Heinrich-Bahn) nach

	Mark für 100 kg
Gröditz	1·718
Riesa	1·688
Zittau	2·018

Ostdeutsch-Hessischer Güterverkehr. (Aufhebung von Frachtsätzen für Baumwollgarne.) Mit Giltigkeit vom 1. März werden die im Ostdeutsch-Hessischen Gütertarif im Ausnahmetarife 17 enthaltenen Frachtsätze für Baumwollgarne, rohe, für den Verkehr zwischen den Stationen Oberursel des Directionsbezirkes Frankfurt a. M. einerseits und Görlitz und Zittau Directionsbezirk Breslau andererseits aufgehoben.

Deutscher Levanteverkehr über Hamburg seewärts. (Ermässigung der Versicherungsgebühren.) Mit Giltigkeit vom 1. Jänner wurden die Versicherungsprämien für die von der deutschen Levante-Linie besorgte Versicherung zum grossen Theile ermässigt.

Kgl. Eisenbahn-Direction Posen. (Einbeziehung der Stationen Domanin und Ostrowo in den Gruppentarif II.) Die Stationen Domanin und Ostrowo dieses Directionsbezirkes wurden mit Giltigkeit vom 4. Jänner in den im Gruppentarife II bestehenden Ausnahmetarif 7 (Eisenerze etc. zum Hochofenbetriebe) als Versandtstationen einbezogen. Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Güterabfertigungsstellen Auskunft.

Mitteldeutscher Verbands-Güterverkehr. (Aufhebung von Frachtsätzen für Baumwollgarne.) Mit Giltigkeit vom 1. März ab werden die in den Mitteldeutschen Tarifheften Nr. 2 b und 3 enthaltenen Frachtsätze des Ausnahmetarifes 6 a für baumwollene Garne, rohe, für den Verkehr zwischen den Stationen Görlitz in Schlesien und Zittau des Eisenbahn-Directionsbezirkes Breslau einerseits und verschiedenen Stationen der Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen und der Badischen Staatseisenbahnen andererseits aufgehoben.

Deutsch-Französischer Verband (Verkehr mit und über Elsass-Lothringen). Zu Heft 13 des Theiles II a (Schnittsätze für den Verkehr mit Elsass-Lothringen und Luxemburg) ist mit 15. Jänner der Nachtrag II in Kraft getreten.

Bayerisch-Schweizerischer Getreide-Ausnahmetarif (Verkehr mit N.O.B.) vom 1. October 1894. (Ausnahme-Frachtsätze nach Lindau trs.) Mit sofortiger Wirksamkeit treten für Sendungen nach Lindau trs. nachstehende Ausnahme-Frachtsätze in Kraft:

Reexpeditionsgruppe	Entfernungen bis Lindau km	Nach Lindau trs. von	a	b
			Centimes für 100 kg	
A	417	Albesrieth . . .	152	
A	423	Kronach	164	
A	426	Waldershof . . .	172	
A	415	Waldthurn . . .	151	

Bayerisch-Schweizerischer Verkehr. Gütertarif für Genf trs. und Verrières trs. vom 1. Juli 1872. (Ausnahme-Frachtsätze für vegetabilische Oele nach Salzburg.) Mit Wirksamkeit ab 1. Jänner werden die Ausnahme-Frachtsätze für vegetabilische Oele auf Seite 15, Ziffer XIII des I. Nachtrages vom 1. Mai 1893 auf nachstehende Beträge ermässigt:

Von Genf trs. nach Salzburg	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 5000 kg	10.000 kg
	Francs für 1000 kg	
	39·60	30·70

Bayerisch-Schweizerischer Personen- und Gepäcksverkehr. Tarif vom 1. September 1890. (Reisegepäck Kempten—Romanshorn.) Mit sofortiger Giltigkeit kommt für die Beförderung von Reisegepäck von Kempten nach Romanshorn über Lindau—Bodensee ein Satz von 0·47 Mk. für 10 kg zur Einführung.

Tarife für den inneren Verkehr der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen, Heft C, für die Beförderung von Gütern vom 1. April 1895. (Neue Stationstarife.) Auf Seite 353 und 357 des Heftes C sind die Stationen Dutzendteich, Fürth, Nürnberg C.B. und Nürnberg O.B. mit folgenden Frachtsätzen handschriftlich zu ergänzen.

	Aschaffenburg	Gemünden	Kitzingen	Marktbreit	Ochsenfurt	Retzbach	Schweinfurt Stadt	Staffelbach	Würzburg
	Mark für 100 Kilogramm								
Dutzendteich .	0·55	0·43	0·30	0·36	0·37	0·39	0·38	0·29	0·35
Fürth	0·52	0·41	0·27	0·37	0·37	0·36	0·36	0·26	0·33
Nürnberg C.B.	0·54	0·42	0·29	0·35	0·36	0·38	0·37	0·28	0·34
Nürnberg O.B.	0·55	0·43	0·30	0·36	0·37	0·39	0·38	0·29	0·35

Deutsch-Französischer Verband. (Verkehr mit und über Elsass-Lothringen.) Mittelst Nachtrag II, giltig vom 1. Februar 1896, zu Heft 2 wird die Station Süssen der Württembergischen Staatsbahn in den Theil II a aufgenommen.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
315	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	a) Holz der Classe C (exclus. der zu Grubenzwecken bestimmten Hölzer, und exclus. Schleifholz) b) Holz des Specialtarifes 2	Alkenyér Alvincz Belincz-Kiszetó Brassó Lugos Maros-Vásárhely Nagyvárad Szatmár Temesvár-Gyárváros Temesvár-Józsefváros Topolovecz Torda	Klein-Schwechat (via Marchegg—Wien-Donauquaibahnhof)	Die Frachtberechnung erfolgt im Sinne der allgemeinen Tarifbestimmungen nach dem wirklichen Gewichte, mindestens jedoch für 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen, bezw. bei Eisenbahnschwellen-Transporten nach dem wirklichen Gewichte, mindestens jedoch nach dem Ladegewichte des verwendeten Wagens	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarife	Bestehen keine directen Sätze	Krenzer a) b) 100·0 101·0 101·0 102·0 95·5 96·5 124·0 125·0 97·5 98·5 107·0 108·0 82·5 83·5 92·5 93·5 90·5 91·5 90·5 91·5 94·5 95·5 102·0 103·0		Im Kartirungswege		
316	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Explosive Güter bei Aufgabe als Frachtgut	Pozsony [via Marchegg—Wien (S.B.)]	Atzgersdorf-Mauer Baden Cilli Feistritz Gloggnitz Kühnsdorf Leoben Liesing Loitsch Markt-Tüffer Mitterdorf Mödling Mürzzuschlag Payerbach-Reichenau Peggau Pöltschach Prevali Rakek St. Egyden Wr.-Neustadt Wildon Zágráb	Aufrechthaltung der für den Transport von explosiven Gütern bestehenden Tarifbestimmungen. Die Frachtberechnung erfolgt in der Weise, dass für Sendungen unter 30 kg das Gewicht von 60 kg zu Grunde gelegt wird, und bei Sendungen über 30 kg für das doppelte im Producte aufgerundete Gewicht der Sendung die nebigen Frachtsätze zur Anwendung gelangen	Bis auf Widerruf, längst. aber bis Ende December 1896	Oesterr.-Ungar. Verbandstarif, „Theil II, Heft 4“, resp. Localtarife der betheiligten Verwaltungen	Bestehen keine directen Sätze	kr. 66 76 274 238 106 286 172 70 352 280 148 70 142 112 184 256 280 358 94 88 208 319		Im Kartirungswege		
317	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Roheisen	Klein-Schwechat (via Götzendorf—Bruck a. L. und via Schwechat-Kledering—Bruck a. L.)	Diósgyör-vasgyár	Frachtzahlung für das effective Gewicht, mindestens aber für das Ladegewicht des verwendeten Wagens	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarife	Besteht kein directer Frachtsatz	51·0 kr.		Im Kartirungswege		
318	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Kgl. ungar. Staatsbahnen	Mehl und Mahlproducte aus Getreide und Hülsenfrüchten	Holics	Stadlau	Frachtzahlung mindestens für 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Oesterr.-Ungar. Eisenbahn-Verbandstarif, „Theil II, Heft 4“	34·0 kr.	26·1 kr.	7·9 kr.	Im Kartirungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
319	Oesterr.-ungar. Staats-eisenbahn-Gesellschaft	Betheiligen Verwaltungen	Schweissschlacken	Nürschan	Mähr.-Ostrau	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens; Aufrechthaltung der sonstigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	kr. 70·9		Im Kartirungswege		
					Schönbrunn					70·2				
320	Oesterr.-ungar. Staats-eisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Brennholz	Lédecz	Wien (St.E.G. oder K.F.N.B.), Stadlau und Floridsdorf	Frachtzahlung mindestens für 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Oesterr.-ungar. Eisenbahn-verband, Theil II, Heft 4	Verschieden	31 kr.	Verschieden	Im Kartirungswege		
321	Südbahn-Gesellschaft		Quebrachoholz	Triest (S.B.) und Fiume	Salloch	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen. Auf- und Abladen durch die Partei	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarif	77 Heller bezw. incl. ung. Steuer	56 Heller bezw. incl. ung. Steuer	21 Heller	Im Kartirungswege		
322	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Kalk, gebrannten	Stauding	Bautsch	Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen; Auf- und Abladen der Sendungen durch Parteiorgane. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis 31. December 1896	Localtarife, u. zw. für die Hauptbahnen vom 1. Jänner 1893, für die Localbahnen vom 1. Juni 1888	kr. 22·9	kr. 19·4	kr. 3·5	Im Kartirungswege		Die Beförderung von gebranntem Kalk von Stauding nach Schwansdorf, Tschirm, Gr.-Glockersdorf, Jogsdorf und Ottendorf bei Troppau ist nur unter der Bedingung gestattet, wenn der Versender zugleich auch im Namen der Empfänger gegenüber der Versandtstation schriftlich erklärt, dass auf die Errichtung von gedeckten Räumen zum Zwecke einer etwaigen Einlagerung der Sendungen in den Empfangsstationen verzichtet wird, sowie, dass die letzteren innerhalb der tarifmässigen Frist vom Wagen auf die Strassenfuhrwerke abgeladen und sofort abgeführt werden, da eine Ablagerung nicht zugestanden wird. Für einen aus diesem Anlasse erwachsenden Schaden wird eine Haftung nicht übernommen
					Schwansdorf				20·5	17	3·5			
					Tschirm				18·9	15·4	3·5			
					Wigstadtl				17·7	14·2	3·5			
					Gr.-Glockersdorf				15·3	12·3	3			
					Jogsdorf				13·3	10·8	2·5			
					Odrau				11·3	9·3	2			
					Fulnek				10·9	9	1·9			
					Ottendorf bei Troppau				15·7	14	1·7			
					Eckersdorf				19	17·9	1·1			
					Freihermersdorf				20	19·4	0·6			
					Zdonnek				22·6	20·4	2·2			
					Zborowitz				24·2	21·6	2·6			
					Zistersdorf				34·9	32·8	2·1			
					Pohrlitz				32·6	30·9	1·7			
					Seelowitz Stadt				31·4	29·7	1·7			
				Wernsdorf	Wsetin				15·8	13	2·8			
					Rožnau				13·5	11·2	2·3			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
323	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Getreide	Bautsch	Prossnitz	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1896	Localtarife, und zwar Hauptbahnnetz vom 1. Jänner 1893 und Localbahnen vom 1. Juni 1888	kr. 47·8	kr. 42·8	kr. 5·0	Im Kartirungswege		
			Getreide, dann Mehl und Mahlproducte aus Getreide und Hülsenfrüchten	Bautsch	Olmütz				42·8	39·8	3·0			
				bezw. vice versa										
324	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Holics-Gödinger Localbahn-Actiengesellschaft	Mehl und Mahlproducte aus Getreide und Hülsenfrüchten	Göding transito	Holics loco	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1896	Directer Tarif zwischen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn und der Holics-Gödinger Localbahn-Actiengesellschaft	kr. 11	kr. 7	kr. 4	Im Kartirungswege		
			Malzkeime	Göding loco und transito					11	7	4			
325	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	k. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Zinkerze, rohe	Tarvis	Petrowitz	Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der beigestellten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1896	Localtarife, und zwar der k. k. öst. Staatsbahnen vom 1. Jänner 1896 und der Kaiser Ferdinands-Nordbahn vom 1. Jänner 1893	Besteht kein directer Frachtsatz	92·3 kr.		Im Kartirungswege		
326	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Zuckerrüben	Ottendorf bei Troppau	Troppau K.F.N.B.	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Auf- und Abladen der Sendungen durch Arbeitskräfte der Parteien	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1896	Gebührentarife für die Localbahnen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn vom 1. Juni 1888	kr. 6·7	kr. 4·0	kr. 2·7	Im Kartirungswege		
				Mladetzko					10·7	9·0	1·7			
			Rübenschnitte,	Troppau K.F.N.B.	Ottendorf bei Troppau				6·7	4·0	2·7			
					Mladetzko				10·7	9·0	1·7			
327	Buschtěhrader Eisenbahn	Betheiligten Verwaltungen	Schwefelkiesabbrände	Aussig [chemische Fabrik (Fabrikshof)]	Gleisanlage Königshof	a) Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens; b) Einhaltung der für den Specialtarif 3 giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1896	Localgütertarife der betheiligten Eisenbahnen	Es besteht kein directer Frachtsatz	63·6 Heller		Im Kartirungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
328	Oesterr. Nordwestbahn		Mauer- und Dachziegel	Gross-Priesen loco und transit	Prag Oe.N.W.B.	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen haben die Parteien zu bewerkstelligen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1896	Gebührentarif der Oe.N.W.B., Nachtrag I/A vom 1. Jänner 1894	26·9 kr.	22·4 kr.	4·5 kr.	Im Kartirungswege		
329	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Kohle, mineralische	Sämmtlichen Aufgabsstationen des Oberschlesischen Kohlenreviers	Gross-Opatowitz	Aufgabe als Frachtgut. Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1896	Ausnahmetarif für den Oberschlesisch-Mährisch-Oesterr.-Schlesischen Kohlenverkehr vom 1. Jänner 1892	Vom Schnittpunkt 31·6 kr. ö. W.	28 kr. ö. W.	3·6 kr. ö. W.	Im Kartirungswege		

Abänderung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Angabe der Abänderung und Bezeichnung des Zeitpunktes derselben	Bemerkungen
2	Nr. 145 vom 14. December 1895	2366	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		„Weiches Abfallholz (Schwarten und Säumlinge, beim Schneiden der Hölzer abfallend, nicht über 6 Meter lang)"	Berhometh a. S. und Lukawetz a. S.	Storożynetz, Ropcze und Karapczin a. S.	Die Bezeichnung der Artikel hat vom 24. Jänner 1896 an zu lauten: „Weiches Abfallholz [Klotzholz- und Sägeabfälle (Säumlinge, Latten- und Schwartenabfälle)]"	
3	Nr. 151 vom 31. December 1895	2677	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Rundholz der Pos. H—20, Punkt 1 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Russ-Moldawitza	Molit	Die Bezeichnung des Artikels hat vom 24. Jänner 1896 an zu lauten: „Rundholz der Pos. H—19, Punkt 1 und H—20, Punkt 1 der Güterclassification des Tarif-Theiles I"	

Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Angabe der Berichtigung, beziehungsweise Umschreibung derselben	Bemerkungen
7	Nr. 151 vom 31. December 1895	2618	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Holzzeugmasse, Holzstoff, Holzzellstoff (Cellulose) etc.	Hopfgarten, Station der k. k. österr. Staatsbahnen und Wörgl, Station der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft	1. Delle transit 2. Altmünsterol transit	1. In der Rubrik „bei Erfüllnng nachstehender specieller Bedingungen" hat es richtig zu lauten unter 2. a) „auf Sendungen nach Ballancourt"; die Worte „und von" sind demnach zu streichen. 2. In der folgenden Rubrik „und gilt in der Zeit" ist nach dem Worte „längstens" einzuschalten **„bis"**	
8	Nr. 4 vom 14. Jänner 1896	207	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Königl. ungar. Staatsbahnen, Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Getreide, Hülsenfrüchte, Oelsaaten und Oelkuchen	Stationen der kgl. ungar. Staatsbahnen und anschliessender Localbahnen	Diversen Stationen	In der Rubrik 6 hat das angeführte Quantum anstatt „300000 t" richtig „30000 t" zu betragen	
9	Nr. 1 vom 4. Jänner 1896	22	Kaschau-Oderberger Eisenbahn	Kaiser Ferdinands-Nordbahn und königl. ung. Staatseisenbahnen	Mineralkohle	Sämmtlichen Gruben des Ostrauer Revieres, M.-Ostrau, Dombrau und Karwin	Pozsony (Pressburg) -Ujváros	Statt des in der Rubrik 9 unter a, b) und c) angegebenen Frachtsatzes von 45·3 kr. ist der Frachtsatz von 47 kr. einzustellen und ist der Nachlass auf 5, 7 und 9 kr. zu berichtigen	

Umsatz von Getreide im öffentlichen Landes-Lagerhause in Lemberg

für das Jahr 1895.

Monat	Eingelagert				Ausgelagert			
	Inländisches	Transito	Zusammen	Versicherter Werth	Inländisches	Transito	Zusammen	Versicherter Werth
	Kilogramm			ö. W. fl.	Kilogramm			ö. W. fl.
Vorrath am 1. Jänner 1895	471.226	35.935	507.161	48.847	—	—	—	—
Jänner	289.292	—	289.292	31.174	237.846	35.935	273.781	25.394
Februar	277.984	10.232	288.216	32.178	202.119	—	202.119	20.158
März	656.595	19.382	675.977	88.780	509.619	19.382	529.001	53.874
April	342.162	62.758	404.920	34.835	420.359	19.763	440.122	44.855
Mai	331.649	19.776	351.425	30.270	411.093	42.521	453.614	41.182
Juni	197.729	—	197.729	20.380	332.655	—	332.655	24.466
Juli	183.221	—	183.221	23.016	350.205	10.155	360.360	36.601
August	124.358	—	124.358	12.580	173.146	10.232	183.378	22.083
September	258.786	—	258.786	20.398	154.172	—	154.172	13.122
October	582.057	20.119	602.176	65.692	208.551	10.052	218.603	13.879
November	542.771	40.647	583.418	44.252	318.058	40.647	358.705	32.228
December	460.035	22.493	482.528	36.098	302.318	—	302.318	26.810
Vorrath am 1. Jänner 1896	—	—	—	—	1,097.724	42.655	1,140.379	133.848
Zusammen	4,717.865	231.342	4,949.207	488.500	4,717.865	231.342	4,949.207	488.500
Ausgefolgt	3,620.141	188.687	3,808.828	354.652				
Umsatz im Jahre 1895 (d. h. 876 Waggons)	8,338.006	420.029	8,758.035	843.152				

Umsatz von Spiritus im öffentlichen Landes-Lagerhause in Lemberg

für das Jahr 1895.

Monat	Eingelagert		Ausgelagert	
	Hektolitergrade	Versicherter Werth	Hektolitergrade	Versicherter Werth
Stand am 1. Jänner 1895	40.229	8.072	—	—
Jänner	29.101	4.657	—	—
Februar	19.399	3.104	—	—
März	63.394	10.143	—	—
April	108.862	17.417	—	—
Mai	98.189	15.710	—	—
Juni	77.587	12.737	10.500	1.681
Juli	65.618	10.499	31.563	5.049
August	42.904	6.864	21.000	3.360
September	—	—	119.000	19.040
October	143	23	183.217	29.642
November	11.026	1 764	36.939	5.925
December	1.585	—	—	1.389
Stand am 1. Jänner 1896	—	—	155.818	24.904
Zusammen	558.037	90.990	558.037	90.990
Ausgefolgt	402.219	66.086		
Umsatz im Jahre 1895 (d h. 96·02 Waggons Spiritus)	960.256	157.076		

Umsatz der Lagerscheine und Warrants im öffentlichen Landes-Lagerhause in Lemberg

für das Jahr 1895.

Monat	Ausgestellt						Eingezogen					
	Getreide			Spiritus			Getreide			Spiritus		
	Stück	Kilogr.	Versichert. Werth	Stück	Hektolitergrade	Versichert. Werth	Stück	Kilogr.	Versichert. Werth	Stück	Hektolitergrade	Versichert. Werth
Stand am 1. Jänner 1895	3	25.742	1 660	4	36.544	5.847	—	—	—	—	—	—
Jänner	4	39.938	2.000	1	9.716	1.555	1	10.006	500	—	—	—
Februar	—	—	—	4	38.784	6.206	1	10.087	600	—	—	—
März	3	30.134	1.300	—	—	—	6	60.064	3.100	—	—	—
April	—	—	—	6	55.912	8.946	1	10.008	200	4	36.544	5.847
Mai	—	—	—	1	9.716	1.555	—	—	—	1	9.716	1.555
Juni	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Juli	—	—	—	4	38.784	6.206	—	—	—	4	38.784	6.206
August	1	2.993	300	—	—	—	1	5.649	560	—	—	—
September	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	18.276	2.924
October	16	160.336	11.208	—	—	—	2	19.971	1.400	—	—	—
November	20	199.529	14.000	—	—	—	1	2.993	300	—	—	—
December	10	66.589	7.135	—	—	—	4	32.587	2.908	—	—	—
Stand am 1. Jänner 1896	—	—	—	—	—	—	40	373.896	28.035	9	86.136	13.783
Zusammen	57	525.261	37.603	20	189.456	30.315	57	525.261	37.603	20	189.456	30.315
Eingezogen	17	151.365	9.568	11	103.320	16.532						
Umsatz im Jahre 1895 (d. h. 104 Stück Warrants)	40	676.626	47.171	31	292.776	46.847						

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

k. k. Handels-Ministeriums

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Pränumerationspreis pro Jahr: Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl. „ das Deutsche Reich . . . 25 Mark „ das übrige Ausland . . . 33 Frcs. Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 8. **Wien, 23. Jänner 1896.** **IX. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Verlängerung der Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von Mszana dolna nach Radziszów.

Das k. k. Handelsministerium hat die dem Grossgrundbesitzer Boguslaw Ritter von Bzowski in Droginia mit dem Erlasse vom 9. Juli 1895, Z. 31.562 (Verordnungs-Blatt Nr. 85 vom 23. Juli 1895), ertheilte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von Mszana dolna über Myślenice nach Radziszów auf weitere sechs Monate verlängert.

Wien, am 17. December 1895. Z. 73.844.

Kundmachung des Handelsministers und des Eisenbahnministers vom 19. Jänner 1896,*) betreffend die Errichtung eines Eisenbahnministeriums und die Erlassung eines neuen Organisationsstatutes für die staatliche Eisenbahn-Verwaltung in den im Reichsrathe vertretenen Königreichen und Ländern.

Seine k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 15. Jänner 1896 die Errichtung eines Eisenbahnministeriums allergnädigst zu genehmigen geruht.

Mit derselben Allerhöchsten Entschliessung haben Seine Majestät dem unten folgenden Organisationsstatut für die staatliche Eisenbahn-Verwaltung in den im Reichsrathe vertretenen Königreichen und Ländern die Allerhöchste Genehmigung zu ertheilen geruht.

In Gemässheit dieser Allerhöchsten Entschliessung hat das Eisenbahnministerium seine Wirksamkeit mit 19. Jänner 1896 aufgenommen.

Mit diesem Zeitpunkte wurden die sämmtlichen bisher dem Handelsministerium zugewiesenen Agenden des Eisenbahnwesens aus dem Wirkungskreise dieses letzteren Ministeriums ausgeschieden und sind an das Eisenbahnministerium übergegangen.

Von dem gleichen Zeitpunkte an wurden die betreffenden Amtsabtheilungen des Handelsministeriums, die General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen und die General-Direction der Oesterreichischen Staatsbahnen dem Eisenbahnminister unterstellt, welcher die erforderlichen Vorkehrungen treffen wird, damit das neue Organisationsstatut mit 1. August 1896 voll in Wirksamkeit trete.

Glanz m. p. **Guttenberg** m. p.

*) Enthalten in dem am 21. Jänner 1896 ausgegebenen VI. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 16.

Organisationsstatut

für die staatliche Eisenbahn-Verwaltung in den im Reichsrathe vertretenen Königreichen und Ländern.

I. Gliederung der staatlichen Eisenbahn-Verwaltung im Allgemeinen.

Oberste einheitliche Leitung durch das k. k. Eisenbahnministerium.

§ 1.

Die oberste staatliche Leitung und Beaufsichtigung des gesammten Eisenbahnwesens in den im Reichsrathe vertretenen Königreichen und Ländern, sowie insbesondere die oberste einheitliche Verwaltung der vom Staate selbst auf eigene oder fremde Rechnung betriebenen Eisenbahnen einschliesslich der österreichischen Trajectanstalt und Dampfschiffahrt auf dem Bodensee, wie auch endlich die oberste Leitung des Staatseisenbahnbaues erfolgt durch das neu errichtete „k. k. Eisenbahnministerium“.

Für das Eisenbahnministerium hat im Allgemeinen und insoweit nicht durch die gegenwärtige Organisation ausdrücklich Anderes bestimmt ist, der allen Ministerien gemeinsame Wirkungskreis zu gelten.

Dasselbe hat fortgesetzt die Hebung und Vervollkommnung des vaterländischen Eisenbahnwesens im Auge zu behalten und alle ihm zu diesem Zwecke geeignet erscheinenden administrativen Massnahmen zu treffen, bezw. zu veranlassen.

Im Mobilisirungsfalle entsendet das Eisenbahnministerium die für die Vertretung der Staatseisenbahn-Verwaltung erforderlichen Organe in die Central-Eisenbahntransportleitung.

Dem Ministerium für die locale Verwaltung der Geschäfte der Staatseisenbahn-Verwaltung unmittelbar untergeordnete Dienststellen: k. k. Staatsbahn-Directionen, k. k. Eisenbahn-Bauleitungen.

§ 2.

In unmittelbarer instanzenmässiger Unterordnung unter das Ministerium bestehen zur Leitung des localen Betriebsdienstes auf den im § 1 bezeichneten, vom Staate betriebenen Eisenbahnen, einschliesslich der österreichischen Trajectanstalt und Dampfschiffahrt auf dem Bodensee, innerhalb räumlicher Bezirke, die in einer die völlige Beherrschung des Dienstes ermöglichenden Ausdehnung thunlichst nach Hauptverkehrsrouten gebildet werden, besondere Dienststellen, welche die Bezeichnung „k. k. Staatsbahn-Direction“ führen.

Die Orte, an welchen Staatsbahn-Directionen zu errichten sind, sowie deren Bezirke werden mit Allerhöchster Genehmigung vom Eisenbahnministerium bestimmt.

Zur Bauausführung neuer, auf Staatskosten herzustellender Eisenbahnen, sowie besonders umfassender Neubauten auf den schon im Staatsbetriebe befindlichen Eisenbahnen werden „k. k. Eisenbahn-Bauleitungen“ bestellt, welche gleichfalls dem Eisenbahnministerium unmittelbar unterstehen, sofern nicht von letzterem im einzelnen Falle die Unterstellung der Eisenbahn-Bauleitung unter eine Staatsbahn-Direction bestimmt wird.

Unterste Dienststellen zur Besorgung des localen Betriebs- und Baudienstes.

§ 3.

In Unterordnung unter die Staatsbahn-Directionen wird der locale Betriebsdienst auf den im § 1 bezeichneten, vom Staate betriebenen Eisenbahnen mit Berücksichtigung der örtlichen Erfordernisse und im Allgemeinen unter Trennung der Hauptdienstzweige von einander durch nachstehende, als unterste Dienststellen fungirende Organe besorgt:

a) Der Bahnaufsichts- und Bahnerhaltungsdienst einschliesslich derjenigen Bauten, für welche keine eigenen Bauleitungen bestellt sind, durch die „k. k. Bahnerhaltungs-Sectionen“;
b) der Verkehrs- und commercielle Dienst durch die „k. k. Bahnstationsämter“ (Haltestellen), welcher bei besonderer dienstlicher Wichtigkeit oder grösserer Verkehrsbedeutung und insbesondere, sofern sie Domicilstation eines zahlreicheren Personales sind, die Bezeichnung „k. k. Bahnbetriebsamt“ erhalten;
c) der Zugförderungs- und Werkstättendienst einerseits durch die „k. k. Heizhausleitungen“, andererseits durch die „k. k. Werkstättenleitungen“;
d) der Materialdienst durch die „k. k. Material-Magazinsleitungen“.

Dem Eisenbahnministerium bleibt es vorbehalten, soweit besondere locale oder ökonomische Bedürfnisse es wünschenswerth erscheinen lassen, insbesondere für einzelne im Betriebe der Staatseisenbahn-Verwaltung befindliche Localbahnen oder auch für sonstige einzelne Theilstrecken, namentlich solche, die mit dem Hauptnetze nicht in unmittelbarer Schienenverbindung stehen, in Ansehung der Organisirung des untersten localen Betriebsdienstes Abweichungen von den vorstehenden Bestimmungen eintreten zu lassen.

Insbesondere können in solchen Fällen in Unterordnung unter die Staatsbahn-Directionen besondere „k. k. Betriebsleitungen“ als unterste Dienststellen des localen Betriebsdienstes mit einem fallweise festzusetzenden, auf mehrere oder alle Dienstzweige und die ganze betreffende Bahnlinie sich erstreckenden Wirkungskreise errichtet werden.

Zur unmittelbaren Leitung der Trajectanstalt und Dampfschiffahrt auf dem Bodensee besteht in Unterordnung unter jene Staatsbahn-Direction, der das anschliessende Bahnnetz untersteht, eine eigene „k. k. Schiffahrts-Inspection in Bregenz“.

Die Eisenbahn-Bauleitungen werden eventuell für die einzelnen Baustrecken nach Bedarf in „k. k. Eisenbahn-Bausectionen“ untergetheilt.

II. Ministerium.

Gliederung des Ministeriums.

§ 4.

Das Eisenbahnministerium wird den Anforderungen des Dienstes entsprechend in Sectionen gegliedert.

Letztere werden in gleicher Weise in Departements (Abtheilungen) untergetheilt.

Besonderer Wirkungskreis des Ministeriums.

§ 5.

Der besondere selbstständige Wirkungskreis des Ministeriums umfasst:

1. die Einleitungen und Vorverhandlungen zum Abschlusse von Eisenbahn-Staatsverträgen und internationalen Vereinbarungen in Eisenbahn-Angelegenheiten, sowie die Ueberwachung der Ausführung solcher internationaler Abmachungen;

2. alle Angelegenheiten, welche die Beziehungen der inländischen Eisenbahnen zum Auslande betreffen, soweit dieselben über den regelmässigen Verkehr benachbarter oder doch in directen Transportbeziehungen stehender Bahnverwaltungen hinausgehen oder eine diplomatische Intervention erfordern, insbesondere auch die Theilnahme an internationalen eisenbahnfachlichen Congressen und Vereinigungen, welche sich mit der Berathung und Beschlussfassung über allgemeine, den Gesammtorganismuss der inländischen Eisenbahnen oder der Staatseisenbahn-Verwaltung berührende Angelegenheiten des Eisenbahnwesens befassen;

3. alle Angelegenheiten des Eisenbahnwesens, welche eine legislative Behandlung erheischen oder für die Gesammtheit der inländischen Eisenbahnen nach einheitlichen Grundsätzen im Verordnungswege zu regeln sind;

4. die Verhandlungen wegen Sicherstellung neuer Staats- oder Privatbahnen in technischer, commercieller und finanzieller Beziehung, einschliesslich der Vereinbarungen mit betheiligten Landesvertretungen, Concessionswerbern und Privatinteressenten;

5. die Verhandlungen wegen Ertheilung von Concessionen zum Baue und Betriebe von Privateisenbahnen nach dem Eisenbahn-Concessionsgesetze vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238, und dem Gesetze über Bahnen niederer Ordnung vom 31. December 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, sowie nach den hierüber etwa künftig zu erlassenden Gesetzen und Verordnungen;

6. alle Verhandlungen, welche die Uebernahme bestehender oder erst herzustellender Eisenbahnen in das Eigenthum oder in den Betrieb des Staates zum Gegenstande haben, sowie die Durchführung diesfälliger Vereinbarungen;

7. die Bewilligung, resp. Anordnung der Vornahme technischer Vorarbeiten für neue Eisenbahnlinien und die Anordnung der Bauausführung neuer Bahnen durch Staatsorgane;

8. die Genehmigung der generellen und Detailprojecte, dann der Begehungsoperate und der sonstigen der staatlichen Entscheidung unterliegenden Bauoperate für neu herzustellende Staats- und Privatbahnen, sowie für Bauanlagen auf den schon im Betriebe stehenden Linien, bezüglich der letztangeführten Bauanlagen auf Staatsbahnen jedoch nur nach Massgabe des speciellen Vorbehaltes für besonders hervorragende oder umfassende, sowie für militärisch besonders wichtige Herstellungen;

9. die Fällung aller jener Entscheidungen, sowie jene Amtshandlungen, welche nach den bestehenden allgemeinen Eisenbahngesetzen und Verordnungen in Ansehung von Bauausführungen ausdrücklich dem Handelsministerium vorbehalten sind oder künftighin dem Eisenbahnministerium vorbehalten werden, hinsichtlich der Bau- und Benützungsconsense auf Staatsbahnen jedoch mit der im § 17, Punkt 15, angeführten Einschränkung;

10. die Genehmigung und bezüglich der Staatsbahnen die Feststellung aller Normal-Constructionen und -Typen für bauliche und maschinelle Anlagen für Betriebsmittel, sowie für mechanische und elektrische Betriebseinrichtungen, die Genehmigung von diesfälligen Aenderungen und Abweichungen, sowie der Anwendung neuer Constructionsprincipien;

11. die Bewilligung zur Eröffnung des Betriebes auf neu erbauten, dem allgemeinen Verkehre dienenden Bahnlinien, die Genehmigung oder die Bestimmung bezüglich der Abänderung der Betriebsform durch Einführung des Secundärbetriebes oder Kleinbahnbetriebes oder desjenigen für Vollbahnen, sowie auch die Bestimmung über die gänzliche Einstellung des Betriebes auf einzelnen Linien;

12. die Genehmigung der Fahrordnungen nach Massgabe der einschlägigen Vorschriften, und zwar bezüglich der Staatsbahnen in dem im § 6, Punkt 21, normirten Umfange;

13. die Führung der Verhandlungen mit dem Reichs-Kriegsministerium über die Erstellung der Kriegsfahrordnungen sammt Anlagen, sowie überhaupt über die von demselben in Bezug auf die militärische Leistungsfähigkeit der Staats- und Privatbahnen gestellten Anforderungen, dann die Controle über die Vorsorgen für Kriegszwecke;

14. alle meritorischen Entscheidungen und Genehmigungen in Ansehung der Erstellung, Abänderung und Auslegung der Tarife und Verkehrsvorschriften für den Personen- und Güterverkehr, und zwar ebensowohl für den Localverkehr, wie für die Anschluss- und Verbandsverkehre, bezüglich der Privatbahnen nach Massgabe der concessionsmässigen Bestimmungen und der einschlägigen Vorschriften;

15. die Vorsorge für eine den gesetzlichen Anforderungen entsprechende Handhabung der Kranken- und Unfallversicherung, sowie die diesfällige höhere Aufsicht und Ueberwachung, dann die Einflussnahme auf eine den Verhältnissen entsprechende Fortbildung und Entwicklung des Versorgungswesens;

16. die oberste einheitliche Leitung und Ueberwachung des Sanitäts- und Veterinärdienstes auf den Staats- und Privatbahnen;

17. die Führung der Gesammtstatistik des inländischen Eisenbahnwesens, sowie speciell jene der Staatseisenbahn-Verwaltung, die Herausgabe aller einschlägigen Publicationen, insbesondere der Jahres-Geschäftsberichte für die Staatseisenbahn-Verwaltung;

18. die allgemeine staatliche Regelung des Eisenbahn-Fachbildungswesens;

19. ausser den im Vorstehenden besonders aufgeführten Agenden obliegt dem Ministerium bezüglich der Staatsbahnen und der für Rechnung des Staates oder durch Staatsorgane für Rechnung der Concessionäre betriebenen Privatbahnen die Besorgung, resp. oberste Leitung des Staatseisenbahndienstes, bezüglich der Privatbahnen die Oberaufsicht über den Bau und Betrieb, dann über die societäre und finanzielle Gebahrung in Gemässheit der jeweilig geltenden Gesetze und Verordnungen, sowie nach Massgabe der einschlägigen concessions- und vertragsmässigen Bestimmungen, ferner hinsichtlich der Staats- und Privateisenbahnen, insbesondere auch die Handhabung der Eisenbahn-Betriebsordnung vom 16. November 1851, R.-G.-Bl. Nr. 1 vom Jahre 1852;

20. endlich obliegen dem Ministerium alle jene Verhandlungen, Vertretungen und sonstigen Agenden in Eisenbahn-Angelegenheiten, welche bisher zur Competenz des Handelsministeriums gehört haben.

Dem Ministerium speciell in Ansehung des Staatseisenbahndienstes vorbehaltene Verfügungen und Entscheidungen.

§ 6.

In Ansehung des Staatseisenbahndienstes bleiben dem Ministerium ausser den bereits im § 5, Punkt 1 bis 4, dann 6 bis einschliesslich 18, besonders hervorgehobenen Agenden noch die nachstehenden Verfügungen und Entscheidungen vorbehalten:

1. alle in Ausführung der gegenwärtigen Organisation zu erlassenden, sowie alle sonstigen im Rahmen derselben zu treffenden organisatorischen Verfügungen, die Errichtung, Verlegung oder Auflassung aller Dienststellen (§§ 2 und 3), und zwar bezüglich der Staatsbahn-Directionen unter Vorbehalt der im § 2 vorgeschriebenen Einholung der Allerhöchsten Genehmigung;

2. die einheitliche und gleichmässige grundsätzliche Regelung des Dienstes innerhalb des gesammten Dienstbereiches der Staatseisenbahn-Verwaltung; die Feststellung, Abänderung und Aufhebung aller Dienstinstructionen, Normalien, Bedingnisse und sonstigen grundsätzlichen Bestimmungen, insbesondere auch aller die Rechte und Pflichten, sowie die Bezüge des Personals regelnden Normen, dann der Reglements und Statuten aller im Bereiche der Staatseisenbahn-Verwaltung bestehenden oder noch zu errichtenden Alters- und Invaliditäts-Versorgungsinstitute und sonstigen Humanitätsanstalten;

3. die grundsätzliche Regelung der Beziehungen der Staatseisenbahn-Verwaltung und ihrer Organe zu anderen staatlichen Verwaltungszweigen, insbesondere zur Militärverwaltung, zur Post- und Telegraphenverwaltung, zur Polizeiverwaltung und zur Finanzverwaltung, und zwar im Einvernehmen mit den betreffenden obersten Centralstellen, sowie die Ueberwachung der genauen Einhaltung der diesbezüglich bestehenden Vorschriften und getroffenen Vereinbarungen;

4. die Erledigung aller Angelegenheiten, welche das Staatseisenbahnnetz als Ganzes oder doch grössere, mehrere Directionsbezirke umfassende Theile desselben betreffen, sofern die bezüglichen Verwaltungsgeschäfte nicht ausdrücklich entweder den betheiligten Staatsbahn-Directionen zur selbstständigen Erledigung im gegenseitigen Einvernehmen oder einer einzelnen Staatsbahn-Direction zur einheitlichen Besorgung, sei es für das gesammte Staatsbahnnetz, sei es für einen entsprechend grösseren Theil desselben, überwiesen werden (vgl. § 17);

5. die Systemisirung des Personalstandes aller dem Ministerium unterstehenden Dienststellen der Staatseisenbahn-Verwaltung, die Aufstellung und Führung des Personalstatus, sowie der Rangslisten für alle Beamten;

6. die Aufnahme von Beamten aller Dienstclassen, die Beförderung aller Beamten, dann die Versetzung und Dienstesenthebung (Versetzung in den Ruhestand) aller Beamten mit Ausnahme jener der drei untersten Dienstclassen, ferner in letzterem Umfange auch die Besetzung der Beamtenposten, endlich alle Versetzungen von Beamten aus einem Directionsbezirke in den anderen, sowie von und zu den selbstständigen Bauleitungen; bezüglich derjenigen Beamten, auf welche das Gesetz vom 15. April 1873, R.-G.-Bl. Nr. 47, Anwendung findet, haben in allen diesen Richtungen die Bestimmungen des allgemeinen Wirkungskreises der Ministerien zu gelten;

7. die Bewilligung aller wie immer Namen habenden Zulagen an Beamte, sowie aller nicht schon in den bestehenden Vorschriften begründeten Zulagen an andere Bedienstete, ferner die Bewilligung von Remunerationen und Unterstützungen, soweit sie im Laufe eines Rechnungsjahres den Betrag von 100 fl. für eine und dieselbe Person übersteigen, endlich sonstige Angelegenheiten des Personals nach Massgabe des ausdrücklichen Vorbehaltes in den besonderen Personalvorschriften und Humanitätsfonds-Statuten;

8. die Bewilligung aller einmaligen oder dauernden Gnadengaben aus den Mitteln der Staatseisenbahn-Verwaltung oder der derselben zur Verfügung stehenden Fonds an ausserhalb des activen Dienstverbandes stehende Personen, soweit nicht Seitens des Ministeriums in dieser Richtung den Staatsbahn-Directionen besondere Ermächtigungen ertheilt werden;

9. die Genehmigung der Eintheilung der bahnärztlichen Bezirke und der für dieselben giltigen bahnärztlichen Honorare, sowie die Ernennung der den Staatsbahn-Directionen beizugebenden Sanitätsconsulenten;

10. die Erstellung des ordentlichen und ausserordentlichen Jahreserfordernisses (Budget) der Staatseisenbahn-Verwaltung auf Grund der von den unterstehenden Directionen je für ihren Amtsbereich aufgestellten, dem Ministerium zur Genehmigung vorgelegten Theilbudgets; in gleicher Weise auch die Aufstellung der Hauptrechnungsabschlüsse;

11. Die Hinausgabe der der Staatseisenbahn-Verwaltung auf Grund des jeweiligen Finanzgesetzes zur Verfügung stehenden Ordinarial- und Extraordinarial-Credite an die unterstehenden Directionen, sowie der gesetzlich genehmigten Baucredite an dieselben und beziehungsweise an die Bauleitungen; dann die Genehmigung der Detail-Verwendungsprogramme für die im Ordinarium für Umgestaltungsarbeiten, sowie für alle im Extraordinarium vorgesehenen Credite; die Bestimmung des Verhältnisses, nach welchem die Kosten der Centralleitung des Staatseisenbahnbetriebes und des Staatseisenbahnbaues auf die einzelnen Linien aufzutheilen sind;

12. die Bewilligung aller Auslagen, welche im Finanzgesetze nicht vorgesehen sind, somit keine budgetmässige Bedeckung haben, oder eine Ueberschreitung der bewilligten Credite erheischen, die Bewilligung von Nachtragscrediten, von Virements, sowie der etwaigen Verwendung von Extraordinarial-Crediten in dringenden Fällen noch vor verfassungsmässiger Erledigung des Budgets, und zwar unter Beachtung der Einholung der eventuell nöthigen verfassungsmässigen Genehmigung;

13. alle Verfügungen über das Eigenthum der Staatsbahnen oder über die bei der Staatseisenbahn-Verwaltung verwalteten Fonds, insoweit diese Verfügungen die gewöhnliche Gebahrung überschreiten oder eine Abtretung oder Belastung derselben bezwecken, daher auch, und zwar unter Einhaltung der diesfalls mit der Finanzverwaltung vereinbarten Directiven, alle Verkäufe von Grund und Boden, soweit dieselben nicht bei dem Baue neuer Bahnlinien noch vor der Eröffnung der definitiven Einlage des Eisenbahnbuches oder, wenn der Abschluss der Baurechnung früher erfolgt, vor dem Abschlusse der letzteren vorkommen;

14. die Nachsicht, bezw. Abschreibungsbewilligung in Ansehung von Rechnungsmängeln oder uneinbring-

lichen Forderungen, dann von Verlusten an Materialien oder Inventargegenständen, sofern der Geldwerth im einzelnen Falle den Betrag von 500 fl. und in demselben Jahre innerhalb eines Directionsbezirkes denjenigen von 5000 fl. übersteigt;

15. Die Genehmigung von Vergleichen über gegen die Staatseisenbahn-Verwaltung oder von derselben erhobene, wie immer Namen habende Ansprüche, sofern die Vergleichssumme bei einmaliger Vergütung den Betrag von 5000 fl. und bei Vereinbarung einer fortlaufenden Leistung denjenigen von jährlich 500 fl. übersteigt;

16. die Genehmigung der Gewährung freiwilliger Spenden und Beiträge aus Mitteln der Staatseisenbahn-Verwaltung zu fremden, wohlthätigen oder öffentlichen Zwecken, soweit nicht Seitens des Ministeriums den Staatsbahn-Directionen für bestimmte solche Zwecke Credite zugewiesen werden, ferner die Bestimmung über die Betheiligung der Staatseisenbahn-Verwaltung an öffentlichen Congressen, Ausstellungen etc.;

17. die Vergebung der Bauarbeiten für neue Bahnlinien, sowie nach Massgabe des speciellen Vorbehaltes im einzelnen Falle auch für andere, besonders hervorragende oder umfassende Bauanlagen auf den schon im Betriebe stehenden Bahnlinien, sowie überhaupt die Genehmigung von Bau- und Lieferungsvergebungen oder von sonstigen Verträgen über einmalige Leistungen, sofern — bei Bauten jedes Los für sich gerechnet — die Vertragssumme bei allgemeiner öffentlicher Concurrenz und Zuschlag an den Bestbieter den Betrag von 150.000 fl. und anderenfalls denjenigen von 50.000 fl. übersteigt; in Ansehung jener Bauten, deren Vergebung mit Genehmigung des Ministeriums erfolgte, sodann auch die Genehmigung der Schlussabrechnung mit den Bauunternehmern;

18. die Genehmigung von Bestandverträgen oder sonstigen Verträgen über wiederkehrende Leistungen, sofern der Bestandzins oder die sonstige wiederkehrende Leistung den jährlichen Betrag von 1000 fl. übersteigt oder bei einer solchen Leistung von mindestens jährlich 100 fl. der Vertrag auf eine feste Dauer von mehr als einem Jahre abgeschlossen werden soll; die Genehmigung der Auflassung von Bestandzinsen im Betrage von mehr als 100 fl.;

19. die Bewilligung der Vornahme von Eisenbahntrassirungen und sonstigen Vorarbeiten für Eisenbahnprojecte auf Rechnung Dritter, sowie der vorschussweisen Bestreitung diesfälliger Auslagen, ferner die Gestattung der Uebernahme von Bahnbauten Seitens der Staatsbahn-Verwaltung für fremde Rechnung und die Genehmigung der diesfälligen Bauverträge, sowie die oberste Leitung und Beaufsichtigung solcher Bauführungen nach den für Staatsbahnbauten giltigen Normen;

20. die Vereinbarungen über die Zulassung der Staatseisenbahn-Verwaltung zum Mitbetriebe auf fremden Bahnstrecken oder umgekehrt über diejenige fremder Bahnverwaltungen zum Betriebe oder Mitbetriebe auf den im Staatsbetriebe stehenden Bahnlinien, ferner die Genehmigung aller Verträge mit den Verwaltungen von Eisenbahn - Unternehmungen oder anderen Verkehrsanstalten über den Anschluss des Verkehres und über die Bedingungen dieses Anschlusses oder über die Modalitäten der etwa von der Staatseisenbahn-Verwaltung für dieselben ganz zu übernehmenden Betriebsführung;

21. die Genehmigung der Grundzüge für die zu Beginn jeder Winter- und Sommerperiode zu veröffentlichenden Fahrpläne für den Personenverkehr, insbesondere die Genehmigung der Einführung, Abänderung oder Auflassung aller Schnellzüge und aller dem Personen- und Postverkehre dienenden Züge und Schiffscourse, mit Ausnahme der dem reinen Localverkehre eines und desselben Directionsbezirkes dienenden Personenzüge, ferner die Festsetzung grundsätzlicher Bestimmungen für den Güterzugsverkehr;

22. die Beschaffung der Fahrbetriebsmittel für das Gesammtnetz, die Genehmigung der Entlehnung fremder Fahrbetriebsmittel, sowie der Einstellung solcher in den Fahrpark der Oesterr. Staatsbahnen;

23. die Evidenz des gesammten Fahrparkes des unterstehenden Bahnnetzes, die Vertheilung desselben auf bestimmte Bahngebiete und beziehungsweise auf die einzelnen Directionsbezirke, sowie die oberste ausgleichende Disposition insbesondere über den Wagenpark;

24. die Bewilligung aller Fahrbegünstigungen, sowie aller Frachtermässigungen und sonstigen Zugeständnisse tarifarischer Natur im Güterverkehre, soweit diese Bewilligung nicht in den besonderen Vorschriften ausdrücklich den untergeordneten Dienststellen überlassen ist, sowie ferner mit Ausnahme der in Gemässheit der besonderen Instructionen von den Directionen zu gewährenden Ermässigung der blos localen Nebengebühren, als der Auf- und Ablegegebühr, Auf- und Abladegebühr, Ueberladegebühr, Hebekrahngebühr, Waaggebühr, Lagergeld, Wagenverzögerungsgebühr u. dgl.;

25. die Vereinbarungen mit anderen in- und ausländischen Verkehrsunternehmungen über die Anschluss- und Verbandverkehre einschliesslich der Verkehrtheilungen, dann über die Regelung des Transport- und Reclamationsdienstes, sowie über die Einnahmeverrechnung und den Saldirungsdienst;

26. die Errichtung und Auflassung commercieller Agenturen;

27. die Genehmigung der Ergreifung von Ministerialrecursen, sowie die Beschwerdeführung an den Verwaltungs-Gerichtshof oder an das Reichsgericht in Sachen der Staatseisenbahn-Verwaltung;

28. die Ueberwachung des gesammten Dienstes in allen seinen Zweigen und bezüglich aller Dienststellen der Staatseisenbahn-Verwaltung.

Dem Eisenbahnministerium bleibt es jederzeit unbenommen, auch noch andere als die vorstehend angeführten Angelegenheiten, sei es bleibend seinem vorbehaltenen Wirkungskreise einzuverleiben, sei es, soweit nicht der vorgeschriebene Instanzenzug alterirt wird, im einzelnen Falle aus besonderen Gründen seiner Würdigung und Entscheidung zu unterziehen, sowie auch umgekehrt einzelne der vorstehend aufgezählten Angelegenheiten, sofern sie sich ihrer Natur nach überhaupt hiezu eignen, in widerruflicher Weise den untergeordneten Staatbahn-Directionen und beziehungsweise Eisenbahn-Bauleitungen zur selbstständigen Erledigung im Namen des Ministeriums zu übertragen.

Beschwerdezug an das Ministerium in Angelegenheiten der Staatseisenbahn-Verwaltung.

§ 7.

Das Eisenbahnministerium entscheidet über alle Beschwerden gegen die von den ihm unterstehenden Staatsbahn-Directionen und Eisenbahn-Bauleitungen in

ihrem eigenen Wirkungskreise getroffenen Entscheidungen und erlassenen Verfügungen.

Solche Beschwerden sind, so weit nicht besondere Vorschriften für bestimmte Fälle ausdrücklich ein Anderes festsetzen, innerhalb längstens vier Wochen vom Tage der Zustellung der anzufechtenden Verfügung an einzubringen.

Hilfsorgane des Ministeriums:

a) K. k. General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen.

§ 8.

Die Aufsicht und Controle über den Bauzustand und Betrieb der dem öffentlichen Verkehre übergebenen Staats- wie Privateisenbahnen zur Handhabung der Ordnung und Sicherheit (vergl. § 5, Punkt 19) erfolgt im Sinne der bestehenden Gesetze und Verordnungen und insbesondere im Sinne der Bestimmungen der Eisenbahn-Betriebsordnung vom 16. November 1851, R.-G.-Bl. Nr. 1 vom Jahre 1852, durch eine dem Eisenbahnministerium unmittelbar unterstehende Dienststelle, welche die Bezeichnung „k. k. General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen“ (Eisenbahn-Aufsichtsbehörde) führt.

Insoweit in bestehenden Vorschriften gewisse Amtshandlungen der General-Inspection (Aufsichtsbehörde) zugewiesen sind, bleibt es dem Eisenbahnministerium vorbehalten, diese Amtshandlungen auch durch seine eigenen Organe oder durch Organe anderer ihm unterstehender Dienststellen besorgen zu lassen.

Dem Vorstande der General-Inspection, der den Titel „General-Inspector der österreichischen Eisenbahnen“ führt, wird das zur Besorgung des Ueberwachungsdienstes erforderliche Personal beigegeben.

Die näheren Bestimmungen über den Wirkungskreis und die Obliegenheiten der General-Inspection, sowie über die Geschäftseintheilung bei derselben werden durch eine für die genannte Dienststelle vom Eisenbahnministerium zu erlassende besondere Dienstinstruction getroffen.

b) K. k. Central-Wagendirigirungsamt der Oesterreichischen Staatsbahnen.

§ 9.

Die dem Eisenbahnministerium im § 6, Punkt 23, mit vorbehaltene Evidenz und oberste einheitliche Disposition über den gesammten Wagenpark der österreichischen Staatsbahnen wird durch eine dem Ministerium unmittelbar unterstehende, als einheitliches Executivorgan desselben fungirende, selbstständige Hilfsstelle besorgt, welche die Bezeichnung: „k. k. Central-Wagendirigirungsamt der Oesterreichischen Staatsbahnen“ erhält und von einem Vorstande geleitet wird, der den Titel „Director“ des genannten Amtes führt.

Das Central-Wagendirigirungsamt hat nach den unmittelbaren Aufträgen des Ministeriums und unter Ueberwachung desselben insbesondere die Evidenz des gesammten Wagenparkes der Staatseisenbahn-Verwaltung einschliesslich der Lademittel und Wageneinrichtungen, die Vertheilung desselben an bestimmte Bahngebiete und beziehungsweise an die einzelnen Staatsbahn-Directionsbezirke, die tägliche Ausgleichung der in diesen Bezirken sich ergebenden Ueberschüsse und Abgänge an Wagen, Lademitteln und Wageneinrichtungen und die sonstigen zur einheitlichen Leitung und Ueberwachung des Wagendirigirungsdienstes gehörigen Geschäfte, die Abrechnung der Wagen im Verkehre mit fremden Bahnen und mit den Parteien, sowie endlich die Zusammenstellung der Gesammtstatistik über die Leistung der Wagen zu besorgen.

Geschäftserledigung im Einvernehmen mit anderen Ministerien.

§ 10.

Bezüglich jener in den §§ 5 bis 7 genannten Angelegenheiten, welche zugleich den Wirkungskreis anderer Ministerien berühren, hat das Eisenbahnministerium vor der Erledigung des Gegenstandes das Einvernehmen mit den betheiligten anderen Ministerien zu pflegen.

Insbesondere ist bezüglich aller Eisenbahn-Angelegenheiten von grösserer finanzieller Tragweite, namentlich solcher, welche auf die Aufstellung des Staatsvoranschlages einen erheblichen Einfluss zu üben geeignet sind oder eine dauernde Belastung des Staatsvermögens bezwecken, nach den hiefür bestehenden Einzelbestimmungen das vorherige Einvernehmen mit dem Finanzministerium, ferner in allen wichtigeren Fragen der Dienstesorganisation der Staatseisenbahn-Verwaltung, sowie in allen Fragen des Eisenbahnwesens, welche die militärische Benützbarkeit der Eisenbahnen betreffen oder sonst die militärischen Interessen berühren, das vorherige Einvernehmen mit dem Reichs-Kriegsministerium und, soweit es sich um die Sicherstellung oder Concessionirung neuer Eisenbahnlinien handelt, auch mit dem Handelsministerium, endlich in allen Angelegenheiten, insbesondere in Tariffragen, welche für Handel und Gewerbe, sowie für die Landescultur von Wichtigkeit sind, das Einvernehmen mit dem letztgenannten Ministerium, beziehungsweise mit dem Ackerbauministerium zu pflegen.

Staatseisenbahnrath.

§ 11.

Zur Begutachtung allgemeiner volkswirthschaftlicher Fragen im Bereiche des Eisenbahn-Verkehrswesens wird dem Eisenbahnministerium ein „Staatseisenbahnrath“ beigegeben.

Bei eintretendem Bedürfnisse können zur Begutachtung socher Fragen auch den Staatsbahn-Directionen für deren Bezirke Beiräthe beigegeben werden.

Die näheren Bestimmungen über die Zusammensetzung und Wirksamkeit des Staatseisenbahnrathes, sowie der vorgedachten Beiräthe bleiben der Regelung durch besondere Statute vorbehalten.

III. Die Staatsbahn-Directionen.

Aufgabe und Stellung der Staatsbahn-Directionen im Allgemeinen.

§ 12.

Den Staatsbahn-Directionen obliegt unter der oberen Leitung des Eisenbahnministeriums und auf Grund der von demselben ergehenden Weisungen die örtliche Verwaltung aller zu ihrem Bezirke gehörenden Bahnstrecken.

Die Staatsbahn-Directionen sind für die Sicherheit und Ordnung des Betriebes in ihrem Bezirke im Sinne der Eisenbahn-Betriebsordnung vom 16. November 1851, R.-G.-Bl. Nr. 1 ex 1852, verantwortlich. Sie verkehren in allen ihrem Wirkungskreise zugewiesenen Angelegenheiten unmittelbar mit den hiezu berufenen Militär- und Civilbehörden mit Ausnahme der obersten Centralstellen, sofern nicht nach Massgabe dieses Statutes oder nach den speciellen Anordnungen ein solcher Verkehr auch mit letzteren vorgesehen ist.

Den Anforderungen der instradirenden Militärbehörden wegen Beförderung von Truppen- und Heereserfordernissen haben die Staatsbahn-Directionen innerhalb des eigenen Bezirkes unbedingt zu entsprechen und nöthigenfalls die hiezu erforderlichen Transportmittel zu reclamiren.

Insoweit die Militärtransporte die Grenzen des eigenen Bezirkes überschreiten, hat die Staatsbahn-Direction, an welche die instradirende Militärbehörde sich gewendet hat, im Einvernehmen mit den berührten Nachbarbezirken wegen Uebernahme und Weiterbeförderung des Militärtransportes bis zum Bestimmungsorte das Geeignete einzuleiten.

Grundsätzliche Bestimmungen über die Dienstesorganisation bei den Staatsbahn-Directionen.

§ 13.

Jede Staatsbahn-Direction bildet für die Hauptdienstzweige des Eisenbahn-Betriebsdienstes (Bahnerhaltung, Verkehr und Zugförderung), sowie für die Bauverwaltung, die Werkstätten- und Materialverwaltung, dann für die allgemeinen administrativen, commerciellen und finanziellen, beziehungsweise Rechnungsangelegenheiten eine einheitliche Dienststelle.

Derselben sind die im § 3 genannten, als unterste Dienststellen des localen Betriebsdienstes fungirenden Organe untergeordnet.

Zu ihrer Unterstützung in der unmittelbaren Ueberwachung der eben erwähnten untersten Dienststellen des localen Betriebsdienstes werden den Staatsbahn-Directionen nach Bedürfniss, als integrirende Theile der Directionen selbst, besondere Controlorgane für bestimmte Amtsrayons beigegeben, welchen ausserdem, ebenso wie den im § 3 lit. b genannten Bahnbetriebsämtern, mit Genehmigung des vorgesetzten Ministeriums zur Entlastung der Direction eine Reihe minder wichtiger, rein laufender interner Verwaltungsgeschäfte zur selbstständigen Besorgung, sowie auch mit Ausschluss eines jeden förmlichen Entscheidungsrechtes ein vermittelnder Verkehr mit dem Publicum überlassen werden kann.

Zur Vollziehung der Geldanweisungen der Staatsbahn-Directionen und als Sammelstelle für die Einnahmeabfuhren der Stationen wird am Sitze jeder Staatsbahn-Direction eine eigene Directionscasse aufgestellt.

Leitung und Gliederung der Staatsbahn-Directionen.

§ 14.

Jede Staatsbahn-Direction wird von einem Vorstande geleitet, welcher den Titel „k. k. Staatsbahn-Director" führt und in der fünften oder sechsten Rangsclasse der Staatsbeamten steht. Derselbe ist für die gesammte Geschäftsführung, insbesondere für die Sicherheit, Ordnung und Regelmässigkeit des Betriebes, innerhalb seines Directionsbezirkes verantwortlich.

Dem Staatsbahn-Director werden nach Bedarf je ein administrativ und ein technisch vorgebildeter Stellvertreter beigegeben.

Bei Anwesenheit des Staatsbahn-Directors sind die Stellvertreter verpflichtet, denselben bei Bewältigung seiner Aufgaben thatkräftigst zu unterstützen und ihm insbesondere in allen wichtigeren Fragen der ihnen unterstellten Dienstzweige mit ihrem fachlichen Rathe zur Seite zu stehen.

Den Stellvertretern können über Bestimmung des Staatsbahn-Directors zu seiner Entlastung ihm vorbehaltene Angelegenheiten von minderem Belange ein- für allemal zur selbstständigen Erledigung übertragen werden. Im Falle der Abwesenheit oder Behinderung des Staatsbahn-Directors geht die Leitung der Geschäfte an seinen Stellvertreter, beziehungsweise bei Vorhandensein von zwei Stellvertretern an den rangsälteren derselben mit den dem Director vorbehaltenen Befugnissen über.

Zur unmittelbaren Wahrnehmung der nach einzelnen Dienstzweigen zusammengefassten Geschäfte werden weiter jeder Staatsbahn-Direction eine Anzahl von Referenten und das erforderliche Hilfspersonal beigegeben.

Den Referenten obliegt die unmittelbare Wahrnehmung der Geschäfte des ihnen unterstellten Dienstzweiges, wie auch die stete Ueberwachung der für denselben bestehenden unteren Dienststellen und namentlich die fortgesetzte Sorge in der Richtung, dass der Dienst in dem betreffenden Dienstzweige in Gemässheit der einschlägigen Dienstvorschriften gehandhabt werde und jederzeit den fachlichen Anforderungen Genüge leiste.

Denselben können von dem Staatsbahn-Director gewisse untergeordnete Geschäfte ein- für allemal zur selbstständigen Erledigung übertragen werden.

Sämmtliche Organe der Staatsbahn-Direction haben den Dienst innerhalb der bestehenden Vorschriften nach den vom Director ertheilten Weisungen zu führen und sind demselben für ihre Dienstleistung verantwortlich.

Zur Regelung der internen Dienstesausübung bei den Staatsbahn-Directionen wird vom Eisenbahnministerium eine einheitliche „Geschäftsordnung" erlassen.

Persönliche Obliegenheiten des Staatsbahn-Directors.

§ 15.

Dem Staatsbahn-Director obliegt persönlich, die Ausführung der höheren Anordnungen zu veranlassen und zu überwachen, die ihm unterstehenden Organe zur Erfüllung ihrer Obliegenheiten anzuhalten und für deren gedeihliches Zusammenwirken, wie auch für die thunlichst ökonomische Gebahrung Sorge zu tragen.

Er hat das Geschäftsergebniss des Bezirkes sorgsam zu beachten und auf die Verbesserung desselben sowie der Betriebsführung überhaupt durch geeignete Massnahmen innerhalb seines Wirkungskreises und durch Antragstellung bei dem vorgesetzten Ministerium hinzuwirken. Er hat ferner den commerciellen Bedürfnissen des Bezirkes eine besondere Aufmerksamkeit zuzuwenden und sich hienach ergebende Anträge an das Ministerium unter eingehender Darlegung der speciellen Verhältnisse zu stellen.

Bei Gefahr im Verzuge ist der Staatsbahn-Director berechtigt und verpflichtet, auch in Angelegenheiten, welche seinen Wirkungskreis überschreiten, die erforderlichen Verfügungen zu treffen; behufs nachträglicher Genehmigung derselben hat er aber sofort dem vorgesetzten Ministerium Bericht zu erstatten.

Rechtliche Vertretung der Staatseisenbahn-Verwaltung durch die Staatsbahn-Directionen.

§ 16.

Die Staatsbahn-Directionen vertreten innerhalb ihres Geschäftsbezirkes in allen ihrer Competenz zugehörigen Angelegenheiten die Staatseisenbahn-Verwaltung selbstständig, so dass sie auch ohne besonderen höheren Auftrag durch ihre Rechtshandlungen, Verträge, Processe,

Vergleiche etc. für dieselbe Rechte erwerben und Verpflichtungen übernehmen.

Für die Verbindlichkeit der von der Staatsbahn-Direction abzugebenden schriftlichen Erklärungen genügt die Unterschrift des Directors oder für denselben diejenige eines seiner Stellvertreter oder eines der Referenten der Staatsbahn-Direction.

Wirkungskreis der Staatsbahn-Directionen.

§ 17.

Den Staatsbahn-Directionen obliegt innerhalb ihres Geschäftsbezirkes die Erledigung aller Geschäfte der Eisenbahnbau- und Betriebsverwaltung, so weit dieselben nicht dem vorgesetzten Ministerium vorbehalten oder besonderen, dem letzteren unmittelbar unterstellten Eisenbahn-Bauleitungen zugewiesen sind.

Der Wirkungskreis der Staatsbahn-Directionen umfasst sonach insbesondere auch:

1. Die Regelung des Dienstes in allen seinen Zweigen innerhalb des ganzen Directionsbezirkes im Rahmen und in Ausführung der vom Ministerium erlassenen einheitlichen Instructionen und Dienstvorschriften und die Sorge für eine richtige und gleichmässige Anwendung derselben;

2. die Neuaufnahme von Beamten in den zwei untersten Dienstclassen unter den vom Eisenbahnministerium hinauszugebenden Bestimmungen, die Versetzung und Dienstesenthebung (Versetzung in den Ruhestand) von Beamten der drei untersten Dienstclassen, in letzterem Umfange auch die Besetzung von Beamtenposten, ferner die Aufnahme (Anstellung), Beförderung (Vorrückung), Versetzung oder Dienstesenthebung (Versetzung in den Ruhestand, Kündigung) aller Unterbeamten und Diener, einschliesslich der Wächter, dann des von Fall zu Fall nothwendig werdenden Aushilfspersonales innerhalb der bestehenden Systemisirung und genehmigten Präliminarien unter genauer Einhaltung der hiefür bestehenden Directiven, insbesondere der für die Aufnahme in den Dienst aufgestellten allgemeinen und besonderen Bedingungen, dann der Prüfungs- und Beförderungsvorschriften;

3. die Disciplinarbehandlung des gesammten unterstehenden Personales;

4. die Bewilligung von Zulagen an Unterbeamte und Diener, so weit solche Zulagen in den bestehenden Vorschriften ihre Begründung finden, sowie von Remunerationen und Unterstützungen an die unterstehenden Bediensteten bis zum Betrage von 100 fl. an eine und dieselbe Person innerhalb eines und desselben Rechnungsjahres;

5. die Erledigung der sonstigen dienstlichen Angelegenheiten des unterstehenden Personales, soweit dieselben nicht gemäss der gegenwärtigen Organisation oder nach dem Inhalte der bestehenden Personalvorschriften ausdrücklich entweder dem vorgesetzten Ministerium vorbehalten oder den unmittelbaren Dienstvorständen überlassen sind;

6. die administrativen und finanziellen Angelegenheiten der für das Personal bestehenden Alters- und Invaliditäts-Versorgungsinstitute und sonstigen Humanitätsanstalten, soweit dieselben nicht gemäss der gegenwärtigen Organisation oder nach dem Inhalte der betreffenden Statuten ausdrücklich dem vorgesetzten Ministerium vorbehalten sind;

7. die Angelegenheiten der gesetzlichen Kranken- und Unfallversicherung für das unterstehende Personal;

8. die unmittelbare Leitung des Sanitätsdienstes, insbesondere auch die Antragstellung bezüglich der Eintheilung der bahnärztlichen Bezirke und der für dieselben zu gewährenden bahnärztlichen Honorare, die Ernennung und Kündigung der Bahnärzte;

9. alle Steuer- und Gebührenangelegenheiten, sowie die Angelegenheiten der Brandschaden- und Haftpflichtversicherung;

10. der Abschluss von Vergleichen über gegen die Staatseisenbahn-Verwaltung oder von derselben erhobene, wie immer Namen habende Ansprüche, sofern die Vergleichssume bei einmaliger Vergütung den Betrag von 5000 fl. und bei Vereinbarung einer fortlaufenden Leistung diejenige von 500 fl. nicht übersteigt, sowie die Antragstellung bei höheren Beträgen;

11. die Durchführung der Grundeinlösungen und der damit zusammenhängenden Geschäfte, die Evidenz des Grundeigenthums und sonstigen Immobiliarbesitzes, einschliesslich der Führung der Gebäudegrundbücher und Planevidenzen;

12. der Abschluss von Bestandverträgen oder sonstigen Verträgen über wiederkehrende Leistungen mit Ausnahme der Entlehnung von Fahrbetriebsmitteln, sofern der Bestandzins oder die sonstige wiederkehrende Leistung den jährlichen Betrag von 100 fl. nicht übersteigt, oder sofern bei höheren Beträgen bis 1000 fl. der Vertrag nicht auf eine ein Jahr überschreitende feste Dauer abgeschlossen werden soll, endlich der Nachlass von Pachtzinsen bis zum Betrage von 100 fl.; die Antragstellung an das Ministerium in Fällen, wo obige Ziffergrenzen überschritten werden sollen;

13. die Erstellung der Ausgabenpräliminarien für den eigenen Bezirk und deren Vorlage an das Ministerium; die Evidenz und selbstständige Verwaltung der den Directionen auf Grund des Finanzgesetzes zugewiesenen Credite, und zwar speciell bezüglich der im Ordinarium für Umgestaltungsbauten, sowie aller im Extraordinarium vorgesehenen Credite auf Grund der vom Ministerium genehmigten Detailverwendungs- und Arbeitsprogramme; die Rechnungslegung über alle den Directionen zugewiesenen Credite, beziehungsweise über die gesammten Ausgaben des eigenen Bezirkes, die directe Vorlage der betreffenden Gebahrungsausweise und Rechnungsabschlüsse an den Obersten Rechnungshof und deren Vertretung vor dem letzteren, sowie vor dem vorgesetzten Ministerium;

14. die Feststellung der Projecte für alle Bauanlagen auf den Linien des eigenen Bezirkes, bezüglich deren nicht dem Ministerium gemäss der Bestimmungen des § 5 der gegenwärtigen Organisation die Genehmigung vorbehalten ist, und die Einleitung der politischen Begehungscommissionen;

15. die selbstständige Vergebung aller Bauarbeiten längs der Linien des eigenen Bezirkes, für welche nicht selbstständige Bauleitungen aufgestellt wurden und bezüglich deren sich das Eisennahnministerium nicht die Bauvergebung im einzelnen Falle ausdrücklich vorbehalten hat, innerhalb der im § 6, Punkt 17, angegebenen Ziffergrenzen und die Antragstellung an das Ministerium bei Ueberschreitung dieser Grenzen; die Ertheilung des Bauconsenses bezüglich derselben Bauten im Namen des Ministeriums, sofern bei der politischen Begehungscommission von Seiten der interessirten Parteien keine Einwendung gegen das Project erhoben wurde, und sodann bezüglich der den Projecten entsprechenden Herstellungen in gleicher Weise auch die Ertheilung des

Benützungsconsenses, endlich die weitere Durchführung aller Bauten innerhalb des eigenen Bezirkes, für welche nicht selbstständige Bauleitungen aufgestellt sind, vorbehaltlich der Einholung der Genehmigung des Ministeriums für die Schlussabrechnung mit den Bauunternehmern bezüglich jener Bauten, welche mit Genehmigung des Ministeriums vergeben worden sind;

16. die Vorverhandlungen mit den Unternehmungen fremder, im Anschlusse an Strecken der österreichischen Staatsbahnen zu erbauender Eisenbahnen über den Anschluss des Verkehres und die Bedingungen dieses Anschlusses, sowie die Theilnahme an den bezüglichen Commissionen, desgleichen die Verhandlungen über die Modalitäten der allenfalls von der Staatseisenbahn-Verwaltung zu übernehmenden Betriebsführung, vorbehaltlich der Genehmigung der diesfälligen Vereinbarungen durch das Ministerium, der Abschluss von Verträgen über an die Staatsbahnstrecken anschliessende Schleppbahnen und Industriegeleise nach den hiefür vom Ministerium erlassenen einheitlichen Directiven, endlich die Durchführung aller über die Betriebsführung bestimmter Bahnstrecken und Stationen bestehenden Verträge;

17. die Sorge für die rechtzeitige Vornahme aller für die Betriebsführung erforderlichen dienstlichen Verfügungen aus Anlass der Eröffnung neuer Linien, sowie derjenigen von Stationen und Haltestellen;

18. die Handhabung der Bahnpolizei;

19. die Genehmigung von Bauten fremder Parteien auf Bahngrund, bezw. im Bahnrayon, sowie die Gestattung von Privatbauten an der Bahn und in der Nähe von Bahnhöfen;

20. die Bestimmung der Bahn- (Imprägnirungs-, Brücken-)meisterstrecken, sowie der Wächterdiensteintheilung;

21. die Antragstellung an das Ministerium bezüglich der Grundzüge für die zu Beginn jeder Winter- und Sommerperiode zu veröffentlichenden Fahrpläne für den Personenverkehr, die Erstellung der Fahrordnungen für den Personenverkehr innerhalb des Rahmens der vom Ministerium genehmigten Grundzüge, insbesondere die Einführung, Abänderung oder Auflassung der dem reinen Localverkehre des eigenen Bezirkes dienenden Personenzüge; die Festsetzung und Abänderung der Fahrordnung für die fahrplanmässigen Güterzüge auf Grund der vom Ministerium für den Güterzugsverkehr erlassenen grundsätzlichen Bestimmungen, sowie für alle fallweise in Verkehr zu setzenden Separatzüge, die Einleitung sämmtlicher Züge einschliesslich der Militärzüge, sowie die Ueberwachung des gesammten Zugsverkehres;

22. die Evidenz und Verfügung über den Maschinen- und Wagenpark innerhalb des Directionsbezirkes, die Antragstellung an das Ministerium auf eine etwa erforderliche Vermehrung oder Veränderung des Fahrparkes, die Evidenz über die Reservebestandtheile und die Führung der Statistik über die Achs- und Radbrüche;

23. die Beschaffung des jährlichen Bedarfes an Bau- und Betriebsmaterialien, dann aller mechanischen oder elektrischen Betriebs- und maschinellen Werkstätteneinrichtungen, sowie endlich aller Inventarstücke mit alleiniger Ausnahme der Fahrbetriebsmittel, und zwar die selbstständige Lieferungsvergebung, sofern die Vertragssumme bei allgemeiner öffentlicher Concurrenz und unter Zuschlag an den Bestbieter den Betrag von 150.000 Gulden und anderenfalls denjenigen von 50.000 fl. nicht übersteigt, und über diese Ziffergrenzen hinaus die Antragstellung an das Ministerium, endlich die Vornahme von Materialerprobungen, sowie die Uebernahme der von dem Ministerium beschafften Fahrbetriebsmittel;

24. die Erledigung der Beschwerden über die unterstehenden Betriebsorgane, sowie sämmtlicher aus dem Personen- und Güterverkehre erwachsenden Reclamationen;

25. die Antragstellung an das Ministerium bezüglich der Abänderung der Tarife im Personen- und Güterverkehre, sowie bezüglich der Ertheilung von Frachtermässigungen;

26. die Bewilligung von Fahrbegünstigungen und Frachtermässigungen, soweit dieselbe den Directionen in den besonderen Vorschriften ausdrücklich überlassen ist, dann diejenige von Ermässigungen der localen Nebengebühren im Güterverkehre, als Auf- und Ablegegebühr, Ueberladegebühr, Hebekrahngebühr, Waaggebühr, Lagergeld, Wagenverzögerungsgebühr u. dgl. in Gemässheit der besonderen Instructionen, sowie die Antragstellung für in den letzteren nicht vorgesehene Fälle;

27. die Auskunftsertheilung an Parteien in Angelegenheiten der Personen- und Gütertarife, und zwar sowohl für den Localverkehr der Oesterr. Staatsbahnen, als für den Anschluss- und Verbandsverkehr mit fremden in- und ausländischen Verkehrsanstalten;

28. die Gewährung von Frachtgebühren-Crediten nach den hiefür bestehenden Normen;

29. die Geschäfte der Rechnungsprüfung und der Abrechnung bezüglich der Transporteinnahmen im Personen- und Güterverkehre, und zwar sowohl derjenigen aus dem Localverkehre wie derjenigen aus den directen in- und ausländischen Anschluss- und Verbandsverkehren;

30. die Abrechnung über die Postbeförderung, dann die Aufstellung der Rechnungen über Gebührencredite und deren Hereinbringung, insbesondere auch gegenüber den übrigen staatlichen Verwaltungszweigen;

31. Die Nachsicht, bezw. Abschreibungsbewilligung von Rechnungsmängeln oder uneinbringlichen Forderungen, dann von bei Materialien und Inventargegenständen sich ergebenden Verlusten, sofern der Geldwerth von Fall zu Fall den Betrag von 500 fl. und in demselben Jahre im ganzen Directionsbezirke den Betrag von 5000 fl. nicht übersteigt, unbeschadet der Verfolgung solcher Angelegenheiten im Disciplinarwege;

32. die directe Abfuhr der überschüssigen Betriebsgelder an die hiefür bestimmten Staats- oder sonstigen Cassen;

33. die Vertretung der Staatseisenbahn-Verwaltung bei eisenbahnfachlichen Conferenzen und Verbänden, soweit sich nicht die diesfällige Betheiligung vom Eisenbahnministerium, als eine für den Gesammtbereich der Staatseisenbahn-Verwaltung einheitliche, vorbehalten wird.

Dem Eisenbahnministerium bleibt es anheimgegeben, Verwaltungsgeschäfte, welche hienach an sich in den selbstständigen Wirkungskreis jeder Staatsbahn-Direction fallen, bezüglich deren es ihm aber zweckmässig erscheint, dass sie für einen grösseren Bezirk einheitlich besorgt werden, einer einzelnen Staatsbahn-Direction, sei es für den ganzen Dienstbereich der Staatseisenbahn-Verwaltung, sei es für einige Directionsbezirke, zur einheitlichen Erledigung zu übertragen.

Das Eisenbahnministerium wird ferner dafür Sorge tragen, dass Seitens der Staatsbahn-Directionen in allen deren Wirkungskreise zugewiesenen Angelegenheiten, welche die militärische Benützbarkeit der Bahn betreffen oder sonst die militärischen Interessen berühren, die er-

forderlichen Vorlagen rechtzeitig an das Reichs-Kriegsministerium erstattet werden.

Die Staatsbahn-Directionen sind verpflichtet, die Voranschläge und Rechnungsabschlüsse für ihren Bezirk in Gemässheit der für die Präliminirung und Verrechnung der Staatseinnahmen und Staatsausgaben jeweils giltigen Vorschriften aufzustellen.

IV. Die Eisenbahn-Bauleitungen.

Grundsätzliche Bestimmungen über di Organisation und den Wirkungskreis der Eisenbahn-Bauleitungen.

§ 18.

Die im dritten Abschnitte, §§ 15 bis 17, der gegenwärtigen Organisation für die k. k. Staatsbahn-Directionen gegebenen Vorschriften haben im Allgemeinen auch auf den Dienst der dem Ministerium unmittelbar unterstehenden Eisenbahn-Bauleitungen sinngemässe Anwendung zu finden mit der Massgabe, dass die Prüfung und definitive Verbuchung der von den Bauleitungen gelegten Rechnungen, sowie die Uebersendung der abgeschlossenen Baurechnungen an den Obersten Rechnungshof durch das Ministerium erfolgt, und dass weiter zur Vornahme der Beschaffung von Materialien und Ausrüstungsgegenständen für die Neubaulinien Seitens des Ministeriums erforderlichen Falles eine nach Lage des Falles geeignete Staatsbahn-Direction bestimmt werden wird. Im Uebrigen obliegt auch den Eisenbahn-Bauleitungen bezüglich der ihnen überwiesenen Staatseisenbahnbauten gleichfalls die Erledigung aller Geschäfte, soweit dieselben nicht ausdrücklich dem Ministerium vorbehalten sind.

Innerhalb des Rahmens der vorstehenden Bestimmungen werden die Grundzüge für die Organisation der Eisenbahn-Bauleitungen vom Eisenbahnministerium festgesetzt.

V. Personal- und allgemeine Schlussbestimmungen.

Grundsätzliche Bestimmungen über die Stellung des Personals der Staatseisenbahn-Verwaltung.

§ 19.

Die Rechte und Pflichten desjenigen Personals der staatlichen Eisenbahn-Verwaltung, welchem derzeit nicht der Charakter wirklicher Staatsbediensteter zukommt und auf welches sohin die Bestimmungen des Gesetzes vom 15. April 1873, R.-G.-Bl. Nr. 47, keine Anwendung finden, werden unter Wahrung der von demselben erworbenen Rechte durch eine vom Eisenbahnministerium zu erlassende Dienstordnung (Dienstpragmatik), eventuell durch besondere Dienstverträge, sowie die Ruheversorgung desselben und die Versorgung der Witwen und Waisen durch besondere Pensions- (Provisions-) Institute auf Grund der theils von den Theilnehmern, theils von der Staatsverwaltung in dieselben zu leistenden Beiträge und unter Garantieleistung der Staatsverwaltung für die Ruhegenüsse geregelt.

Insoweit nicht hiedurch, sowie durch die bestehenden sonstigen gesetzlichen Vorschriften eine Verschiedenheit der Rechte und Pflichten bedingt ist, finden auf dieses Personale die für Staatsbeamte und Staatsdiener geltenden Normen sinngemässe Anwendung.

Für diejenigen zu dem mehrerwähnten Personale gehörigen Beamten und Diener, welche in Folge Verleihung eines im Staatsdienste systemisirten Postens der staatlichen Eisenbahn - Verwaltung in den wirklichen Staatsdienst übernommen werden, wird die anlässlich dieses Uebertrittes für ihre neuen Bezüge gesetzlich zu entrichtende Dienstverleihungstaxe, jedoch nur so weit hiebei eine Erhöhung ihrer bisherigen Bezüge nicht platzgreift, auf den Staatseisenbahnetat übernommen; auch können dieselben, gegen rechtsgiltigen Verzicht auf den Bezug eines Ruhegenusses nach allgemeinen Staatsbeamtennormen, Mitglieder des obenerwähnten besonderen Pensions- (Provisions-) Institutes der Staatseisenbahn-Verwaltung verbleiben.

Grundsätzliche Bestimmungen über die Dienstsprache der Staatseisenbahn-Verwaltung.

§ 20.

Die Dienstsprache der Staatseisenbahn-Verwaltung ist die deutsche.

In derselben hat insbesondere der gesammte innere Dienst mit Einschluss des Verkehres aller Organe der Staatseisenbahn-Verwaltung unter einander stattzufinden. Alle Organe der Staatseisenbahn-Verwaltung haben mit den Militär- und Civilbehörden in deutscher Sprache zu verkehren.

Die in Galizien aufgestellten Staatsbahn-Directionen und die denselben unterstehenden, in diesem Lande befindlichen Dienststellen haben jedoch in Gemässheit der dort in Kraft stehenden, auf Grund der Allerhöchsten Entschliessung vom 4. Juni 1869 erlassenen Ministerial-Verordnung vom 5. Juni 1869, L.-G.-Bl. für Galizien Nr. 24, sich im Verkehre mit den landesfürstlichen, nichtmilitärischen Behörden, Aemtern und Gerichten im Lande wie auch mit den dortigen autonomen Behörden und Organen der polnischen Sprache zu bedienen.

Diese Bestimmung findet keine Anwendung auf den gegenseitigen Verkehr der bezeichneten Dienststellen unter einander oder mit den im Lande befindlichen Aemtern und Organen des Post- und Telegraphendienstes.

Die bei den Staatsbahn-Directionen einlangenden, in einer der in den Landestheilen, in welchen die den genannten Dienststellen zugewiesenen Bahnstrecken gelegen sind, gebräuchlichen landesüblichen Sprachen verfassten Eingaben und Zuschriften von Parteien oder autonomen Behörden und Organen sind in derselben Sprache zu beantworten.

Alle für das Publicum bestimmten Mittheilungen (Kundmachungen, Aufschriften, Circulare etc.) sind in der deutschen und der betreffenden landesüblichen Sprache zu erlassen.

Der Verkehr mit dem Publicum hat in der deutschen oder in der betreffenden landesüblichen Sprache stattzufinden, je nachdem die Anfrage oder Aeusserung, welche hiezu Anlass gibt, in der einen oder anderen Sprache erfolgt ist.

Schlussbestimmung.

§ 21.

Der Zeitpunkt, mit welchem die vorstehende Organisation in Wirksamkeit tritt, wird besonders festgesetzt.

Mit diesem Zeitpunkte treten alle entgegenstehenden Bestimmungen ausser Kraft, insbesondere die mit den Verordnungen des k. k. Handelsministeriums vom 24. Juni 1884, Z. 1136/H.M., R.-G.-Bl. Nr. 103, und vom 15. December 1891, Z. 3522 H.M., R.-G.-Bl. Nr. 183, erlassene Organisation der Staatseisenbahn-Verwaltung in den im Reichsrathe vertretenen Königreichen und Ländern, ferner die Verordnung des k. k.

Handelsministeriums vom 26. August 1875, R.-G.-Bl. Nr, 116, betreffend die Organisation der General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen, sowie auch die Verordnung des Handelsministers vom 15. Juli 1894, R.-G.-Bl. Nr. 122, betreffend die Regelung der Beziehungen der General-Direction der Oesterreichischen Staatsbahnen zur General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von Ungar.-Hradisch nach Bilowitz eventuell bis nach Brzezolup.

Das k. k. Handelsministerium hat dem k. k. Commercialrathe und mähr.-schles. Landes-Advocaten Dr. Carl Freiherrn von Offermann in Brünn die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von der Station Ungar.-Hradisch der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft über Jaroschau nach Bilowitz, eventuell bis nach Brzezolup im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Wien, am 7. Jänner 1896. Z. 73.195 ex 1895.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von Mähr.-Trübau nach Zwittau.

Das k. k. Handelsministerium hat dem Gemeinderathe in Mähr.-Trübau die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von der Station Mähr.-Trübau der Mährischen Westbahn zur Station Zwittau der Linie Wien—Brünn der k. k. Oesterr.-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Wien, am 8. Jänner 1896. Z. 67.193 ex 1895.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Linie Krakau—Podwołoczyska: Herstellung von Schneeschutzanlagen: Politische Begehung und Enteignungsverhandlung.) Die k. k. Statthalterei in Lemberg hat die politische Begehung und Enteignungsverhandlung hinsichtlich des Projectes für die Herstellung von Schneeschutzwänden in km 407·7/408·3 für den 25. Jänner anberaumt, und wurde mit der Leitung der Commission der k. k. Bezirkscommissär Dr. Stanislaus Usłyanowski betraut. [G.-I.-Z. 478.]

— (Linie Stryj—Lawoczne: Herstellung eines Industriegeleises: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Lemberg hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes des Lajos Kriser für die Herstellung eines schmalspurigen Industriegeleises für Locomotivbetrieb in der Station Synowódzko wyzne als Verlängerung der Waldindustriebahn Synowódzko-Kuczelnica für den 24. Jänner anberaumt, und wurde mit der Leitung der Commission der k. k. Bezirkscommissär Dr. Stanislaus Usłyanowski betraut. [G.-I.-Z. 722.]

Projectirte Localbahn Erdweis-Litschau. (Anordnung der Trassenrevision.) Die k. k. Statthalterei in Wien hat hinsichtlich des von Carl Peter in Litschau vorgelegten Vorprojectes für eine schmalspurige Localbahn von der Station Erdweis der k. k. Staatsbahnlinie Gmünd—Prag nach Litschau die Trassenrevision in Verbindung mit der Stationscommission auf den 24. Jänner anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Bezirkscommissär Dr. Franz Richter betraut. [G.-I.-Z. 811.]

Südbahn-Gesellschaft. (Linie Wien—Triest: Bauliche Herstellung in der Station Matzleinsdorf.) Das Project für die Verlängerung des der Speditionsfirma Josef J. Leinkauf gehörigen Gütersammelmagazines in der Station Matzleinsdorf durch Herstellung eines Zubaues, sowie für die Herstellung eines Nebengebäudes und die hiemit im Zusammenhange stehende Verlegung des Magazinsgeleises. Beseitigung der Weichenverbindung 34/43 und für die Ueberstellung des Wächterhauses wurde genehmigt. [28. December 1895, Z. 76.364.]

— (Stockgeleise in Mödling.) Behufs Aufstellung von Reservezügen wurden in der Station Mödling ein Stockgeleise verlängert und zwei entbehrlich gewordene Drehscheiben abgetragen. [14. December 1895, Z. 73.000.]

— (Linie Kufstein—Ala: Bauliche Herstellung in Kufstein.) Auf dem zur ausschliesslichen Benützung der kgl. Bayerischen Staatsbahnen dienenden Bahnhoftheile der Station Kufstein wurde eine neue Drehscheibe mit 16 m Durchmesser aufgestellt. [30. November 1895, Z. 69.988.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Strecke Innsbruck—Bregenz: Eröffnung der Haltestelle Unterperfuss.) Am 1. Jänner ist die zwischen den Stationen Kematen in Tirol und Zirl in km 12·0/2 bei Wächterhaus Nr. 7 gelegene Haltestelle Unterperfuss für den Personen- und Gepäcksverkehr eröffnet worden. Die Ausgabe der Fahrkarten erfolgt in der Haltestelle selbst, die Aufnahme des Reisegepäcks nur im Nachzahlungswege. In Unterperfuss nehmen sämmtliche Personenzüge, auch die nur am Mittwoch, Samstag und an Sonn- und Feiertagen verkehrenden Züge Nr. 312, 337 und 338, Aufenthalt. [Z. 3217.]

— (Locomotivprüfungen.) Am 22. October 1895 wurde im Sinne des General-Inspections-Erlasses vom 12. October 1895, Z. 19.451, behufs Bemessung der Geschwindigkeit neuerlich die technisch-polizeiliche Prüfung rücksichtlich dreier auf den Linien der k. k. Oesterr. Staatsbahnen verwendeter Personenzugs-Locomotiven mit Schlepptender vorgenommen. Diese Locomotiven besitzen die Inventarsnummern 1855, 1856 und 1857, die Fabrikationsnummern 24, 25 und 26, gehören der Kategorie II C an und wurden im Jahre 1861 in der Locomotivfabrik G. Sigl in Wien erbaut. Die Kessel dieser Locomotiven wurden am 29. August 1895 der behördlichen Wiedererprobung mit gutem Erfolge unterzogen. Die Locomotiven besitzen im Ganzen drei Achsen, von welchen die zweite die Triebachse ist. Laufachse ist eine vorhanden, welche als erste vordere Achse situirt ist. Die Steuerung zeigt die Construction nach Stephenson, ist innenliegend, und geschieht die Umsteuerung mittelst Schraube und Hebel. Das Kesselgewicht wird durch sechs Blattfedern auf die Achsen übertragen, und sind zwischen der zweiten und dritten Achse Balanciers vorhanden. Der Kessel ist mit einer vollständigen Armatur ausgerüstet, und ist jede der Locomotiven noch versehen mit variablem Blaserohr, Hilfsgebläse, zwei Injectoren, gewöhnlichem Sandstreuapparat, Funkenfänger mit Sieb, Vacuumbremse und Tenderspindelbremse, Dampfheizungseinrichtung, Geschwindigkeitsmesser, Centralschmiervorrichtung und schwach conischem Rauchfange. Das Totalgewicht

jeder dieser Maschinen in ausgerüstetem Zustande beträgt 36·95 t. Die Probefahrten wurden auf der 10 km langen Theilstrecke der k. k. Staatsbahnen von Smichow bis Radotin unternommen und hiebei eine Maximalgeschwindigkeit von 70, bezw. 75 km und eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 60 km erreicht.

Ausserdem wurde noch eine Lastzugs-Locomotive mit Schlepptender, welche der Kategorie III C angehört und die Fabrikationsnummer 826 besitzt, welche im Jahre 1871 in der Locomotivfabrik J. A. Maffei in Hirschau bei München erbaut wurde, am 22. October 1895 der technisch-polizeilichen Prüfung behufs neuerlicher Bemessung der Fahrgeschwindigkeit unterzogen. Diese Lastzugs-Locomotive unterscheidet sich nur ganz unwesentlich von den vorbeschriebenen Maschinen, und beträgt ihr Totalgewicht 35 t. Bei der mit derselben unternommenen Probefahrt wurde eine maximale Geschwindigkeit von 58 km und eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 49 km per Stunde erreicht.

Sämmtliche vier Locomotiven wurden im Hinblicke auf das günstige Ergebniss dieser technisch-polizeilichen Prüfung als für den öffentlichen Zugförderungsdienst auf den k. k. Oesterr. Staatsbahnen für geeignet bezeichnet. [Z. 76.460 ex 1895.]

Localbahn Kojetein-Tobitschau. (Bau- und Betriebslänge.) Die Längen der Localbahn Kojetein-Tobitschau wurden behördlich festgestellt, und beträgt die Baulänge 10·521 km und die Betriebslänge 10·765 km.

Die Lage der einzelnen Stationen und Haltestellen, sowie deren Nivellette-Côte ist folgende:

Name der Stationen und Haltestellen	Angabe, ob Station oder Haltestelle	Lage bei Kilometer	Schienenhöhe in Meter
Kojetein	Station	0·000	191·52
Uhřitschitz	Haltestelle	5·315	194·60
Loboditz	„	7·759	195·32
Tobitschau	Station	10·765	193·82

[G.-I.-Z. 23.884 ex 1895.]

Verkehrsstörungen und Behebung von solchen.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen:

(Eisenbahn-Betriebsdirection Villach.)

21. Jänner: Personenverkehr in der Strecke Eisenerz—Vordernberg mit Zug 1941 eröffnet. Güterverkehr bleibt noch einen Tag eingestellt.

(Eisenbahn-Betriebsdirection Stanislau.)

20. Jänner: Gesammtverkehr auf den Kolomeaer Localbahnen, dann auf der Localbahn Hadikfalva-Radautz wieder aufgenommen.

21. Jänner: Gesammtverkehr auf der Localbahn Hatna-Kimpolung mit Zug 2953 wieder aufgenommen.

Böhmische Commercialbahnen:

17. Jänner: Wegen Schneeverwehung Gesammtverkehr in der Strecke Miröschau—Nezvěstic eingestellt. Verkehr dürfte mit morgigem Zug 705 wieder aufgenommen werden.

Dampftramway-Gesellschaft (vorm. Krauss & Comp.):

18. Jänner: In Folge starken Schneefalles und Vereisung musste der Verkehr in den Strecken Gasfabrik—Stammersdorf und Floridsdorf—Gr.-Enzersdorf neuerlich eingestellt werden.

Nachrichten aus Ungarn.

Parlamentarisches. (Bericht des kgl. ungarischen Handelsministers über die Amtsthätigkeit seines Ressorts im Jahre 1894.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat seinen Bericht über die Amtsthätigkeit des kgl. ungar. Handelsministeriums im Jahre 1894 am 10. Jänner 1896 dem Abgeordnetenhause vorgelegt, welcher in folgende Haupttheile zerfällt: Strassen-, Brücken- und öffentliche Bauten; Post, Telegraph und Telephon; kgl. ungarische Postsparcasse; Gewerbe und Handel; Aussenhandel und Zollangelegenheiten; Eisenbahnangelegenheiten; Marine- und Schiffahrtsangelegenheiten; Regulirung des Eisernen Thores; Landesstatistik; Beamtenbildungsanstalten.

Das Eisenbahnwesen betreffend, schildert der Bericht die Fortschritte sowohl in baulicher als auch in finanzieller, commercieller und administrativer Beziehung in umfassender Weise. Im Jahre 1894 wurden auf den Ungarischen Staatsbahnen sehr bedeutende Investitionen ausgeführt und hiezu in erster Linie der Ueberschuss über die präliminirten Nettoeinnahmen im Betrage von 3,500.000 fl. verwendet. Das ungarische Eisenbahnnetz, welches Ende des Jahres 1893 eine Gesammtlänge von 12.577·493 km aufwies, hat sich um 564·435 km auf 13.141·938 km, demnach um 4·3 pCt. erweitert. Es wurden in diesem Jahre Vicinalbahnen in einer Gesammtlänge von 544·793 km eröffnet; in Bau verblieben 15·5 km der Ungarischen Staatsbahnen und 482·5 km Vicinalbahnen. In Concessionirung standen und administrativ begangen waren 330 km Székler Bahnen, 15 km Rothenthurmpass—Landesgrenze-Bahn und 4793 km Vicinalbahnen. Die administrative Begehung hat für 278 km Vicinalbahnen nicht stattgefunden.

Im Jahre 1894 wurden die Vorconcessionen für 150 Eisenbahnen in einer Gesammtlänge von 6200 km ertheilt.

Im Jahre 1894 entfielen in Ungarn auf je 100.000 Einwohner 75·84 km Bahnen, und nimmt Ungarn unter den europäischen Staaten die siebente Stelle ein,

Ungarn besass Ende 1894 7921 km = 60 pCt. Bahnen ersten Ranges, 4988 km = 38 pCt. Secundärbahnen und 231 km Schmalspurbahnen. Im staatlichen Betriebe standen 10.708 km, in privater Verwaltung 2433 km. Die ungarischen Bahnen verfügten über folgende Betriebsmittel: 2106 Locomotiven, 4297 Personenwagen und 49.038 Lastwagen. Die Vermehrung betrug in dem Berichtsjahre 148 Locomotiven, 457 Personenwagen und 1400 Güterwagen. Die Zahl der Stationen betrug insgesammt 1892 und hat sich um 122 vermehrt. Im Laufe des Jahres hat die Zahl der eisernen Brücken abermals zugenommen, und zwar betrug die Länge der eisernen Brücken 44.822 m (+ 2531), die Länge der Holzbrücken 8685 m (— 539). Die fortsetzungsweise Legung von Stahlschienen ist in diesem Jahre um 305 km vorgeschritten.

Die Zahl der im Eisenbahndienste verwendeten Personen betrug 6735 Beamte, 26.872 Subalterne und Diener. Die Bezahlung der Angestellten beanspruchte fl. 22,188.907 und hat sonach eine Erhöhung um fl. 1,666.299 erfahren.

Die Zahl der Reisenden betrug auf den Ungarischen Staatsbahnen 33,500.843, auf den gesellschaftlichen Hauptlinien 4,428.771, auf den Vicinalbahnen 11,649.225, demnach insgesammt 49,578.839, was einer Vermehrung um 4,015,501 gleichkommt.

Die Menge der beförderten Wagen bezifferte sich auf 74.542 t Gepäck, 27,514.753 t Eil- und Frachtgut und 13,200.469 t Regiefrachten. Der Zuwachs an beförderten Eil- und Frachtgütern beträgt 1,185.731 t = 4·5 pCt. Die hauptsächlichste Steigerung des Frachtenverkehres zeigt sich bei Kohle, Holz, Steinen, Kalk, Ziegeln und lebenden Thieren; eine Abnahme erfuhren die Getreidesendungen, und zwar um 18.500 Wagenladungen.

Die ungarischen Bahnen haben im Berichtsjahre für Materialien, Verkehrsmittel und Ausrüstungen insgesammt fl. 41.363 100 ausgegeben. Von den bestellten Gegenständen entfielen auf das Inland 29·16 Millionen Gulden (88·6 pCt.), auf das Ausland 3·7 Millionen (11·4 pCt.). Für ausländische Kohle wurden fl. 1,619.364 oder 32·7 pCt. des Gesammtbedarfes verausgabt.

Das thatsächliche Anlagecapital der gesammten ungarischen Eisenbahnen betrug fl. 1.037,858.156 und hat sich um fl. 43,214.315 erhöht. Hievon entfallen auf die Ungarischen Staatsbahnen fl. 749,048.871 = 72·2 pCt., auf die gesellschaftlichen Hauptbahnen fl. 138,893.744 = 13·4 pCt., auf die Vicinalbahnen fl, 149,915.541 = 14·4 pCt. Das Anlagecapital stellt sich pro Kilometer bei den Ungarischen Staatsbahnen auf fl. 102.740, bei den gesellschaftlichen Hauptbahnen auf fl. 105.473, bei den Vicinalbahnen auf fl. 32.250. Das Nominalcapital betrug für sämmtliche Bahnen fl. 1.294,130.961. Es stellten sich sonach die Beschaffungskosten dieses Capitals bei den Ungarischen Staatsbahnen auf fl 140,809.237 = 15·8 pCt., bei den gesellschaftlichen Hauptbahnen auf fl. 86,968.717 = 38·5 pCt., bei den Vicinalbahnen auf fl. 28,494.851 = 15·9 pCt. Bei diesen betragen die staatlichen Zuschüsse insgesammt fl. 21,900.000, die Beiträge der interessirten Stadtmunicipien fl. 12,200.000, jene der Landgemeinden und Privaten fl. 20,400.000. Die Interessentenbeiträge participiren an den Gesammtauslagen für Bau, Finanzirung etc. mit 41 pCt.

Die gesammten Einnahmen betrugen: bei den kgl. Ungar. Staatsbahnen fl. 83,017.283 (+ 3·7 Millionen = 4·69 pCt.), bei den gesellschaftlichen Hauptbahnen fl. 14,550.935 (+ 0·2 Millionen = 1·4 pCt.), bei den Localbahnen fl. 10,079.285 (+ 1·2 Millionen = 14·3 pCt.). Die Einnahmen sämmtlicher ungarischen Bahnen bezifferten sich sonach auf 107·6 Millionen Gulden und haben sich um 4·64 pCt. erhöht. Die gesammten Ausgaben be-

trugen fl. 59,778.438, um 2·9 Millionen mehr als im vorhergegangenen Jahre. Der Betriebsüberschuss sämmtlicher Eisenbahnen stellt sich sonach auf fl. 47,869.065 und weist eine Zunahme von 4·02 pCt. auf. Die Betriebsüberschüsse der Ungar. Staatsbahnen haben sich in den letzten Jahren folgendermassen gestaltet:

1891	1892	1893	1894
31,877.651	32,505.583	34,917.473	36,694.769

Das im Jahre 1894 erzielte Reinergebniss ist insbesondere als günstig zu bezeichnen, weil dasselbe das Präliminare um 3·9 Millionen — 11·97 pCt. übersteigt.

An Staatsgarantien wurden an garantirte Eisenbahnen fl. 1,002.459 ausgezahlt; eine Rückzahlung hat nur von der Kaschau-Oderberger Eisenbahn stattgefunden, und zwar im Betrage von fl. 308.795. Wenn man die gezahlten Garantievorschüsse und das Zinsen- und Amortisationsdeficit des Staatsbahnnetzes pro 1894 in Betracht nimmt, wurde der ungarische Staat im Jahre 1894 durch die Eisenbahnen mit fl. 7,790.053 belastet, während der Eisenbahnbetrieb im Jahre 1876 22·3 Millionen Gulden Lasten für den Staat verursachte. Es ergibt sich sonach eine Besserung von 14·5 Millionen Gulden. Die sämmtlichen Pensionsfonds der Eisenbahnen verfügten Ende des Jahres über ein Vermögen von fl. 14,742.161.

Die Maschinenfabrik der Ungarischen Staatsbahnen hat befriedigende Betriebsresultate ergeben; der Gesammtverkehr stieg auf fl. 7,479.623, und es wurde ein reiner Betriebsüberschuss von fl. 1,155.998 (+ 199.263) erzielt. Die Fabrik erzeugte unter Anderem 113 Locomotiven, 2 Schneepflüge, 89 Tender etc.

Die Brückenbauabtheilung der Fabrik hat eiserne Eisenbahnbrücken diverser Spannweiten im Gesammtgewichte von 42.596 Metercentner geliefert.

Die Diosgyörer Eisen- und Stahlfabrik war ebenfalls vollauf beschäftigt, namentlich in den Stahl- und Walzwerken. Die Fabrikation von Goliathschienen hat begonnen. Die Fabrik erzielte einen Gesammtverkehr von fl. 6,547.000 und einen Betriebsüberschuss von fl. 871.000. In der Budapester Maschinenfabrik und in Diosgyör waren fl. 9,192.906 investirt und als Betriebscapital daneben fl. 7,932.693 verwendet. Beide Etablissements gaben im Durchschnitt eine 11·4percentige Verzinsung des Capitals.

Projectirte Metropolitanbahn in Budapest. (Ertheilung der Vorconcession.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat laut Verordnung, Z. 90.850, vom 4. Jänner der Ungarischen Bank für Industrie und Handel auf die Dauer eines Jahres die Vorarbeiten-Concession für eine unter dem Namen „Metropolitanbahn" (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 66 ex 1895) zu erbauende elektrische Bahn ertheilt, welche

1. vom Leopoldring aus durch die Honvédgasse über den Neugebäudeplatz, durch die Göttergasse über den Elisabethplatz, durch die Wiener- und die Kronprinzgasse über den Schlangenplatz, durch die Universitätsgasse über den Universitätsplatz, durch die Kecskemetergasse über den Calvinplatz und durch die Soroksárergasse bis zum Bakácsplatz unterirdisch, von hier aus aber durch die Mestergasse bis zum Franzstädter Bahnhofe im Niveau der Strasse geführt würde;
2. vom Schlangenplatz aus hätte eine Zweiglinie durch die Kossuth-, Lajos- und die Tabakgasse bis zum Ostbahnhofe unterirdisch und weiterhin bis zur elektrischen Bahn auf der Hungariastrasse im Niveau der Strasse zu führen;
3. vom Neugebäudeplatz aus würde in der Richtung der Zoltángasse eine Linie in einem Tunnel unter der Donau in der Richtung des Hasnerplatzes, des Bombenplatzes und der Batthyanygasse bis ans Ende der Hattyugasse unterirdisch und weiterhin über den Heuplatz durch die Rettiggasse und den Stadtmeierhof bis zur Zahnradbahn im Niveau der Strasse führen.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. (Statistischer Bericht über den Umfang des Güterverkehres im Laufe des Jahres 1895.) Dem officiellen statistischen Ausweise für das Betriebsjahr 1895 zufolge umfasste der Waarenverkehr der kgl. Ungar. Staatsbahnen im Jahre 1895 insgesammt 2,093.333 Wagenladungen, um 34.009 Wagenladungen mehr als im Vorjahre. Hievon entfallen auf Getreide 198.493 (— 8736), Mehl 91.857 (+ 14.837), Kohle 225.907 (+ 6452), Holz 219.260 (+ 4757), lebende Thiere 108.596 (— 16.172), Steine 99.593, Rüben 75.600, Eisen 64.840, Stückgüter 448.536, nicht besonders benannte Güter 265.558 Wagenladungen. An Regiefrachten wurden 146.050 Wagen transportirt. Im letzten Monate des Jahres betrug der Frachtenverkehr 176.063 Wagenladungen mit einer Steigerung von 11.637 Wagenladungen.

— (Einführung neuer Zuschlagstaxen bei Benützung der Wagen der Schlafwagen-Gesellschaft.) Die Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen verlautbart, dass am 1. Februar 1896 für die bei Benützung der Orient-Expresszüge zu erhebenden Zuschlagstaxen der Schlafwagen-Gesellschaft ein neuer Tarif zur Einführung gelangt, mit welchem bezüglich dieser Taxen theilweise Herabsetzungen, theilweise Erhöhungen eintreten.

— (Einführung von mit Annoncen versehenen Fahrkarten.) Die Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen verlautbart, dass im Jänner d. J. eine neue Institution ins Leben tritt, welche berufen ist, die Interessen des Handels, der Industrie und der Landwirthschaft, sowie des allgemeinen Verkehrs zu fördern. Es werden nämlich die auf deren Linien zur Ausgabe gelangenden Cartonbillets, sowie sonstige Fahrscheine nach Bedarf mit Annoncen versehen, zu deren Aufnahme ein besonderes Annoncenbureau bei der Abtheilung C IV b) der Direction errichtet wurde und ausserdem auch sämmtliche Stationen ermächtigt sind. Diese Art der Annoncirung wird ausser bei jenen für den Bereich Ungarns geltenden Fahrkarten auch auf die in Ungarn zur Ausgabe gelangenden Fahrscheine der Anschlussbahnen ausgedehnt. Was die Ausführung anbelangt, so werden die zu Annoncirungszwecken in Anspruch genommenen Cartonbillets in Hinkunft mit Täschchen versehen zur Ausgabe gelangen. In das Täschchen wird ein dem Umfange des Billets entsprechendes, zusammenlegbares Blatt eingefügt, welches auf jeder Seite 12, somit im Ganzen 24 Felder enthält. Diese Felder sind zur Aufnahme der Annoncen bestimmt, und kann Seitens der inserirenden Partei nach Belieben nur ein Feld oder es können mehrere derselben in Anspruch genommen werden. Diese Annoncenblätter können — vor Decoupirung der Billets — dem Täschchen entnommen werden, wobei dann der Text vollständig unbeschädigt bleibt. Bei den übrigen Fahrscheinen etc. werden zu der Anbringung der Annoncen die Rückseiten der betreffenden Drucksorten benützt, und zwar wird auf die Rückseite der Nachbarverkehrs-Fahrscheine nur eine Annonce aufgedruckt, während bei den Heft- und Blockscheinen je zwei, bei den Gepäckscheinen je drei und bei den Nachzahlungscoupons je sechs Annoncen Aufnahme finden werden.

Ausland.

Belgien. (Concessionirung von Eisenbahnlinien.) Der nationalen Nebenbahn-Gesellschaft wurde unter dem 27. November 1895 die Concession für eine Nebenbahn von Braine l'Alleud nach Waore und die Concession für eine Ausdehnung der Nebenbahn Clavier-Comblain au Pont auf dem Gebiete der Gemeinde Comblain au Pont ertheilt; ferner ist diese Nebenbahn-Gesellschaft ermächtigt worden, den Betrieb der Nebenbahn Eghezée-Saint Denis Bovesse an die Nordbahn-Gesellschaft zu verpachten.

Spanien. (Eröffnung von Eisenbahnlinien.) Am 25. August 1895 ist die von der Bergbau- und Hüttengesellschaft von Penarroya gebaute, 69 km lange Eisenbahn von Penarroya nach Fuente del Arco eröffnet und im Monate October 1895 die bereits seit dem Jahre 1874 im Betriebe befindliche Eisenbahn von dem Bergwerke Rio Tinto nach Huelva der Rio Tinto-Gesellschaft dem öffentlichen Verkehre übergeben worden.

Afrika. (Eröffnung der Eisenbahnlinie Tunis—Hammamet—Nabeul.) Am 17. November 1895 wurde die Neubaulinie Tunis—Hammamet—Nabeul dem Betriebe übergeben.

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd. (Abfahrt des Dampfers „Pandora" nach Santos.) Dieser Dampfer von 1692 Tonnen Gehalt ist am 20. November 1895 mit 3 Passagieren und 406 Gewichtstonnen Ladung nationaler Provenienz von Triest nach Santos abgegangen. Derselbe verschiffte hauptsächlich: nach Pernambuco 150 Colli Bier, 30 Colli Stahl. 8 Colli Papier, 8 Colli Möbel, 25 Colli Metallwaaren; nach Bahia 30 Colli Bier, 250 Colli Mehl, 221 Colli Zwieback, 30 Colli Oel, 70 Colli Fisolen, 44 Colli Wein; nach Rio de Janeiro 4500 Colli Meersalz, 40 Colli Stahl, 50 Colli Bier, 10 Colli Baumwollwaaren, 40 Colli Cartons, 150 Colli Erbsen, 26 Colli Maraschino 17 Colli Möbel; nach Santos 3 Colli Equipagen, 152 Colli Möbel und 51 Colli Maraschino. Der Werth der ausgeführten Waaren betrug 38.268 fl. ö. W.

Donauschiffahrt. (Gewährung ermässigter Fahrpreise für Sendungen von lebenden Thieren zur 1896er Millenniums-Ausstellung in Budapest.) Die Direction der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft hat den Beschluss gefasst, für alle nachweisbar als Ausstellungsobjecte zur 1896er Millenniums-Ausstellung nach Budapest zu befördernden lebenden Thiere eine 50percent. Ermässigung und die freie Beförderung des Begleiters für die Hin- und Rückfahrt zu gewähren, während die Direction der Ungarischen Fluss- und Seeschiffahrts-Actiengesellschaft hiefür den Ausstellern dieselben, und zwar den obigen ähnliche Begünstigungen bietet, wie selbe von der Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen denselben gewährt werden.

Verschiedene Mittheilungen.

Fortbildungsschule für Eisenbahnbeamte. (Prüfungsergebnisse.) Dem Berichte des Ueberwachungsausschusses der Fortbildungsschule für Eisenbahnbeamte über das Ergebniss der in den Monaten Juni und October (bezw. November) 1895 und Jänner 1896 an der genannten Schule abgehaltenen Prüfungen von Hörern der beiden Course des Jahres 1894 95 ist zu entnehmen, dass aus dem niederen Course 26 und aus dem höheren Course 11 ordentliche Hörer, zusammen somit 37 Hörer sich der Prüfung vor der im Sinne des Statutes der Fortbildungsschule zusammengesetzten Commission unterzogen haben.

Firmaprotokollirung. In dem Handelsregister des k. k. Handelsgerichtes Wien wurde am 31. December 1895 die Firma:

„Localbahn Göpfritz — Gross-Siegharts"

mit nachstehenden Rechtsverhältnissen eingetragen:

1. Diese Firma ist eine auf Grund der Allerhöchsten Concessionsurkuude vom 16. Februar 1894, R.-G.-Bl. Nr. 62, der mit Erlass des k. k. Ministeriums des Innern vom 8. October 1895, Z. 28.837, genehmigten Statuten und des Constituirungsactes vom 22. November 1895 errichtete Actiengesellschaft.
2. Dieselbe hat ihren Sitz in Wien.
3. Zweck der Gesellschaft ist die Erwerbung und der Betrieb der Localbahn von Göpfritz nach Gross-Siegharts, sowie eventuell der Bau und Betrieb der Fortsetzung dieser Bahnlinie nach Raabs.
4. Die Gesellschaft endet mit dem Ablaufe der Concessionsdauer für die vorgenannte Localbahn, sofern nicht nach den Bestimmungen des Handelsgesetzbuches oder in Folge früheren Erlöschens der Concession oder endlich über einen von der k. k. Staatsverwaltung genehmigten Beschluss der Generalversammlung eine frühere Auflösung erfolgen sollte.
5. Das Gesellschaftscapital ist mit dem Betrage von 150.000 fl. ö. W., zerlegt in 1500 Stück auf den Inhaber lautende, volleingezahlte Stammactien zu 100 fl. ö. W., festgesetzt Die Actien sind untheilbar.
6. Vorstand der Gesellschaft ist der Verwaltungsrath.

   Derselbe besteht aus mindestens fünf und höchstens sieben Mitgliedern. Das k. k. Handelsministerium hat das Recht, ein Mitglied des Verwaltungsrathes zu ernennen. Weiters hat der niederösterreichische Landesausschuss, insolange das Land Niederösterreich durch den Besitz sämmtlicher von ihm gezeichneter Stammactien an dem Bahnunternehmen betheiligt ist, das Recht, ein Mitglied in den Verwaltungsrath zu entsenden.

   Die übrigen Mitglieder des Verwaltungsrathes werden von der Generalversammlung aus der Zahl der Actionäre gewählt.

   Sämmtliche Mitglieder des Verwaltungsrathes müssen die österreichische Staatsbürgerschaft besitzen und im Gebiete der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder ihren ordentlichen Wohnsitz haben. Die von der ordentlichen Generalversammlung zu wählenden Mitglieder werden stets auf die Functionsdauer von drei Jahren gewählt.

   Im Falle des Ablebens oder Ausscheidens eines gewählten Verwaltungsrathsmitgliedes vor Ablauf seiner Functionsdauer ist, sofern etwa in Folge dessen die Zahl der Mitglieder des Verwaltungsrathes unter die statutenmässige Minimalzahl gesunken wäre, diese Stelle provisorisch vom Verwaltungsrathe aus der Zahl der Actionäre zu besetzen.

   Ueberdies ist der Verwaltungsrath berechtigt, sich im Wege der Cooptirung bis zur statutenmässigen Maximalzahl zu ergänzen.

   Seitens des niederösterreichischen Landesausschusses wurde Dr. Moriz Weitlof, Landesausschuss in Wien, in den Verwaltungsrath entsendet.

   Bei der constituirenden Generalversammlung vom 22. November 1895 wurden als Verwaltungsrathsmitglieder gewählt:

   Josef Adensamer, Gesellschafter der Firma Josef Adensamer & Comp. in Wien;

   Mathias Wagner, Gesellschafter der Firma Leopold Wagner & Sohn in Gross-Siegharts;

   Johann Schiefer, Bürgermeister in Gross-Siegharts, und

   Rudolf Graf van der Straten, k. u k. Kämmerer und Herrschaftsbesitzer in Weinern.
7. Die Firma wird collectiv in der Weise gezeichnet, das unter die vorgedruckten oder von wem immer geschriebenen Worte: „Localbahn .Göpfritz—Gross-Siegharts" entweder:
   a) zwei Mitglieder des Verwaltungsrathes, oder
   b) ein Mitglied des Verwaltungsrathes und ein mit der Procura betrauter Beamter, letzterer mit einem die Procura andeutenden Zusatze, eigenhändig ihre Namen beisetzen.
8. Die Kundmachungen der Gesellschaft erfolgen durch die einmalige Einschaltung in der amtlichen Wiener Zeitung.

Coupons-Einlösungen.

Ab 2. Jänner:

Eisenbahn-Staatsschuldverschreibungen.

Erzherzog Albrecht-Bahn. 4 pCt. Für je fl. 100 Capital fl. 2.— ö. W.
Kaiserin Elisabeth-Bahn. 4 pCt. Für je fl. 100 Capital fl. 2.— Gold = Frcs. 5.—.
Kaiser Franz Josef-Bahn. $5^1/_4$ pCt. Für je fl. 200 Capital fl. 5.25 Silber.
Eisenbahn Pilsen-Priesen. 4 pCt. Für je fl. 200 Capital fl. 4.— ö. W.
Kronprinz Rudolf-Bahn. 4 pCt. Für je Kr. 400 Capital Kr. 8.—.
Vorarlberger Bahn. 4 pCt. Für je Kr. 400 Capital Kr. 8.—.

Zu Staatsschuldverschreibungen abgestempelte Eisenbahnactien.

Kaiserin Elisabeth-Bahn. $5^3/_4$ pCt. fl. 5.75 ö. W.
Linz-Budweiser Bahn. $5^1/_4$ pCt. fl. 5.25 Silber.
Galizische Carl Ludwig-Bahn. 5 pCt. fl. 5.— ö. W.
Gisela-Bahn. 5 pCt. fl. 5.— Silber.

Vom Staate zur Selbstzahlung übernommene Eisenbahn-Prioritäten.

Böhmische Westbahn. 4 pCt. I. Em. v. J. 1885. Für je fl. 200 Capital fl. 4.— Silber, II. Em. v. J. 1885 Mk. 12.—, v. J. 1895 für je Kr. 400 Capital Kr. 16.—
Localbahn Czernowitz-Nowosielitza. 4 pCt. Kr. 8.—.
Localbahn Eisenerz-Vordernberg. 4 pCt. I. und II. Em. Für je fl. 200 Capital fl. 4.— ö. W.
Galizische Carl Ludwig-Bahn. 4 pCt. vom Jahre 1890. Für je fl. 100 Capital fl. 2.— Silber.
Localbahn Laibach-Stein. 4 pCt. Für je fl. 200 Capital fl. 4.— ö. W.
Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn. 4 pCt. Em. 1894 Für je Kr. 400 Capital Kr. 8.—.
Mährisch-schlesische Centralbahn. 4 pCt. Für je Kr. 600 Capital Kr. 12.—.
Oesterr. Localeisenbahn-Gesellschaft. 3 pCt. Für je Kr. 200 Capital Kr. 3.—.
Eisenbahn Pilsen-Priesen. 4 pCt. Für je fl. 150 Capital fl. 3.— Silber.

Ungarische Staatsschuld.

Ungarische Staatseisenbahn-Silberanleihe. $4^1/_2$ pCt. v. J. 1889. Für je fl. 100 Capital fl. 2.25 Silber.
Ungarische Ostbahn. 5 pCt. Staatsobligationen III. Em. vom Jahre 1876 Gold fl. 2.25 = Frcs. $5.62^1/_2$.

Actien von Transportunternehmungen.

Barcs-Pakráczer Eisenbahn. Prioritätsactien. fl. 5.— ö. W.
Brünner Localeisenbahn-Gesellschaft. fl. 8.— ö. W.
Csakathurn-Agramer (Zagorianer) Eisenbahn. Prioritätsactien Frcs. 12.50.
Friauler Eisenbahn. Prioritätsactien fl. 4.— ö. W.
Fünfkirchen-Barcser Eisenbahn. fl. 4.97·2 Silber.
Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Ganze Actie fl. 26.25 Silber, halbe Actie fl. 13.12·5 Silber. Fünftel-Actien fl. 5.25 Silber.
Kaschau-Oderberger Eisenbahn. fl. 3.97·2 ö. W.
Krakau-Oberschlesische Eisenbahn. 4 pCt. Prioritätsactien Mk. 5.40.
Kremsthalbahn. fl. 1.50 ö. W.

Neue Wiener Tramway. Prioritätsactien gegen Coupon Nr. 14 und 15 fl. 5.— ö. W.
Oesterr. Nordwestbahn. Lit. A fl. 5.— Silber.
Oesterr.-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft. Frcs. 12.50.
Südnorddeutsche Verbindungsbahn. fl. 4.— ö. W.
Ungarisch-galizische Eisenbahn. fl. 4.97·2 Silber.
Ungarische Westbahn. fl. 4.94·7 Silber.
Vereinigte Arader und Csanader Eisenbahn. Prioritätsactien. fl. 3.— ö. W.
Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn. fl. 5.— Silber.

Prioritätsobligationen.

„Adria", kgl. Ungar. Seeschiffahrts-Actiengesellschaft. $4^1/_2$ pCt. Prioritäten. Für je fl. 100 Capital fl. 2.25 ö. W.
Aussig-Teplitzer Eisenbahn. 4 pCt. vom Jahre 1880. Für Stücke à Mk. 1500 Mk. 30.—, für Stücke à Mk. 300 Mk. 6.—.
Böhmische Nordbahn. 4 pCt. Prioritäten vom Jahre 1882. Für je Mk. 300 Capital Mk. 6.—. — 5 pCt. (Turnau-Kralup-Prager Bahn) I., II. und III. Em. fl. 3.75 Silber.
Bozen-Meraner Bahn. 4 pCt. Für je fl. 200 Capital fl. 4.— ö. W.
Budapester Strasseneisenbahn. Für je Kr. 200 Capital Kr. 4.—.
Localbahn Deutschbrod-Humpoletz. 4 pCt. Für je fl. 200 Capital fl. 4.— ö. W.
Dux-Bodenbacher Eisenbahn. 5 pCt. Em. 1869, für je fl. 150 Capital fl. 3.75 Silber, Em. 1874 für je fl. 150 Capital Mk. 7.50. — 4 pCt. Em. 1891 für je fl. 300 Capital fl. 6.— Silber, für je Mk. 300 Capital Mk. 6.—. — 3 pCt. Em. 1893 für je Kr. 200 Capital Kr. 3.—.
Friauler Eisenbahn. 4 pCt. Für je fl. 100 Capital fl. 2.— öst. Währ.
Gailthalbahn. 4 pCt. Für je fl. 100 Capital fl. 2.— ö. W.
Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbau-Gesellschaft. $4^1/_2$ pCt. I. Em. fl. 3.37·5 Silber. — 5 pCt. II. Em. fl. 3.75 Silber, III. Em. fl. 3.75 Silber. — 2 pCt. IV. Em. fl. 1.50 Silber.
Kaiser Ferdinands-Nordbahn. 5 pCt. (mähr.-schles.). Für je fl. 100 Capital fl. 2.50 Silber.
Kaschau-Oderberger Eisenbahn. 4 pCt. vom Jahre 1889 für je fl. 200 Capital fl. 4.— Silber, (österr. Strecke) für je fl. 200 Capital fl. 4.— Silber, Em. 1889 für je Mk. 200 Capital Mk. 4.—, Em. 1891 (in Gold) für je Mk. 200 Capital Mk. 4.—.
Krakau-Oberschlesische Eisenbahn. 4 pCt. Mk. 6.—.
Oesterr. Lloyd. 5 pCt. Für je fl. 200 Capital fl. 5.— Gold, Em. 1881 und 1882 für je fl. 500 Capital fl. 12.50 Gold. — $4^1/_2$ pCt. Em. 1884 für je fl. 500 Capital fl. 11.25 Gold. — 4 pCt. Em. 1887 für je fl. 500 Capital fl. 10.— Gold, Em. 1895 für je Mk. 2000 Capital Mk. 40.—.
Mährische Westbahn. 4 pCt. fl. 4.— ö. W.
Neutitscheiner Localbahn. 5 pCt. fl. 5.— ö. W.
Oesterr. Localeisenbahn-Gesellschaft. 4 pCt. Für je Mk. 400 Capital Mk. 8.—.
Prag-Duxer Eisenbahn. 5 pCt. Goldprioritäten Em. 1883 Mk. 7.50. — 4 pCt. Goldprioritäten Mk. 6.—.
Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn. 4 pCt. Für je Kr. 400 Capital Kr. 8.—.
Localbahn Strakonitz-Winterberg. 4 pCt. Für je fl. 200 Capital fl. 4.— ö. W.
Südbahn-Gesellschaft. 3 pCt. (mit Ausnahme der Serie X) Frcs. 6.50. — 5 pCt. Frcs. 12.50.
Südnorddeutsche Verbindungsbahn. 4 pCt. Prioritäten vom Jahre 1892. Für je fl. 200 Capital fl. 4.— Silber.
Torontaler Localbahn. $4^1/_2$ pCt. fl. 2.25 ö. W.
Erste ungarisch-galizische Eisenbahn. 5 pCt. II. Em. fl. 5.— Silber. — 4 pCt. Em. 1887 fl. 4.— Silber.
Ungar. Fluss- und Seeschiffahrts-Actiengesellschaft. $4^1/_2$ pCt. Kr. 9.—.
Ungarische Westbahn. 4 pCt. v. J. 1891. Für je fl. 1000 Capital fl. 20.— Silber.
Valsugana-Bahn. 4 pCt. (in Kronenwährung). Für je Kr. 200 Capital Kr. 4.—.
Vereinigte Prioritätenanleihe ungarischer Eisenbahnen (Investitionsanleihe vom Jahre 1888). $4^1/_2$ pCt. Für je Mk. 400 Capital Mk. 9.—.
Eisenbahn Wien-Aspang. 4 pCt. fl. 4.— Silber.
Wiener Localbahnen-Actiengesellschaft. 4 pCt. Für je Kr. 400 Capital Kr. 8.—.
Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn. 5 pCt. fl. 5.— Silber.
Localbahn Wodňan-Prachatitz. 4 pCt. Für je fl. 200 Capital fl. 4.— ö. W.

Verlosungen.

Am 19. December 1895:

Vereinigte Arader und Csanader Eisenbahn. Prioritätsactien (Rückzahlung ab 2. Jänner).

Am 1. Jänner:

Muranythalbahn. Prioritätsactien (Rückzahlung ab 1. Juli).

Am 2. Jänner:

Localbahn Debreczen—Derecske—Nagy-Leta. Prioritätsactien.
Kronprinz Rudolf-Bahn. 4 pCt. Staatsschuldverschreibungen (Rückzahlung ab 1. Juli).
Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbau-Gesellschaft. In Gemässheit des curatelgerichtlich genehmigten Uebereinkommens mit den Prioritäten-Curatoren ddo. 22. November 1877 und des diesbezüglichen Verlosungsplanes wurde die im Jahre 1896 zu amortisirende Anzahl von 110 Stück 2percent. Prioritätsobligationen der Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbau-Gesellschaft vom Jahre 1878, IV. Emission, à fl. 150 ö. W. Silber, börsemässig rückgekauft.
Oesterr. Localeisenbahn-Gesellschaft. 4 pCt. Prioritäten v. J. 1887 (Rückzahlung ab 1. Juli).
Eisenbahn Pilsen-Priesen. 4 pCt. Staatsschuldverschreibungen, ferner 4 pCt. Prioritäten v. J. 1884 (Rückzahlung ab 1. Juli).
Wien-Gloggnitzer Eisenbahn. 5 pCt. Anleihe v. J. 1849 (letzte Verlosung, Rückzahlung ab 1. Februar).
Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn. Prioritätsobligationen (Rückzahlung ab 1. Juli 1896 und 1. Jänner 1897).

Rückzahlungen.

Ab 2. Jänner:

Barcs-Pakraczer Eisenbahn. 5 pCt. Prioritätsactien (verlost am 1. Juli 1895).
Bekeser Vicinalbahn. Prioritätsactien.
Böhmische Westbahn. 4 pCt. Silber- und 4 pCt. Markprioritäten (verlost am 1. Juli 1895) und Actien.
Bozen-Meraner Bahn. Actien I. und II. Em. und 4 pCt. Prioritäten (verlost am 1. October 1895).
Brasso (Kronstadt)-Haromszeker Localeisenbahn. Prioritätsactien.
Brünn-Rossitzer Eisenbahn. 5 pCt. Prioritäten (verlost am 1. October 1895).
Bukowinaer Localbahnen. 4 pCt. Prioritätsactien (verlost am 1. Juli 1895), Actien (verlost am 2. December 1895).
Csakathurn-Agramer Localbahn. 5 pCt. Gold-Prioritätsactien (verlost am 15. Juni 1895).
Debreczen—Hajdu-Nánás—Rozmihalycr Eisenbahn. Prioritätsactien (verlost am 2. November 1895).
Localbahn Deutschbrod-Humpoletz. 4 pCt. Prioritäten (verlost am 1. October 1895).
Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. Lose (verlost am 1. Juli 1895).
Dux-Bodenbacher Eisenbahn. 5 pCt. Prioritäten (verlost am 1. October 1895).
Localbahn Eisenerz-Vordernberg. 4 pCt. Prioritäten (verlost am 1. October 1895).
Eperjes-Bartfelder Localbahn. Prioritätsactien (verlost am 25. Juni 1895).
Erzherzog Albrecht-Bahn. 4 pCt. Staatsschuldverschreibungen (verlost am 1. Juli 1895).
Felek-Fogaraser Vicinalbahn. Prioritätsactien (verlost am 1. Juli 1895).
Gölnitzthal-Eisenbahn. 6 pCt. Prioritätsactien (verlost am 25. Juni 1895).
Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbau-Gesellschaft. $4^1/_2$ pCt. Prioritäten I. Em. und 5 pCt. Prioritäten II. und III. Em. (verlost am 1. October 1895).
Gross-Kikinda — Gross-Beeskereker Eisenbahn. Prioritätsactien (verlost am 24. Juni 1895).
Localbahn Gross-Priesen — Wernstadt — Auscha. Prioritätsactien (verlost am 2. Juli 1895).
Haraszti-Raczkever Vicinalbahn. Prioritätsactien.
Holics-Gödinger Vicinalbahn. Prioritätsactien (verlost am 1. Juli 1895).
Kaiserin Elisabeth-Bahn. 4 pCt. Staatsschuldverschreibungen (verlost am 1. Juli 1895).

Kaschau-Oderberger Eisenbahn. 4 pCt. Prioritäten, Em. 1889, ferner 4 pCt. Silber- und Goldprioritäten (verlost am 1. Juli 1895).
Kaschau-Oderberger Bahn. 4 pCt. Goldprioritäten vom Jahre 1891 (verlost am 1. October 1895).
Localbahn Laibach-Stein. 4 pCt. Prioritäten (verlost am 1. October 1895).
Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn. 4 pCt. Prioritäten (verlost am 1. October 1895).
Mährische Westbahn. 4 pCt. Prioritäten (verlost am 1. Juli 1895).
Vicinalbahn Maros-Vasarhely — Szasz-Regen (verlost am 28. Mai 1895).
Localbahn Mori-Arco-Riva. Prioritätsactien (verlost am 1. Juli 1895).
Neutitscheiner Localbahn. 5 pCt. Prioritäten (verlost am 1. October 1895).
Nyiregyhaza-Mátészalkaer Vicinalbahn. Prioritäts-Actien.
Oesterr. Localeisenbahn-Gesellschaft. 3 pCt. Prioritäten (verlost am 1. Juli 1895).
Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. Actien (verlost am 6. December 1895)
Prag-Duxer Eisenbahn. 5 pCt. Goldprioritäten vom Jahre 1883 (verlost am 1. Juli 1895).
Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn. 4 pCt. Prioritäten (verlost am 1. Juli 189..).
Steinamanger-Pinkafelder Eisenbahn. Prioritätsactien (verlost am 1. Juli 1895).
Südbahn-Gesellschaft. 5 pCt. Prioritäten Serie B (verlost am 1. Juli 1895).
Südbahn-Gesellschaft. 3 pCt. Prioritäten, Serie A, C, D, F, H, I, K, M, O, P, S, T, U, V, Z (verlost am 2. December 1895).
Südnorddeutsche Verbindungsbahn. 4 pCt. Prioritäten (verlost am 1. October 1895).
Localbahn Strakonitz-Winterberg. 4 pCt. Prioritäten (verlost am 1. October 1895).
Szatmar-Nagybanya-Eisenbahn. Prioritätsactien (verlost am 1. Juli 1895).
Szilagysager Vicinalbahn. Prioritätsactien (verlost am 1. Juli 1895).
Torontáler Localbahn. Prioritätsobligationen (verlost am 18. October 1895).
Ungar. Fluss- und Seeschiffahrts-Actiengesellschaft. $4^1/_2$ pCt. Prioritäten (verlost am 1. Juli 1895).
Ungar. Localeisenbahn-Actiengesellschaft. $4^1/_2$ pCt. Obligationen (verlost am 19. September 1895).
Ungarische Ostbahn. 5 pCt. Staatsobligationen (verlost am 1. Juli 1895).
Erste ungarisch-galizische Eisenbahn. 4 pCt. Prioritäten (verlost am 1. October 1895).
Ungarische Staatseisenbahn-Silberanleihe. $4^1/_2$ pCt. (verlost am 1. October 1895).
Ungarische Westbahn. 4 pCt. Prioritäten v. J. 1890 (verlost am 1. October 1895).
Vinkovce-Brčkaer Localeisenbahn. Prioritätsactien (verlost am 1. Juli 1895).
Vorarlberger Bahn. 4 pCt. Staatsschuldverschreibungen (verlost am 1. Juli 1895).
Eisenbahn Wien-Aspang. 4 pCt. Prioritäten (verlost am 1. October 1895).
Wiener Localbahnen. Prioritätsobligationen (verlost am 1. October 1895).
Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn. 5 pCt. Prioritäten (verlost am 1. Jänner 1895).
Localbahn Wodnian-Prachatitz. 4 pCt. Prioritäten (verlost am 1. October 1895).

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des XIV. Stückes.) Das am 18. Jänner 1896 herausgegebene XIV. Stück enthält unter

Nr. 1824: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Salzburg vom 14. Jänner 1896, Z. 491, betreffend die Schweineeinfuhr nach Salzburg.

Nr. 1825: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Salzburg vom 14. Jänner 1896, Z. 497, betreffend die Einfuhr von Schweinen aus Bosnien in das Herzogthum Salzburg.

Nr. 1826: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Galizien vom 9. Jänner 1896, Z. 875, betreffend die Aufhebung der Sperre des Gerichtsbezirkes Zurawno für die Ein- und Ausfuhr von Klauenvieh.

Nr. 1827: Kundmachung der kgl. Landesregierung in Agram vom 4. Jänner 1896, Z. 71.943 ex 1895, betreffend die Wiedergestattung der Einfuhr von Klauenthieren aus Salzburg nach Croatien-Slavonien.

Nr. 1828: Erlass des k. k. Ministeriums des Innern vom vom 17. Jänner 1896, Z. 1819, an alle politischen Landesbehörden, betreffend das Verbot der Einfuhr von Rindvieh aus von der Lungenseuche betroffenen Sperrgebieten des Deutschen Reiches.

Nr. 1829: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Salzburg vom 16. Jänner 1896, Z. 573, betreffend die Gestattung der Einfuhr von Wiederkäuern aus dem Stadtgebiete und dem Comitate Oedenburg in Ungarn nach Salzburg.

Nr. 1830: Kundmachung der k. k. Landesregierung für die Bukowina vom 14. Jänner 1896, Z. 787, betreffend das Verbot der Einfuhr von Schafen und Schweinen aus dem rumänischen Districte Mehedintzi in die Bukowina.

— (Inhalt des XV. Stückes.) Das am 20. Jänner 1896 herausgegebene XV. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 1831: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 17. Jänner 1896, Z. 7843, betreffend die Wiedergestattung der Einfuhr von Schweinen aus dem Gerichtsbezirke Radymno in Galizien nach Böhmen.

Nr. 1832: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 17. Jänner 1896, Z. 9400, betreffend das Verbot der Einfuhr von Schweinen aus den ungarischen Gemeinden Hajdu-Nánás, Hajdu-Samson und Hajdu-Böszörmény nach Böhmen.

Nr. 1833: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Salzburg vom 17. Jänner 1896, Z. 714, betreffend das Verbot der Einfuhr von Schweinen aus den ungarischen Gemeinden Hajdú-Nánás, Hajdu-Samson und Hajdu-Böszörmény nach Salzburg.

Nr. 1834: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Schlesien vom 17. Jänner 1896, Z. 1196, betreffend das Verbot der Einfuhr von Schweinen aus den ungarischen Gemeinden Hajdu-Nánás, Hajdu-Samson und Hajdu-Böszörmény nach Schlesien.

Nr. 1835: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Steiermark vom 17. Jänner 1896, Z. 1892, betreffend das Verbot der Einfuhr von Schweinen aus den ungarischen Gemeinden Hajdu-Nánás, Hajdu-Samson und Hajdu-Böszörmény nach Steiermark.

Nr. 1836: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Krain vom 16. Jänner 1896, Z. 1137, betreffend das Verbot der Einfuhr von Borstenthieren aus den ungarischen Gemeinden Hajdu-Nánás, Hajdu-Samson und Hajdu-Böszörmény nach Krain.

Nr. 1837: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Niederösterreich vom 18. Jänner 1896, Z. 4990, betreffend das Verbot der Einfuhr von Schweinen aus den Gemeinden Hajdu-Nánás, Hajdu-Böszörmény und Hajdu-Samson im Comitate Hajdu in Ungarn nach Niederösterreich.

Nr. 1838: Kundmachung der k. k. Statthalterei für das Küstenland vom 14. Jänner 1896, Z. 992/IV, betreffend die Gestattung der Einfuhr von Wiederkäuern aus dem Stadtgebiete und dem Comitate Oedenburg in Ungarn in das Küstenland.

Literatur.

Artaria's „Eisenbahn- und Post-Communications-Karte von Oesterreich-Ungarn und den nörlichen Balkanländern" erschien, wie alljährlich, nach Weihnachten in neuer Auflage und enthält wieder sämmtliche neue Bahnlinien mit allen Stationen bis Ende 1895 in bekannter Vollständigkeit und Verlässlichkeit. Wesentliche Neuerungen, wie vollständig neue Vertheilung des vielfachen Farbendruckes, welche das Farbenbild besser als seither zur Geltung bringt, ferner ein vollständiges Stationsverzeichniss Oesterreich-Ungarns, das der ohnehin billigen grossen Karte (Preis fl. 1.—) ohne jede Preiserhöhung beigegeben ist, zeichnen die 1896er Ausgabe aus. Das Verzeichniss enthält die alphabetische Stationsliste unter Hinweis auf das Vorkommen der Namen in der Karte, das Kronland und die Bahnlinie, an welcher die betreffende Station liegt, und es wird dadurch Artaria's Karte für Bahnämter, Eisenbahnbeamte, Spediteure und alle Kaufleute thatsächlich werthvoll bereichert. Den im Zuge befindlichen Verstaatlichungsverhandlungen ist auch dadurch Rechnung getragen, dass die rothe Farbe der k. k. Staatsbahnen den sämmtlichen Linien der Nordwestbahn beigegeben ist.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Süddeutsch - Oesterreichisch - Ungarischer Eisenbahnverband.

Classentarif, Theil II, Heft 7, vom 1. October 1894 und Heft 9 vom 1. Juni 1895.

Mit Wirksamkeit vom 1. März 1896 treten die auf Seite 314—318 des Theil II, Heft 7, vom 1. October 1894 und auf Seite 488 des Theil II, Heft 9, vom 1. Juni 1895 vorgesehenen Bestimmungen und Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 44 für die Beförderung von Twisten (baumwollenen Garnen, rohen) ohne Ersatz ausser Kraft.

Wien, am 20. Jänner 1896. [49]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn. A. priv. Buschtěhrader Eisenbahn.

Einführung des Nachtrages II zum Tarife für den directen Personenverkehr zwischen Stationen der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn und Stationen der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn via Komotau vom 15. Jänner 1893.

Mit Giltigkeit vom 15. März 1896 tritt der Nachtrag II zu vorgenanntem Tarife in Kraft. Derselbe enthält die Einbeziehung der Station Krupa in den directen Personentarif und geänderte Fahrpreise für den Verkehr zwischen hierseitigen Stationen und Saaz via Komotau.

Teplitz, am 19. Jänner 1896. [50]

Die Direction der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn.

Sonstige Nachrichten.

Rheinisch - Westphälisch - Sächsischer Güterverkehr. (Einbeziehung der Station Preussen.) Mit Giltigkeit vom 1. Februar 1896 wird die für den Wagenladungsverkehr der Zeche Preussen I eröffnete Station Preussen der Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn in den Rheinisch-Westphälisch-Sächsischen Güterverkehr einbezogen.

Der Frachtberechnung werden die um 4 km erhöhten Entfernungen für die Station Zeche Gneisenau bei Derne zu Grunde gelegt.

Deutsch-Französischer Gütertarif über Elsass-Lothringen, Theil II a, vom 1. Juni 1895. (Aufhebung von Frachtsätzen.) Mit Giltigkeit vom 1. April ab treten die im Theil II a, Heft 3, des Deutsch-Französischen Gütertarifes eingestellten Frachtsätze für den Verkehr der Stationen Ampfing, Bernried, Grosshesselohe, Iphofen, Kirchenlaibach, Lohhof, Lohr a. M., Mellrichstadt, Münchberg, Neuoffingen, Neustadt a. d. A., Neustadt a. d. S., Obergriesbach, Oberwerrn, Pfarrkirchen, Pocking, Schnabelwaid, Schnaittach, Schwarzenfeld, Steinach und Weissenhorn ohne Ersatz ausser Kraft.

Tarif für den inneren Verkehr der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen, Heft C, Beförderung von Gütern vom 1. April 1895. (Einbeziehung der Bahnexpedition Oberstaufen in den Ausnahmetarif Nr. 2.) Vom 1. Jänner an ist die Bahnexpedition Oberstaufen in den Ausnahmetarif Nr. 2 für Schleifholz einbezogen worden. Es ist daher auf Seite 346 des Heftes C diese Station zwischen Oberdorf bei Immenstadt und Olching einzusetzen.

Königl. Bayerische Staatseisenbahnen. (Aenderung von Stationsnamen.) Die Stationen Petershausen und Pfaffenhofen der königl. Bayerischen Staatseisenbahnen haben zur Unterscheidung von gleichnamigen anderen Orten in den Gütertarifen die Bezeichnungen Petershausen in Bayern und Pfaffenhofen a. d. Ilm zu führen.

Personen-, Gepäcks- und Expressgutverkehr mit Stationen der bayerischen Linien der Localbahn-Actiengesellschaft in München. Tarif vom 1. November 1893. (Abänderung von Gepäckstaxen.) Ab 1. Mai kommen für den Gepäcksverkehr zwischen Stationen der Bayerischen Staatseisenbahnen einerseits und Stationen der bayerischen Linien: Sonthofen—Oberstdorf, Oberdorf b. B.—Füssen und Murnau—Garmisch - Partenkirchen der Localbahn - Actiengesellschaft in München andererseits geänderte, theils höhere, theils niedrigere Taxen zur Einführung, die durch einen Nachtrag bekannt gegeben werden.

Schlesisch-Süddeutscher Verbandsgütertarif, Theil II, Heft Nr. 1, Verkehr mit Bayern, vom 1. Juni 1892. (Nachtrag VII.) Mit Wirksamkeit vom 1. Jänner ist der Nachtrag VII erschienen, welcher theilweise Ermässigungen und Ergänzungen des Ausnahmetarifes 14 für Mehl enthält.

Schlesisch-Süddeutscher Verbandsgütertarif, Theil II, Heft Nr. 2, Verkehr mit Württemberg, vom 1. Juni 1892. (Nachtrag VI.) Mit Wirksamkeit vom 1. Jänner ist der Nachtrag VI erschienen, welcher Ergänzungen des Ausnahmetarifes 7 für Mehl enthält.

Hannover-Bayerischer Gütertarif, Heft Nr. 2, vom 1. Juni 1889. (Verlegung des Versandt-Güterverkehres.) Der Versandt-Güterverkehr des Bahnhofes Hamburg B ist, soweit die Sendungen zu Wasser angeliefert werden, vom 2. Jänner ab nach dem Bahnhofe Hamburg H verlegt worden.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
									kr.	kr.	kr.			
330	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Aussig-Teplitzer Eisenbahn	Kohle, mineralische	Aussig	a) Branik-Hodkovička b) Krč c) Modřan	Aufgabe als Frachtgut. Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1896	Ausnahmetarif für den Inländischen Kohleuverkehr zwischen Stationen der Aussig-Teplitzer Eisenbahn, Böhmischen Commercialbahnen, Buschtěhrader Bahn und k. k. österr. Staatsbahnen, giltig vom 1. Jänner 1896	a) 34·0 b) 34·0 c) 36·8	29·7 29·7 33·5	4·3 4·3 3·3	Im Kartirungswege		
				Franz Josef-Stollen					a) 29·6 b) 29·6 c) 32·4	27·3 27·3 31·1	2·3 2·3 1·3			
				Holtschitz-Seestadtl					a) 28·9 b) 28·9 c) 31·7	26·0 26·0 29·8	2·9 2·9 1·9			
				Karbitz					a) 33·1 b) 33·1 c) 35·9	29·5 29·5 33·3	3·6 3·6 2·6			
				Mariaschein					a) 32·5 b) 32·5 c) 35·3	29·4 29·4 33·2	3·1 3·1 2·1			
				Schönfeld					a) 33·4 b) 33·4 c) 36·2	29·6 29·6 33·4	3·8 3·8 2·8			
				Schwaz-Kuttowitz					a) 28·3 b) 28·3 c) 31·1	26·0 26·0 29·8	2·3 2·3 1·3			
				Teplitz					a) 31·6 b) 31·6 c) 34·4	28·8 28·8 32·6	2·8 2·8 1·8			
				Triebschitz					a) 28·3 b) 28·3 c) 31·1	26·0 26·0 29·8	2·3 2·3 1·3			
				Türmitz					a) 33·4 b) 33·4 c) 36·2	29·6 29·6 33·4	3·8 3·8 2·8			
				Ullersdorf					a) 30·3 b) 30·3 c) 33·1	28·0 28·0 31·8	2·3 2·3 1·3			
331	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Bruchsteine und Schotter der Pos. 8—58 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Podgórze-Płaszów	Wieliczka	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Die Sendungen müssen vom Magistrate der Stadt Wieliczka unter der eigenen Adresse bezogen und zur Anlage, bezw. Instandhaltung der städtischen Communicationen verwendet werden. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken	Bis auf Weiteres, längst. bis 31. December 1896	Localtarif	4 kr.	3 kr.	1 kr.	Im Kartirungswege		
332	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Betheiligten Verwaltungen	Roheisen des Ausnahmetarifes Nr. 12 A des Ostdeutsch-Oesterr. Verbandes (Tariftheil II, Heft I vom 1. Jänner 1896)	Antonienhütte Bobrek Borsigwerk Gleiwitz Kattowitz Königshütte Laurahütte Ludwigsglück Morgenroth Schwientochlowitz Tarnowitz Zabrze	Friedland K.F.N.B.	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für einen Wagen und Frachtbrief und Einhaltung der einschlägigen Bestimmungen des Tariftheiles II, Heft 1 vom 1. Jänner 1896 für den Ostdeutsch-Oesterr. Eisenbahnverband	Bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis Ende December 1896	Tariftheil II, Heft 1 des Ostdeutsch-Oesterr. Eisenbahnverbandes vom 1. Jänner 1896	Directe Frachtsätze bestehen nicht	Pfge. 50 51 51 52 47 49 48 52 49 48 53 50		Im Kartirungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
333	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Frachtgüter der Classen I und II	Prerau (bezw. vice versa)	Krakau	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens a) 5.000 kg b) 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Auf- u. Abladen durch Arbeitskräfte der Parteien	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1896	Localtarif vom 1. Jänner 1893	Verschieden	a) 107 kr. b) 96 kr.	Verschieden	Im Kartirungswege		*)

*) 1. Die vorstehenden Wagenladungs-Frachtsätze finden keine Anwendung auf die nachfolgend bezeichneten Güter, und zwar: Güter, welche zur Beförderung nur bedingungsweise zugelassen werden; Gegenstände über 6·3 Meter Länge, zu deren Beförderung mehr als ein Wagen erforderlich ist; Kähne, Boote und dergleichen Wasser-Fahrzeuge, Ausstellungsgüter; verladene Eisenbahn-Fahrzeuge (auch Tramwaywaggons); lebende Thiere; Equipagen und sonstige Strassenfahrzeuge; endlich Leichen.

2. Bei Bildung von Wagenladungen aus Frachtgütern, welche nach der Güterclassification des Theiles I bei Auflieferung in jeder Menge nach den Classen I und II berechnet werden, und aus Gütern anderer Wagenladungsclassen gelangen die vorstehenden Wagenladungs-Frachtsätze insolange zur Anwendung, als nicht bei getrennter Gewichtsangabe die Einzelberechnung billigere Gebühren ergibt.

3. Im Falle der Zuladung von sperrigen Gütern (Tarif-Theil I vom 1. Jänner 1893, sub B III—g unter α und β, auf den Seiten 125 bis 127) hat die Frachtberechnung in der Weise zu erfolgen, dass zunächst das wirkliche Gewicht der sperrigen Güter um 50% erhöht und aufgerundet, hiezu das einfache aufgerundete Gewicht der übrigen Güter addirt wird und für das so ermittelte Gesammtgewicht die vorstehenden Wagenladungs-Frachtsätze sub a), bezw. b) angewendet werden.

4. Wird durch den Versender der Wagenraum oder das Ladegewicht des Wagens nicht ausgenützt, so steht es der Eisenbahn frei, Güter zuzuladen.

5. Bei Inanspruchnahme der vorstehenden Frachtbegünstigungen wird Seitens der Eisenbahn eine Haftpflicht wegen Beschädigung des einen Gutes durch das andere nicht übernommen. Die Eisenbahn haftet auch nicht für die Folgen unzweckmässiger Verladung oder Nichtausnützung des Wagenraumes.

1	2	3	4	5 von	5 nach	6	7	8	9	10	11	12	13	14
334	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Schotter und Schottersteine	Czernotin-Keltsch		Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen und Anfrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen; Auf- und Abladen der Sendungen durch Parteiorgane; die Sendungen müssen für Beschotterungszwecke des Bezirksstrassen-Ausschusses in Wsetin bestimmt sein	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1896	Gebührentarife für die Localbahnen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn vom 1. Juni 18·8	kr.	kr.	kr.	Im Kartirungswege		
					Jablunka				17·7	9	8·7			
					Rouschtka				15·7	9	6·7			
					Wsetin				20·5	9	11·5			
335	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	K. k. Staatsbahnen	Holz des Specialtarifes 2	Mauthausen	Kralup (St.E.G.)	Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Anfrechthaltung der sonstigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Vom 15. März 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarife		51 kr.		Im Kartirungswege		Die im Verordnungs-Blatte Nr. 187 vom 26. November 1895, unter Post 1996, für gleiche Transporte verlautbarten Frachtsätze werden mit 15. März 1896 aufgehoben, bezw. durch die nebenstehenden Frachtsätze ersetzt
			Calcinirte Soda	Ebensee						93 kr.				
336	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Hülsenfrüchte und Oelsaaten	Nowosielitza		Aufgabe in vollen Wagenladungen à 10.000 kg	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1896	Localtarif	Directe Frachtsätze bestehen nicht	Centimes		Im Kartirungswege		
					Braila					158				
					Galatz					155				

Ausserkraftsetzung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6		7	8
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der betheiligten Bahnverwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Zeitpunkt der Aufhebung	Besondere Bemerkungen
					von	nach		
2	Nr. 137 vom 26. November 1895	1996	K. k. österr. Staatsbahnen und priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Calcinirte Soda	Ebensee	Kralup (St.E.G.)	15. März 1896	Neue Frachtsätze für gleiche Transporte im vorliegenden Verordnungs-Blatte verlautbart
				Holz des Specialtarifes 2	Mauthausen			

K. k. Oesterr. Staatsbahnen.

Offert-Ausschreibung.

Für Bahnbauzwecke gelangen nachstehend angeführte Schienenbefestigungsmittel im Offertwege zur Vergebung, und zwar

Post-Nr.	Bezeichnung des Materials	Massgattung	Beizustellen franco Waggon einer Station der k. k. Oesterr. Staatsbahnen in Galizien: zu gleichen Theilen in den Monaten März, April und Mai l. J.	zu gleichen Theilen in den Monaten Juli und August l. J.	Zusammen
1	Laschenschrauben des System X/XI	Tonnen	40·3	17·9	58·2
2	Schraubennägel (Tirefonds) des System X/XI . . .	"	122·2	53·8	176·0
3	Hakennägel des System X/XI	"	388·3	85·8	474·1

Die Offerte haben sich entweder auf das ganze Lieferungsquantum oder auf Theile desselben unter genauer Bezeichnung des für jede der vier Lieferungsgruppen gewählten Auflieferungsortes zu beziehen.

Offertformularien, Lieferungsbedingnisse und Pläne erliegen bei der Fachabtheilung für Bahnerhaltungs- und Baudienst der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen in Wien zur Einsicht, und hat jeder Offerent bei Vorlage seines per Bogen mit einem 50 kr.-Stempel versehenen Offertes sich stricte an das Formulare zu halten.

Das Offert muss versiegelt längstens bis **8. Februar l. J., 12 Uhr Mittags,** im Einreichungsprotokolle der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen in Wien (Fünfhaus, Administrationsgebäude), versehen mit der Aufschrift: **„Offert für Schienenbefestigungsmittel“,** eingereicht werden.

Die Eröffnung der eingelangten Offerte wird zwei Stunden nach Schluss des Einreichungstermines durch die hiezu bestimmte Commission bei der General-Direction stattfinden, und steht es den Offerenten frei, dieser Offerteröffnung anzuwohnen.

Die k. k. Staatsbahn-Verwaltung behält sich vor, eingebrachte Offerte ganz, theilweise oder gar nicht zu acceptiren.

Offerte, welche den aufgestellten Bestimmungen nicht entsprechen, bleiben unberücksichtigt.

Wien, im Jänner 1896.

Die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 9. **Wien, 25. Jänner 1896.** **IX. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Kundmachung des k. k. Handelsministeriums vom 20. Jänner 1896, Z. 3211, betreffend die Liste der Eisenbahnen, auf welche das internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr Anwendung findet.

Ungarn.

Mit Note vom 7. Jänner 1896 hat im Auftrage des Herrn kgl. ungarischen Handelsministers das kgl. Eisenbahn- und Schiffahrts-Inspectorat in Budapest an das Centralamt für den internationalen Eisenbahntransport in Bern das Gesuch gerichtet, die im Betriebe der kgl. Ungarischen Staatsbahnen stehende Localbahn Zólyom-Brezó—Breznóbánya—Tiszolcz, deren Theilstrecke Zólyom-Brezó—Erdököz und die Nebenlinie Bikás, und zwar die erstere für den Gesammt-, die letztere hingegen nur für den Frachtenverkehr am 15. December 1895 eröffnet worden ist, in die Liste der dem internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr vom 14. October 1890 unterstellten Eisenbahnen aufzunehmen.

Das Centralamt hat hievon im Sinne des Art. 58, Absatz 1, des internationalen Uebereinkommens Kenntniss genommen und dem in der Liste enthaltenen Verzeichnisse der von der kgl. ungarischen Staatsbahnverwaltung betriebenen und dem internationalen Uebereinkommen unterstehenden Linien angefügt:

o^2. die Localbahn Zólyom-Brezó—Breznóbánya—Tiszolcz.

Mit Rücksicht darauf, dass die kgl. Ungarischen Staatsbahnen als Gesammtnetz und mit namentlichem Vorbehalte der vom internationalen Verkehre ausgeschlossenen Linien in der Liste bereits enthalten sind, ist der wirkliche Eintritt der neuen Linie in den internationalen Transportdienst auf den Tag ihrer Eröffnung für den öffentlichen Betrieb zurückzuführen.

Hievon hat das genannte Centralamt mit dem Benachrichtigungsschreiben vom 14. Jänner 1896 gemäss Art. 57, Z. 1, die am internationalen Uebereinkommen betheiligten Staaten in Kenntniss gesetzt.

Wien, am 20. Jänner 1896.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von Troppau nach Wigstadtl.

Das k. k. Handelsministerium hat der Stadtgemeinde Troppau die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine schmalspurige Localbahn von Troppau durch das Morathal oder über Wald-Olbersdorf nach Wigstadtl im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Wien, am 12. Jänner 1896. Z. 75.535 ex 1895.

Die Entwicklung der Betriebs-Krankencassen der österreichischen Privateisenbahnen 1889 bis 1894.

Die gesetzliche Krankenversicherung der Arbeiter ist in den im Reichsrathe vertretenen Königreichen und Ländern bekanntlich durch das Gesetz vom 30. März 1888, R.-G.-Bl. Nr. 33, eingeführt worden. Schon bei Vorlage des diesem Gesetze zu Grunde liegenden Gesetzentwurfes an die Legislative wurde, wie in dem Motivenberichte der Regierung ausdrücklich hervorgehoben ist, der Gesichtspunkt im Auge behalten, die vorzüglich bewährten Unterstützungscassen bei den dem öffentlichen Verkehre dienenden Eisenbahn- und Schiffahrtsbetrieben zu erhalten. Diese Absicht ist denn auch im § 52 des erwähnten Gesetzes bezüglich der privaten und im § 53 desselben rücksichtlich der staatlichen Betriebe zu Ausdrucke gelangt. Mit Ende 1894 haben die bei den österreichischen Privateisenbahnen ins Leben gerufenen Betriebs-Krankencassen, in welche auf Grund dieser gesetzlichen Bestimmungen die bestandenen Kranken-Unterstützungscassen umgebildet wurden, die ersten fünf Jahre ihres Bestandes zurückgelegt, da diese Umbildung wegen der erforderlichen grossen Vorarbeiten (Ausarbeitung der Statuten, Wahl der Verwaltungsausschüsse u. s. w.) zumeist erst in der zweiten Hälfte des Jahres 1889 durchgeführt werden konnte.

Aus dem Berichte, welchen die General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen als Aufsichtsbehörde über die Entwicklung dieser Cassen dem Handelsministerium erstattet hat, ist Nachfolgendes hervorzuheben:

Mit Ende des Jahres 1894 bestanden bei den österreichischen Privateisenbahnen 28 derartiger Betriebs-Krankencassen, und betrugen in diesem Jahre die Einnahmen sämmtlicher Cassen . . . . 832.203 fl. 6 kr.
dagegen deren Ausgaben . . . . . 700.484 „ 10 „
so dass ein Gebahrungsüberschuss von 131.718 „ 96 „
resultirte.

Im Allgemeinen ist hinsichtlich der Einnahmen zu bemerken, dass dieselben constant zunehmen, was sowohl auf die Erhöhung des Mitgliederstandes, wie auch auf die steigende Zinseneinnahme aus den jährlich wachsenden Beständen der Reservefonds zurückzuführen ist. Die Ausgaben nehmen ebenfalls alljährlich zu, in erster Linie in Folge der stattfindenden Erhöhungen der Cassenleistungen. Bei 12 von diesen 28 Cassen haben nämlich die Reservefonds die statutarische Maximalhöhe bereits erreicht, zum Theil sogar in erheblichem Masse überschritten. Es konnte sohin, gemäss den gesetzlichen und statutarischen Bestimmungen, zur Einführung von mitunter sehr bedeutenden Mehrleistungen geschritten werden. Auch bei den anderen 16 Cassen war die jährliche Zunahme der Reserven zumeist eine solche, dass die Einführung von weiteren Leistungen für die Mitglieder gleichfalls ohne Beeinträchtigung der gesetzlich vorgeschriebenen Ansammlung der Reserven stattfinden konnte.

Die Verwaltungsausschüsse der Cassen, wie auch die mit der Aufsicht dieser Cassen betraute General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen haben vornehmlich darauf Gewicht gelegt, die Leistungen für die Mitglieder selbst innerhalb der gesetzlichen Grenzen successive zu erhöhen und andererseits auch den Familienangehörigen der Mitglieder im Erkrankungsfalle Beneficien zuzuwenden. Es gewähren derzeit auch alle bei den österreichischen Privateisenbahnen bestehenden Betriebs-Krankencassen sowohl den Mitgliedern Leistungen, welche weit über das gesetzliche Mindestausmass hinausgehen, wie auch Beneficien für die Angehörigen der Mitglieder.

Aus diesen Gründen steigen naturgemäss die Gesammtausgaben von Jahr zu Jahr. Dem gegenüber ist es bemerkenswerth, dass eine Verringerung der Ausgaben bei den „Verwaltungskosten“ und den „Kosten des ärztlichen Dienstes“ zu constatiren ist. Bei allen 28 Cassen betrugen im Jahre 1894 die Verwaltungskosten nur 2760 fl. 22 kr. (gegen 2913 fl. 20 kr. im Jahre 1893), d. i. 0·4 pCt. der Gesammtausgaben. Aus dem vom k. k. Ministerium des Innern seinerzeit dem Reichsrathe mitgetheilten Berichte über die Gebahrung und die Ergebnisse der nach dem Gesetze eingerichteten Krankencassen im Jahre 1893 ist zu entnehmen, dass die Verwaltungskosten in diesem Jahre bei allen Cassen 7·9 pCt. und bei allen Betriebs-Krankencassen 0·7 pCt. betrugen. Dieselben sind sohin bei den Betriebs-Krankencassen der Eisenbahnen erheblich niedriger und im Verhältnisse zu den Gesammtausgaben geradezu geringfügig. Die Kosten der Aerzte sind gleichfalls gesunken und betrugen bei den mehrerwähnten 28 Cassen im Jahre 1894 129.992 fl. 71 kr. (gegen 138.537 fl. 8 kr. im Jahre 1893). Diese Verminderung wurde durch die Erhöhung jener Beiträge erzielt, welche die Bahnverwaltungen zu den Kosten der mit fixen Pauschalien bestellten Aerzte leisten. Im Jahre 1894 participirten die Bahnverwaltungen an diesen Pauschalien mit 34·1 pCt., also mit mehr als einem Drittheile, während dieser Antheil im Jahre 1893 nur 26·2 pCt. betragen hatte.

Seit dem Bestande der Betriebs-Krankencassen der österreichischen Privateisenbahnen, d. i. vom Jahre 1889 bis Ende 1894, wurden vereinnahmt 4,519.118 fl. 26 kr., dagegen verausgabt 3,596.579 fl. 39 kr., und wurde sohin ein Ueberschuss in der namhaften Höhe von 922.538 fl. 87 kr. erzielt, welcher den Stand der Reservefonds mit Schluss des Jahres 1894 darstellt.

Die Einzahlungen der Mitglieder betrugen seit dem Bestande dieser Cassen (1889 bis inclusive 1894) 2,696.184 fl. 18 kr., während die Mitglieder innerhalb dieses Zeitraumes aus den Cassen Leistungen im Betrage von 3,555.826 fl. 21 kr. genossen.

Die Mitglieder zahlten sohin nur 75·5 pCt. der ihnen aus den Mitteln der Cassen zugekommenen Leistungen, und wurden ausserdem die eben angeführten namhaften Reserven für die Zwecke der Krankenversicherung gebildet.

Rücksichtlich der Höhe dieser Reserven ist zu bemerken, dass nach der vorerwähnten Publication des Ministeriums des Innern Ende 1893 als Reservefondsquote auf ein Mitglied
bei den Betriebs-Krankencassen . . . . . 8 fl. 89 kr.
bei allen Cassen überhaupt . . . . 4 „ 80 „
entfiel.

Bei den Krankencassen der österreichischen Privateisenbahnen entfiel hingegen auf ein Mitglied:
1893 . . . . 11 fl. 53 kr.
1894 . . . . 13 „ 07 „

Diese Ziffern erweisen die Prosperität der hier behandelten Cassen und erhalten durch die vorerwähnten

grossen Leistungen an die Mitglieder noch eine erhöhte Bedeutung.

Die überaus günstige Entwicklung der Betriebs-Krankencassen der österreichischen Privateisenbahnen muss umsomehr hervorgehoben werden, als gerade in jüngster Zeit versucht wurde, gegen die Institution der Betriebs-Krankencassen im Allgemeinen und gegen jene der österreichischen Privateisenbahnen im Speciellen Stimmung zu machen. So wurde insbesondere behauptet, dass die Bahnverwaltungen die Wucht der Belastung auf die Arbeiter zu überwälzen trachten, dass die Mehrzahl der Cassen nur die gesetzlichen Mindestleistungen gewährt, und dass die Bahnverwaltungen an den Kosten der Aerzte gar nicht oder nur ganz ungenügend participiren — durchwegs Behauptungen, welche sich nach den oben angeführten Thatsachen und Ziffern als vollständig unbegründet erweisen.

Dass ein so überaus erfreuliches Resultat schon in dem ersten Quinquennium des Bestandes der Krankencassen erreicht werden konnte, ist wohl zu nicht geringem Theile auf die Opferwilligkeit zurückzuführen, welche die Eisenbahn-Verwaltungen gegenüber den Krankencassen bethätigen und welche gewiss die vollste Anerkennung verdient.

Andererseits ist aber auch die Staatsverwaltung angelegentlich bestrebt, das ihr gesetzlich zustehende Aufsichtsrecht in dem Sinne auszuüben, dass in allen zur behördlichen Entscheidung gelangenden, oft schwierigen und zweifelhaften Fällen die Interessen der Mitglieder gewahrt und mit jenen der Arbeitsgeber, wie auch des Casseninstitutes thunlichst in Einklang gebracht werden. Die staatliche Fürsorge wird weiter dadurch bethätigt, dass die Aufsichtsbehörde die gesammte Gebahrung der Eisenbahn-Betriebs-Krankencassen überwacht, dieselben alljährlich einer eingehenden Revision unterzieht und jeden Anlass benützt, um auf die gedeihliche Entwicklung des Institutes fördernd einzuwirken. [„Wiener Zeitung".]

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Linie Lemberg—Suczawa: Anlage eines Industriegeleises: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Lemberg hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes des Thomas Gamski in Stanislau für die Herstellung eines von der Station Chryplin abzweigenden, zum Flusse Bystrzyca-Nadwórniańska führenden Industriegeleises für den 28. Jänner anberaumt, und wurde mit der Leitung der Commission der k. k Statthaltereirath Julius Prokopczyc betraut. [G.-I.-Z. 1257.]

Oesterr. Nordwestbahn. (Linie Wien—Tetschen: Doppelsignallaternen in Iglau und Melnik.) Für die probeweise Anwendung von Doppelsignallaternen bei den englischen Weichen in den Stationen Iglau und Melnik wurde die Bewilligung ertheilt. [21. December 1895, Z. 74.536.]

— (Linie Prag—Mittelwalde: Aenderung in der Eintheilung der Wächterbezirke.) Die anlässlich der Eröffnung der Station Lititz a. d. Adler für den Personen- und Frachtenverkehr durchgeführte neue Eintheilung der Bahn- und Weichenwächterbezirke im Bereiche der Strecke km 73·2—77·8 zwischen den Stationen Pottenstein und Senftenberg, sowie die Herstellung eines Anschlusses beim Handschranken der Rampe in km 74·938 wurde genehmigt. [27. December 1895, Z. 69.243.]

— (Anlage eines Schleppgeleises.) Das Project für die Herstellung eines aus dem zur Maschinenfabrik vormals Ruston führenden Geleise in der Station Lieben abzweigenden und zur Centrale der elektrischen Localbahn Prag-Wysočan-Lieben führenden Schleppgeleises wurde genehmigt. [21. December 1895, Z. 68.271.]

— (Linien Wien—Tetschen, Chlumetz—Parschnitz und Časlau—Zawratec: Ueberstellung von Betriebsgebäuden.) Die Verwendung der in der Station Wlkanetsch der Linie Wien—Tetschen provisorisch als Betriebsgebäude aufgestellten Bureauhütte als Stations-Nebengebäude in dieser Station, ferner die bereits bewirkte Aufstellung einer in der Station Trautenau der Linie Chlumetz—Parschnitz verfügbar gewordenen Signalhütte, endlich die Uebertragung des in der Station Trautenau disponibel gewordenen Schilderhauses nach der Station Časlau wurde genehmigt. [27. December 1895, Z. 69.242.]

Südnorddeutsche Verbindungsbahn. (Linie Josefstadt—Seidenberg: Bauliche Herstellung in Reichenberg.) Die Aufstellung einer neuen Signalhütte in km 160·043 in der Station Reichenberg behufs Unterbringung des anlässlich der Errichtung einer Signalleitung auf der Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn nothwendig gewordenen zweiten Glockenschlagwerkes als Ersatz für die daselbst bestandene Signalhütte, sowie die Uebertragung dieser Signalhütte nach km 159·6/7 als provisorische Tagwächterbude wurde genehmigt. [21. December 1895, Z. 69.245.]

— (Linie Eisenbrod—Tannwald: Laderampenherstellung in Tannwald.) In der Station Tannwald wird eine Vieh- und Petroleum-Verladerampe hergestellt. [7. Jänner, Z. 72.585 ex 1895.]

— (Linie Deutschbrod—Liebau: Brunnen in Černožitz.) In der Personen-Haltestelle Černožitz wurde ein Hausbrunnen hergestellt. [17. December, Z. 71.199 ex 1895.]

Localbahn Deutschbrod-Humpoletz. (Schneeschutzanlagen.) Das von der Oesterr. Nordwestbahn vorgelegte Project für die Ausführung von Schneeschutzanlagen längs der Localbahn Deutschbrod-Humpoletz wurde genehmigt und an die k. k. Statthalterei in Prag zur Abhaltung der politischen Begehung und Durchführung der Enteignungsverhandlung mit der Ermächtigung übermittelt, bei anstandslosem Commissionsergebnisse den Bauconsens im Namen des k. k. Handelsministeriums zu ertheilen. [H.-M.-Z. 73 994 ex 1895.]

Projectirte Kleinbahn Gmunden-Vorchdorf. (Ergebniss der Trassenrevision.) Im Hinblicke auf das günstige Ergebniss der am 21. November 1895 durchgeführten Trassenrevision und Stationscommission bezüglich des Projectes für eine mit elektrischer Kraft zu betreibende Kleinbahn mit 1 m Spurweite von der Stadt Gmunden nach Vorchdorf im Anschlusse an die Gmundener elektrische Localbahn hat das k. k. Handelsministerium die Trasseführung obiger Localbahn im Allgemeinen genehmigt. [H.-M.-Z. 72.737 ex 1895.]

Kleinbahn mit elektrischem Betriebe Bielitz-Zigeunerwald. (Wagenremise in Bielitz: Bauconsens.) Die k. k. Landesregierung in Troppau hat hinsichtlich des Projectes für eine Wagenremise mit darin befindlicher Reparaturswerkstätte und angebautem Arbeiterabort in Bielitz den Bauconsens im Namen des k. k. Handelsministeriums ertheilt. [H.-M.-Z. 1771.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Verkehr in der Localstrecke Wien [Westbhf.]—Unterhetzendorf.) Vom 15. Jänner angefangen verkehren bis auf Weiteres an Sonn- und Feiertagen in der Strecke Wien (Westbahnhof)—Unterhetzendorf und zurück die Personenzüge Nr. 2929/2829 und 2830/2930 mit folgenden Verkehrszeiten: Zug Nr. 2929/2829 geht vom Westbahnhof um 9 U. 30 M. Abends ab und trifft in Unterhetzendorf um 9 U. 57 M. Abends ein, während der Gegenzug Nr. 2830/2930 Unterhetzendorf um 10 U. 38 M. Abends verlässt und am Westbahnhofe um 11 U. 5 M. Abends eintrifft. Beide Züge nehmen in allen zwischenliegenden Stationen und Haltestellen Aufenthalt.

— (Linie Stryj—Lawoczne: Eröffnung einer Haltestelle.) Am 1. Jänner 1896 ist die Haltestelle Rožanka in km 59·4 der Linie Stryj—Lawoczne zwischen den Stationen Tuchla und Sławsko für den Personen- und Gepäcksverkehr eröffnet worden, und nehmen daselbst in der Richtung Stryj—Lawoczne die Personenzüge Nr. 1711 und 1710 und in der Gegenrichtung die Züge Nr. 1712 und 1714 Aufenthalt. Die Ausgabe der Fahrkarten erfolgt in der Haltestelle selbst, und wird Reisegepäck gegen Nachzahlung zur Beförderung übernommen.

— (Einstellung eines Cisternenwagens.) Das k. k. Handelsministerium hat die von der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen vorgelegten Typenpläne für einen zu Spiritustransporten bestimmten Cisternenwagen mit Bremse, wonach die Firma M. Fischl's Söhne in Prag einen Wagen in der Waggonfabrik F. Ringhoffer in Smichow mit der Bestimmung zur Einstellung in den Fahrpark der k. k. Oesterr. Staatsbahnen erbauen zu lassen beabsichtigt, mit dem Bemerken genehmigt, dass die Cisterne ausser durch Zugbänder, welche wohl das Niederhalten derselben bewerkstelligen, aber nicht das Verschieben auf den Sätteln verhindern, auch durch Spannschrauben auf den Tragsätteln zu befestigen ist. [Z. 69.685 ex 1895.]

Aussig - Teplitzer Eisenbahn - Gesellschaft. (Verschiebungen mittelst Zugthieren auf den Ladegeleisen beim Milada-Schachte II nächst Karbitz.) Die Brüxer Kohlenbergbau-Gesellschaft beabsichtigt, die Verschiebungen auf ihren Ladegeleisen beim Milada-Schachte II nächst Karbitz mittelst Zugthieren vornehmen zu lassen. Die Direction der Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft hat vorbehaltlich der behördlichen Zustimmung diese Verschubart gegen Einhaltung der hiefür bestehenden Bedingungen gestattet. Die k. k. General-Inspection nahm die diesbezügliche Anzeige dieser Bahnverwaltung genehmigend zur Kenntniss.

[G.-I.-Z. 25.152 ex 1895.]

Zusammenstellung

der im Monate December 1895 bei den Zügen mit Personenbeförderung in den Endstationen vorgekommenen Verspätungen.

Bezeichnung der Bahnen	In Verkehr gesetzte Züge				Verspätungen in den Endstationen					Diese Verspätungen wurden veranlasst durch									Zahl jener Züge, durch deren Verspätung Anschlüsse nicht vollzogen werden konnten
	Schnellfahrende Züge	Personenzüge	Gemischte Züge	Im Ganzen	bei den schnellfahrenden Zügen über 10 Minuten	bei den Personenzügen über 20 Minuten	bei den gemischten Zügen über 30 Minuten	Im Ganzen	in Percenten der Gesammtzahl der Züge	Abwarten von Zügen	Post- und Polizei-Amtshandlungen	Unregelmässigkeit im Fahrdienste und aussergewöhnlichen Verkehr	atmosphärische Einflüsse	Hindernisse auf der Bahn	falsche Handhabung der Betriebseinrichtungen	mangelhaften Zustand der Bahn	Schadhaftwerden von Fahrzeugen	andere Gründe	
	Anzahl									Anzahl der Veranlassungen									
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen:																			
Westliche Linien	1545	17.389	6.342	25.276	79	487	69	635	2·5	515	123	491	4	.	.	.	1	2	6
Nordöstliche Linien	248	3.632	4.453	8.333	15	154	99	268	3·2	145	19	261	56	.	.	.	2	.	2
Dalmatiner Staatsbahn	.	275	.	275	.	3	.	3	1·0	2	.	6	.	.	.	.	.	.	.
Istrianer Staatsbahn	62	605	248	915	5	23	9	37	4·0	38	1	18	.	1	.	.	2	.	.
Privatbahnen:																			
Aussig-Teplitzer Eisenbahn	.	446	341	787	.	19	3	22	2·7	23	10	19	1	.	.	.	.	.	5
Böhmische Nordbahn-Gesellschaft	186	1.147	837	2.170	5	44	5	54	2·4	63	29	71	1	8	.	.	.	.	10
Buschtěhrader Eisenbahn	124	377	1.586	2.087	15	24	32	71	3·4	57	21	49	25	1	.	.	2	.	9
Eisenbahn Wien-Aspang	.	324	730	1.054	.	24	4	28	2·6	16	6	6	.	.	.	.	.	.	.
Graz-Köflacher Eisenbahn	.	217	186	403	.	8	4	12	2·9	12	.	2	.	.	.	.	.	.	.
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	553	4.602	4.364	9.519	82	149	20	251	2·6	247	24	79	32	.	.	.	5	.	48
Kaschau-Oderberger Eisenbahn	62	496	.	558	1	2	.	3	0·5	2	.	1	.	.	.	.	.	.	1
Leoben-Vordernberger Eisenbahn	.	186	62	248	.	6	1	7	2·8	6	.	1	.	.	.	.	.	.	.
Oesterr. Nordwestbahn	388	4.709	496	5.593	45	95	.	140	2·5	134	11	22	.	.	.	.	.	.	48
Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Ges.	531	5.077	3.317	8.925	84	163	8	255	2·8	222	6	152	26	14	.	.	4	5	9
Ostrau-Friedlander Eisenbahn	.	249	42	291	.	7	.	7	2·4	7	.	3	.	.	.	.	.	.	.
Südbahn-Gesellschaft	768	5.108	713	6.589	50	114	23	187	2·8	144	74	85	13	·3	.	.	1	.	32
Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn	.	1.513	217	1.730	.	31	.	31	1·7	33	.	.	.	.	.	.	.	.	17
Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter B.	.	186	279	465	.	1	10	11	2·3	.	.	11	.	.	.	.	.	.	.
Wiener Verbindungsbahn	44	1.316	.	1.360	.	.	.	.	0·0	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Totale	4511	47.854	24.213	76.578	381	1354	287	2022	.	1666	324	1277	158	27	.	.	17	7	187

Nach den in Percenten der Gesammtzahl der Züge ausgewiesenen Verspätungen ist die Reihenfolge der Bahnen nachstehende:

1. Wiener Verbindungsbahn . . . . 0·0 pCt.
2. Kaschau-Oderberger Eisenbahn . . . . 0·5 „
3. Dalmatiner Staatsbahn . . . . 1·0 „
4. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn . . . . 1·7 „
5. Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn . . . . . . 2·3 „
6. Böhmische Nordbahn-Gesellschaft . . . . 2·4 „
7. Ostrau-Friedlander Eisenbahn . . . . 2·4 „
8. K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen (westliche Linien) . . . . 2·5 „
9. Oesterr. Nordwestbahn . . . . 2·5 „
10. Eisenbahn Wien-Aspang . . . . 2·6 „
11. Kaiser Ferdinands-Nordbahn . . . . 2·6 pCt.
12. Aussig-Teplitzer Eisenbahn . . . . 2·7 „
13. Leoben-Vordernberger Eisenbahn . . . . 2·8 „
14. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft . . . . 2·8 „
15. Südbahn-Gesellschaft . . . . 2·8 „
16. Graz-Köflacher Eisenbahn . . . . 2·9 „
17. K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen (nordöstliche Linien) . . . . 3·2 „
18. Buschtěhrader Eisenbahn . . . . 3·4 „
19. Istrianer Staatsbahn . . . . 4·0 „

Verkehrsstörungen und Behebung von solchen.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen:

(Eisenbahn-Betriebsdirection Villach.)

22. Jänner: Morgen Früh wird auf der Strecke Eisenerz—Vordernberg auch der Güterverkehr wieder aufgenommen.

(Eisenbahn-Betriebsdirection Olmütz.)

17. Jänner: Wegen Schneeverwehung in der Strecke Gross-Opatowitz—Kornitz wurde der Zug 756 aufgelöst und der Gesammtverkehr eingestellt.

19. Jänner: Der Gesammtverkehr in der Strecke Gross-Opatowitz—Kornitz wurde mit Zug 751 wieder aufgenommen.

Oesterreichisch-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft:

22. Jänner: Wegen Schneeverwehung musste der Verkehr auf der Localbahnstrecke Enzersdorf bei Staatz—Poysdorf eingestellt werden.

23. Jänner: Wegen Schneeverwehung konnten die Züge 532 und 537 in der Strecke Grussbach-Schönau—Znaim nicht in Verkehr gesetzt werden.

23. Jänner: Wegen Schneeverwehung wurde in der Strecke Bruck a. L.—Hainburg der Zug 1402 nicht in Verkehr gesetzt.

23. Jänner: Der Verkehr auf der Localbahnlinie Enzersdorf bei Staatz—Poysdorf wurde mit Zug 2905 wieder aufgenommen.

Dampftramway-Gesellschaft (vorm. Krauss & Comp.)

19. Jänner: Der Zugsverkehr in der Strecke Locomotivfabrik—Stammersdorf wurde mit Zug 30 wieder aufgenommen.

21. Jänner: Der Verkehr in der Strecke Gr.-Enzersdorf—Floridsdorf wurde mit Zug 133 wieder aufgenommen.

Nachrichten aus Ungarn.

Parlamentarisches. (Vorlage des Gesetzentwurfes zu Gunsten des Ausbaues und Betriebes einer von der Station Csorba zu den Csorbaer Bergseen führenden Zahnradbahn.) Der „Vasuti és közlekedési közlöny" Nr. 150 vom 15. December 1895 verlautbart den vom kgl. ungar. Handelsminister der Legislative vorgelegten Gesetzentwurf, betreffend den Bau und Betrieb einer von der Station Csorba der Hauptlinie Czacza—Csorba—Kassa (Kaschau) der Kaschau-Oderberger Eisenbahn aus bis zu den Csorbaer Gebirgsseen führenden, mit Dampfkraft zu betreibenden Zahnradbahn (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 130 ex 1893), deren Concessionäre der Gutsbesitzer Josef Szentiványi und der Budapester Civilingenieur Emil Várady sind. Die effectiven Baukosten dieser 5 km langen, schmalspurig (1 m Spurweite) nach dem System Riggenbach oder Abt zu erbauenden Zahnradbahn sind mit 190.000 fl. bemessen. (Der kgl. ungar. Handelsminister hat die Concession zum Baue und Betriebe dieser Bahn, vorbehaltlich der parlamentarischen Genehmigung, bereits im eigenen Wirkungskreise zufolge Concessionsurkunde Z. 54.761 vom 30. Juli 1895 ertheilt [vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 101 ex 1895].)

Eisenbahnprojecte. (Ertheilung von Vorconcessionen.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat den Nachbenannten die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten im Sinne der bestehenden Normen für nachbenannte Eisenbahnlinien ertheilt:

1. Mit Erlass vom 13. December 1895, Z. 70.924, dem croatischen Landtags-Abgeordneten Dr. Ludwig Schwartz und Consorten für eine von der Station Zlatar-Bistricza der Linie Csáktornya—Zaprešic der im Betriebe der kgl. Ungarischen Staatsbahnen stehenden Zagorianer Bahn abzweigende, bis zum Wallfahrtsorte Maria-Biztricza führende schmalspurige Localbahn mit Locomotivbetrieb, auf die Dauer eines Jahres.
2. Mit Erlass vom 13. December 1895, Z. 72.634, dem Secretär der Eszéker Handels- und Gewerbekammer, Nikolaus Plasić, für eine von der Station Vinkovce der Hauptlinie Budapest—Uj-Dombovár—Pécs (Fünfkirchen)—Bosna-Bród und der Linien India—Mitrovicza—Vinkovce und Vinkovce—Brčka der kgl. Ungarischen Staatsbahnen abzweigende, über Rokovci, Andriasevci, Cerna, Gradište und die Gemarkung der Gemeinde Zupanje bis Bošnjake (an der Save) führende schmalspurige Localbahn mit Locomotivbetrieb, auf die Dauer eines Jahres.
3. Mit Erlass vom 13. December 1895, Z. 73.011, der Eisengiesserei und Maschinenfabriks-Actiengesellschaft Ganz & Co. in Budapest und Leobersdorf und der Firma Lindheim & Co. in Wien, als Concessionären der Strasseneisenbahn mit elektrischem Betriebe im Bereiche der Stadt Pozsony (Pressburg), für eine von der innerstädtischen Betriebslinie in der Barossgasse abzweigende und über die Franz Josefs-Brücke auf das rechtsseitige Donauufer bis zum Kaffeehause am Inselplatze führende Strasseneisenbahn mit elektrischem Betriebe, auf die Dauer eines Jahres.
4. Mit Erlass vom 13. December 1895, Z. 75.154, dem Reichstags-Abgeordneten Dr. Franz Krajtsik für
   a) eine von der Station Somogy-Szobb der Hauptlinie Budapest—Dombovár—Zákány—Zágrab (Agram)—Fiume der kgl. Ungarischen Staatsbahnen und der in deren Betrieb stehenden Localbahnen Barcs—Somogy-Szobb und Balaton-Szent-György—Somogy-Szobb abzweigende und von dort aus diese drei Linien über Iharos-Berény, Pogány-Szent-Péter und Horvát-Szent-Miklós in der Station Nagy-Kanizsa mit der Südbahnlinie Budapest—Nagy-Kanizsa—Pragerhof verbindende,
   b) eine von Nagy-Kanizsa aus über die Gemarkung der Gemeinde Szepetnek bis Tót-Szent-Márton und von dort aus diese entweder über Becsehély, Bánok-Szent-György, Lasztonya und die Gemarkung der Gemeinde Dömeföld oder über Letenye, Rátka, Alsó-Szemenye, Dobri, Kis-Lakos und die Gemarkung der Gemeinde Szécsi-Sziget in der Station Csömödér (zwischen Kisfalud-Szent-István und Csáktornya) mit der Linie Boba—Csaktornya der im Betriebe der kgl. Ungarischen Staatsbahnen stehenden Westungarischen (Transdanubischen) Localbahnen verbindende,
   c) eine von der zukünftigen Station Iharos-Berény aus die Linie a) über Nemes-Vid, eventuell über Nemes-Déd und die Gemarkung der Gemeinde Szakácsi in der Station Marczali mit der Localbahn Balaton-Szent-György—Somogy-Szobb verbindende

   normalspurige Localbahn, auf die Dauer eines Jahres.

Budapester Strassenbahn-Gesellschaft für Strassenbahnen (derzeit noch) mit Pferdebetrieb. (Ausführungsmodus der Umgestaltung des Betriebsnetzes auf elektrischen Betrieb.) Die in Ausführung begriffene Umgestaltung der bisher ausschliesslich mit Pferden betriebenen Linien der Budapester Strassenbahn-Gesellschaft für Strasseneisenbahnen mit elektrischem Betriebe (vergl. Verordgs.-Bl. Nr. 127 ex 1895) gestattet im Allgemeinen der gegenwärtigen Geleiseanlage gegenüber eine den gegebenen Verhältnissen besser angepasste Situirung der Geleise. In schmalen Gassen wird das Geleise in die Mitte verlegt und auf dem Karlsring vor dem Orczy'schen Hause, auf dem Zollamts-, Calvin- und Pálffyplatz entsprechender situirt werden. Sämmtliche Linien werden doppelgeleisig sein. Für die 315 den Betrieb versehenden Waggons (vergl. Verordgs.-Bl. Nr. 131 ex 1895) werden sechs Stationen eingerichtet. Die auf 3000 Pferdekräfte eingerichtete Stromerzeugungsstation in der Pálffygasse wird die Ofner und die Neupester, die auf 4000 Pferdekräfte angelegte Stromerzeugungsstation in der Damjanichgasse die Pester Linien speisen. Im laufenden Jahre werden die Ofner und die Neupester, 1896/97 die Pester, 1897/98 die Steinbrucher Linien umgestaltet; gleichzeitig werden in Angriff genommen die neuen Linien auf der Csömörer und Elisabethstrasse bis zum Hotter, auf der Schwurplatzbrücke, in der Tabak- und Pfeifergasse, auf der Aeusseren Uellöerstrasse, von Steinbruch über Rákosfalva nach Zugló und in Ofen von den neuen Brücken zur Südbahn und zur Zahnradbahn, zum Salzbad, zum Friedhofe im Wolfsthal, im Leopoldifeld und im Auwinkel zum Fasan, auf dem Burggartenquai und in Altofen bis zum Filatoridamm. Die erste Gruppe ist nahezu fertig, so dass die Züge im Mai in Ofen und nach Neupest bereits elektrisch werden befördert werden. Diese Linien sind mit Oberleitung eingerichtet, und nur die Strecke auf dem Waitzner Boulevard hat unterirdische Leitung, welch letztere auf der Pester Seite im Innern der Stadt überhaupt obligatorisch ist. Im Ganzen sind 92 km umzugestalten, wovon 24 km unterirdische, 68 km oberirdische Leitung haben werden. Die Gesammtkosten sind mit 10,660.000 fl. präliminirt.

— (Umtauschtermin der Titres.) Die Direction der Budapester Strassenbahn-Gesellschaft verlautbart, dass der im Sinne des Generalversammlungs-Beschlusses vom 19. October 1895 (vergl. Verordgs.-Bl. Nr. 131 ex 1895) zu bewerkstelligende Umtausch der alten auf 200 fl. Nominale lautenden Actien in neue Titres à 100 fl. in der Zeit vom 5. Jänner bis 31. März kostenfrei zu geschehen hat. Desgleichen findet der Umtausch der alten Genussscheine in der Weise statt, dass zwei neue Genussscheine ausgefolgt werden.

Strasseneisenbahn mit elektrischem Betriebe Budapest-Ujpest - Rákospalota. (Politisch-administrative Begehung einer Flügelbahn im Bereiche des V. Stadtbezirkes Budapest.) Am 7. Jänner l. J. fand in Budapest unter Führung des Sectionsrathes des kgl. ungarischen Handelsministeriums Dr. Josef Stettina und mit Beiziehung der Vertreter der interessirten Staats- und Comitatsbehörden, sowie jener der hauptstädtischen Communalverwaltung und der Budapester Untergrundbahn, schliesslich des Directionspräsidenten der Budapest-Ujpest-Rákospalotaer Strasseneisenbahn mit elektrischem Betriebe, Geheimrath Dr. Alexander Matlekovits, die politisch-administrative Begehung der von obgenannter Gesellschaft projectirten Flügelbahn Lehelgasse—Podmaniczkygasse des V. Stadtbezirkes (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 42 und 90 ex 1895) zum Anschlusse an die im Bau begriffene Budapester Untergrundbahn (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 81 ex 1895) statt. Bei diesem Anlasse kam eine Competenzstreitfrage von principieller Bedeutung zur Erörterung. Die Vertreter der elektrischen Untergrundbahn Generaldirector Moriz Balázs und Dr. Arthur Jellinek erhoben Einsprache gegen die Bewilligung, resp. den Ausbau der genannten Linie, nachdem zufolge der Concecsionsurkunde der Untergrundbahn aus dem Innern der Stadt nach dem Stadtwäldchen führende Linien innerhalb 25 Jahre nicht hergestellt werden dürfen. Der Commissionsleiter Ministerial-Sectionsrath Josef Stettina erwiderte, dass es sich hier nicht um eine aus dem Innern der Stadt, sondern um eine von Neupest hereinführende Linie (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 92 und 107 ex 1894) handle, daher der Einsprache der beiden Directionsmitglieder keine Folge gegeben werden könne. Denselben Standpunkt vertrat auch Alexander Matlekovits als Directionspräsident der concessionswerbenden Bahn. Director Balázs und Dr. Jellinek baten, es möge ihr Protest in das Begehungsprotokoll aufgenommen werden, welchem Begehren der Begehungsleiter mit dem Bemerken entsprach, er werde in seinem Berichte an den Minister betonen, dass der Protest der Untergrundbahn-Vertreter unberücksichtigt gelassen worden sei und die Interessenten auf den Processweg verwiesen wurden.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. (Provisorische Reform des Personen-Zonentarifes.) Der ungar. Ministerrath hat, wie aus Budapest berichtet wird, in seiner am 13. Jänner abgehaltenen Sitzung die vom kgl. ungarischen Handelsminister projectirte Aenderung des Personen-Zonentarifes auf den königl. Ungarischen Staatsbahnen, und zwar mit Giltigkeit vom 1. März, genehmigt. Der Handelsminister hat bereits vor längerer Zeit die eingehendsten Studien zum Zwecke einer gründlichen Reform des Zonentarifes angeordnet, die jedoch noch nicht beendigt sind, und so hat sich derselbe entschlossen, auf Grundlage der bisherigen Erfahrungen solche Umänderungen eintreten zu lassen, die sofort ohne Schwierigkeiten durchgeführt werden und als Uebergang zur definitiven Reform betrachtet werden können. Die Umgestaltungen beziehen sich darauf, dass das System des Nachbarverkehres, dessen Grundlage gegenwärtig, ganz unabhängig von der Entfernung, die Fahrt von Station zu Station bildete, auf Basis der kilometrischen Entfernung gestellt werde, dass ferner die unverhältnissmässig niedrigen Fahrpreise für die erste Wagenclasse im Fernverkehr erhöht und damit im Zusammenhange auch die Fahrpreise der zweiten Wagenclasse in der XIII. und XIV. Zone regulirt werden. Durch diese Modificationen sollen in erster Linie Uebelstände und Missbräuche, die sich im Nachbarverkehre herausgebildet und zum Theil zur Ausspielung des Fernverkehres geführt haben, beseitigt und voraussichtlich auch eine wesentliche Erhöhung der Einnahmen der Staatsbahnen erzielt werden.

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd. (Abfahrt des Dampfers „Gisela" nach Kobe.) Dieser Dampfer von 2643 Tonnen Gehalt ist am 21. November 1895 mit 26 Passagieren und 1414 Gewichtstonnen Ladung nationaler Provenienz nebst 13.682 Stück Hölzern und 14 Stück lebenden Thieren von Triest nach Kobe abgegangen. Derselbe verschiffte hauptsächlich: nach Port Said 12 Colli Esswaaren, 39 Colli Esswaaren, 39 Colli Wein, 45 Colli Zucker, 1 Collo Manufacturwaaren, 1000 Stück halbzöllige Bretter, 89 Stück Pfosten, 500 Stück Staffeln, 34 Stück Masten, 110 Stück Eichenhölzer, 785 Stück Bretter, 1000 Stück Staffeln, 200 Stück Balken, 34 Stück Ulmenhölzer, 64 Stück Latten, 269 Stück starke Bretter, 39 Stück Träme, 6145 Stück Knütteln; nach Samarang 139 Colli Erdwachs; nach Padang 50 Colli Mehl; nach Soerabaya 280 Colli Erdwachs, 6 Colli Seife, 50 Colli Mehl; nach Bagdad 72 Colli Zündhölzchen; nach Bushire 100 Colli Zündhölzchen; nach Suez 5 Colli Manufacturwaaren, 15 Colli Wein, 5 Colli Schuhwaaren, 17 Colli Esswaaren; nach Aden 50 Colli Zündhölzchen, 16 Colli Metallwaaren, 56 Colli Papier, 28 Colli Glasperlen, 58 Colli Erdäpfel, 20 Colli Garn, 71 Colli Obst, 1000 Stück Bretter, 300 Stück Staffeln, 150 Stück halbzöllige Bretter, 500 Stück Staffeln; nach Gedda 114 Colli Papier, 4 Colli Manufacturwaaren, 212 Colli Zucker, 10 Colli Droguen, 6 Colli Esswaaren, 112 Colli Zündhölzchen, 6 Colli Metallwaaren; nach Suakin 30 Colli Thonwaaren; nach Massaua 50 Colli Bier; nach Mombassa 150 Colli Mehl; nach Mozambique 4 Colli Glasperlen; nach Zanzibar 2 Colli Mützen, 6 Colli Kurzwaaren, 44 Colli Glasperlen; nach Hodeidah 341 Colli Papier, 13 Colli Metallwaaren, 20 Colli Manufacturwaaren; nach Bassorah 2 Colli Baumwollwaaren, 1 Collo Manufacturwaaren, 5 Colli Porzellan, 4 Colli Kurzwaaren; nach Bombay 11 Colli Mützen, 26 Colli Knöpfe, 833 Colli Papier, 110 Colli Baumwollwaaren, 615 Colli Farben, 33 Colli Esswaaren, 80 Colli Kurzwaaren, 14 Stück Pferde, 1 Stück Wagen, 7 Colli Garn, 16 Colli Spielwaaren, 82 Colli Lampen, 194 Colli Manufacturwaaren, 10 Colli Manufacturwaaren, 37 Colli Holzwaaren, 419 Colli Metallwaaren, 29 Colli Glasperlen, 54 Colli Chemikalien, 49 Colli Seife, 1 Collo Schuhwaaren, 273 Colli Glaswaaren, 50 Colli Wein, 3 Colli Musikinstrumente; nach Kurrachee 11 Colli Metallwaaren, 31 Colli Baumwollwaaren; nach Mangalore 4 Colli Glaswaaren, 6 Colli Esswaaren; nach Bagdad 13 Colli Manufacturwaaren, 3 Colli Garn, 10 Colli Papier, 5 Colli Mützen, 21 Colli Baumwollwaaren; nach Bushire 150 Colli Zucker; nach Calicut 10 Colli Metallwaaren, 2 Colli Manufacturwaaren; nach Cananore 13 Colli Manufacturwaaren, 11 Colli Metallwaaren; nach Colombo 11 Colli Glaswaaren, 60 Colli Schwefel, 13 Colli Manufacturwaaren, 20 Colli Baumwollwaaren, 50 Colli Zucker, 10 Colli Papier, 1432 Stück Bretter; nach Rangoon 14 Colli Baumwollwaaren, 133 Colli Metallwaaren, 8 Colli Lampen, 69 Colli Garne, 5 Colli Manufacturwaaren, 5 Colli Glasperlen, 10 Colli Papier, 6 Colli Thonwaaren; nach Madras 7 Colli Glasperlen, 5 Colli Lampen, 7 Colli Metallwaaren, 110 Colli Schwefel, 5 Colli Kurzwaaren, 11 Colli Mehl, 20 Colli Zucker, 20 Colli Glaswaaren, 4 Colli Garn, 37 Colli Papier; nach Penang 24 Colli Baumwollwaaren, 49 Colli Papier, 5 Colli Metallwaaren, 6 Colli Glaswaaren; nach Calcutta 15 Colli Knöpfe, 288 Colli Papier, 100 Colli Baumwollwaaren, 14 Colli Kurzwaaren, 36 Colli Garn, 24 Colli Mehl, 10 Colli Spielwaaren, 16 Colli Lampen, 19 Colli Holzwaaren, 3 Colli Holzwaaren, 109 Colli Manufacturwaaren, 197 Colli Metallwaaren, 10 Colli Glasperlen, 96 Colli Glaswaaren, 55 Colli Wein, 6 Colli Droguen, 5 Colli Esswaaren; nach Singapore 181 Colli Papier, 27 Colli Glaswaaren, 2 Colli Manufacturwaaren, 46 Colli Baumwollwaaren, 255 Colli Metallwaaren, 3 Colli Holzwaaren, 160 Colli Esswaaren, 53 Colli Wein, 145 Colli Bier, 4 Colli Knöpfe; nach Batavia 10 Colli Erdwachs, 6 Colli Manufacturwaaren, 38 Colli Papier, 40 Colli Mehl; nach Soerabaya 383 Colli Erdwachs, 513 Colli Mehl, 14 Colli Metallwaaren, 54 Colli Papier, 15 Colli Glasperlen; nach Samarang 10 Colli Mehl, 2 Colli Manufacturwaaren; nach Pecalongan 7 Colli Garn; nach Bangkok 5 Colli Garn; nach Tegal 7 Colli Garn; nach Padang 5 Colli Baumwollwaaren; nach Macassar 16 Colli Garn, 50 Colli Mehl, 4 Colli Baumwollwaaren; nach Menado 12 Colli Seife; nach Amboyna 62 Colli Mehl; nach Cheribon 27 Colli Erdwachs, 12 Colli Garn, 5 Colli Manufacturwaaren; nach Hongkong 4 Colli Lampen, 5 Colli Metallwaaren, 9 Colli Manufacturwaaren, 190 Colli Stahl, 380 Colli Stahl, 26 Colli Seife, 25 Colli Bier, 1 Collo Musikinstrumente, 12 Colli Papier, 8 Colli Papier; nach Manila 552 Colli Bier, 4 Colli Garn, 42 Colli Papier, 6 Colli Glasperlen, 3 Colli Metallwaaren; nach Shanghai 48 Colli Seife, 6 Colli Manufacturwaaren, 10 Colli Papier, 5 Colli Arzneien, 60 Colli Bier, 1606 Colli Magnesit; nach Kobe 22 Colli Metallwaaren, 14 Colli Droguen, 19 Colli Manufacturwaaren, 9 Colli Holzwaaren; nach Yokohama 34 Colli Farben und 1 Collo Manufacturwaaren. Der Werth der ausgeführten Waaren betrug 818,489 fl. ö. W.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. (Einstellung des Verkehres der Localfahrten zwischen Zimony [Semlin] und Belgrad.) Die Budapester Betriebs-Direction der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft verlautbart, dass in Folge starken Eisrinnens der Verkehr der gesellschaftlichen Localschiffe zwischen Zimony und Belgrad bis auf Weiteres eingestellt wurde.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Directer Personen- und Gepäcksverkehr zwischen Wien und München einerseits und Lyon und Marseille andererseits.

Einführung eines neuen Tarifes.

Mit Wirksamkeit vom 1. April 1896 gelangt ein neuer Tarif für den directen Personen- und Gepäcksverkehr zwischen Wien und München einerseits und Lyon und Marseille andererseits über Zürich—Aarau—Bern/Biel—Genf zur Einführung.

Hiedurch wird der gleichnamige Tarif vom 1. Mai 1892 aufgehoben.

Exemplare dieses Tarifes sind bei den k. k. Oesterr. Staatsbahnen zum Preise von 40 Heller erhältlich.

Wien, am 21. Jänner 1896. [51]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

Oesterreich-Lindau-Vorarlberger Eisenbahnverband.

Einführung neuer, sowie Verlängerung des Giltigkeitstermines der seit 1. Juli 1893 bestehenden Tarife.

Mit 1. März 1896 treten im Güterverkehr Oesterreich-Lindau-Vorarlberg nachfolgend angeführte Tarife in Kraft:

1. Tarif, Theil I: Allgemeine Bestimmungen für den Güterverkehr nebst Classification der in der Fracht ermässigten und besonders zu behandelnden Frachtgüter.

2. Theil II, Heft 1: Tarif für den directen Güterverkehr zwischen Lindau, Station der kgl. Bayer Staatseisenbahnen und der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, sowie Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen (Linien in Vorarlberg) einerseits und Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen und der vom Staate betriebenen Privat- und Localbahnen (Linien in Nieder- und Oberösterreich, Steiermark, Salzburg, Böhmen), ferner den Stationen Eger und Salzburg der kgl. Bayer. Staatseisenbahnen und der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, sowie der Station Iglau Stadt andererseits.

3. Theil II, Heft 2: Tarif für den directen Güterverkehr zwischen Lindau, Station der kgl. Bayer. Staatseisenbahnen und der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, sowie Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen (Linien in Vorarlberg) einerseits und Stationen der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn, der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn, der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn, der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, der k. k. Oesterr. Staatsbahnen (Linien Sternberg — Wichstadtl-Lichtenau und Hohenstadt—Zöptau [Mähr. Grenzbahn], Olmütz M.S.C.B. [Jägerndorf] — Troppau und Jägerndorf — Ziegenhals [Mähr.-schles. Centralbahn], ferner Localbahnen Hannsdorf—Ziegenhals, Prossnitz—Triebitz [Mähr. Westbahn] und Olmütz—Cellechowitz), der k. k. k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn und der k. k. priv. Süddnorddeutschen Verbindungsbahn, der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft (excl. der Linien Wien—Marchegg und Wien—Bruck a. d. Leitha), sowie der Station Reichenberg der kgl. Sächsischen Staatsbahnen andererseits.

Die mit dem Verordnungs-Blatte des k. k. Handelsministeriums vom 30. November 1895, Nr. 139, Post [918], mit 31. Jänner 1896 ausser Kraft gesetzten Tarife und Tarifnachträge bleiben bis zur Einführung der neuen Tarife, d. i. bis zum 29. Februar 1896, in Wirksamkeit.

Exemplare der mit 1. März 1896 zur Einführung gelangenden Tarife sind bei den betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen, bezw. durch die Verbandsstationen gegen Entrichtung des Betrages

von 50 kr., bezw. 1 Mk. für den Tarif, Theil I,
von ö. W. fl. 1.—, bezw. 2 Mk. für den Tarif, Theil II, Heft 1 und
von ö. W. fl. 1.50, bezw. 3 Mk. für den Tarif, Theil II, Heft 2

zu beziehen.

Wien, am 21. Jänner 1896. [52]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
				von	nach									
337	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Magnesit (Bitterspat), roh, auch gebrannt, sowie gemahlen als Frachtgut im Export-Verkehre	Leoben transit	den Grenzstationen der k. k. österr. Staatsbahnen	1. Frachtzahlung für mindest. das Ladegewicht des zum Transporte beigestellten Wagens. 2. Aufrechthaltung der sonstigen für Güter der Classe C bestehenden tarifmässigen Bestimmungen. 3. Die Sendungen müssen mit direct nach ausländischen Stationen lautenden Frachtbriefen zur Aufgabe gebracht werden	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1896	Localtarif	Wagenladungsclasse C	Ausnahmetarif I laut Abschnitt A des Localgütertarifes der k. k. österr. Staatsbahnen vom 1. Jänner 1896	Verschieden	Im Kartirungswege		
338	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Stahlabfälle und Stahlknüppel aus der Pos. A, 7 a und E, 8 der Güterclassification des Tarif-Theiles I als Frachtgut	Auf sämmtlichen Linien der Bukowinaer Localbahnen und der Linie Czernowitz—Nowosielitza		Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Bis zur tarifmässigen Durchführung, längstens bis 31. December 1896	Localtarif	Wagenladungsclasse C	Ausnahmetarif I	Verschieden	Im Kartirungswege		
339	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Weiches Abfallholz [Klotzholz- und Sägeabfälle (Säumlinge, Latten- und Schwartenabfälle)] als Frachtgut	Lukawetz a. S.	Hliboka transit (für Stationen der Linie Lemberg—Suczawa)	Aufgabe mit directen Frachtbriefen nach Stationen der Strecke Lemberg—Suczawa, Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1896	Localtarif	17 kr. ö. W.	12 kr. ö. W.	5 kr. ö. W.	Im Kartirungswege		
340	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Weiches Abfallholz [Klotzholz- und Sägeabfälle (Säumlinge, Latten- und Schwartenabfälle)] als Frachtgut	Lukawetz a. S.	Presekareny	Frachtzahlung für das Ladegewicht des verwendeten Wagens, bezw. wenn trotz rationeller Verladung und vollständiger Ausnützung des inneren Wagenraumes das Ladegewicht nicht erreicht werden sollte, Frachtzahlung für das Effectivgewicht, mindestens aber für 80% des Ladegewichtes. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Bis auf Weiteres, längst. bis 31. December 1896	Localtarif	16 kr. ö. W.	14 kr. ö. W.	2 kr. ö. W.	Im Kartirungswege		Die Abgabe in Presekareny kann nur nach vorangegangener Uebereinkunft mit der Bahnverwaltung erfolgen
				Berhometh a. S.					17 kr. ö. W.	15 kr. ö. W.	2 kr. ö. W.			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
341	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Eis aus der Pos. E-5 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Triest Stadt (St.B.)	Pola	Bei frachtgutmässiger Beförderung und Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Wagen; Verladung in gedeckt gebauten Eisenbahnwagen. Auf- und Abladen ist von den Parteien zu besorgen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1896	Localtarif	19 kr. ö. W.	16 kr. ö. W.	3 kr. ö. W.	Im Kartirungswege		
342	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Eisenerze der Pos. E-25 der Güterclassification des Tarif-Theiles I als Frachtgut	Zditz	Hořowitz	Frachtzahlung für mindestens die Tragfähigkeit des verwendeten Wagens, sowie Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1896	Localtarif	7 kr.	6 kr.	1 kr.	Im Kartirungswege		
343	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Holzwolle der Pos. H-35 der Güterclassification des Tarif-Theiles I als Frachtgut	Tachau	Wien II (K.F.J.B.)	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Auf- und Abladen haben die Parteien zu besorgen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1896	Localtarif	70 kr.	56 kr.	14 kr.	Im Kartirungswege		
344	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Baumaterialien aller Art als Frachtgut	Allen Stationen der Localbahnen Laibach-Stein, Monfalcone-Cervignano, sowie der Unterkrainer Bahnen	Laibach	Bestimmung der Sendungen zum Wiederaufbau der durch das Erdbeben in Krain im Jahre 1895 zerstörten Gebäude. Aufgabe der Sendungen mit directen Frachtbriefen, auf welchen entweder die k. k. Landesregierung für Krain oder der Magistrat der Stadt Laibach, die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Laibach, Stein oder Krainburg, bezw. eine Gemeinde der drei letztgenannten politischen Bezirke als Empfänger erscheint. Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1896	Localtarif, giltig vom 1. Jänner 1896	Verschieden	50 Percent Nachlass von den nach den sub Ziffer 15, VI; 17, VI, und 27, VI, im Localtarife der k. k. österr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 3, enthaltenen Stationstarifen jeweils entfallenden Frachtsätzen bei Wahrung des Minimal-Einheitssatzes von 0·1 kr. pro 100 kg und 1 km und des Minimal-Frachtsatzes von 4 kr. pro 100 kg	Verschieden	Im Kartirungswege		

Diese Frachtermässigung gelangt auch für von Parteien der obenstehend verzeichneten Stadt und der genannten politischen Bezirke zu gedachtem Zwecke direct zu beziehenden Sendungen dann zur Anwendung, wenn bei der Aufgabe dem Frachtbriefe ein von der betreffenden politischen Behörde ausgestelltes Certificat beigegeben wird, aus welchem gleichzeitig die Gattung und das Approximativgewicht der Sendung, der Name und Wohnort des Bezugsberechtigten, sowie die Eisenbahn-Versandt- und Bestimmungsstation hervorgehen.

Fortlaufende Nummer (1)	Die Publication erfolgt von der (2)	und im Namen der (3)	Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel (4)	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von (5)	nach (5)	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen (6)	und gilt in der Zeit (7)	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung (8)	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg (9)	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg (10)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg (11)	Art der Durchführung (12)	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss (13)	Besondere Bemerkungen (14)
345	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Sämmtliche Artikel laut Waarenclassification des Tarif-Theiles I für den Oesterreich-Lindau-Vorarlberger Verkehr, giltig vom 1. Juli 1893	a) den Stationen der Strecken Bludenz—Bregenz nnd Feldkirch—Buchs, b) den Stationen der Strecke Lauterach (excl.)—St. Margrethen	den Stationen der Strecken: Wien 1 (K.E.B.)—Nussdorf, Wien 1 (K.E.B.)—St. Valentin incl., Ebenfurtb loco—Wittmannsdorf, Leobersdorf—Gutenstein, Leobersdorf—St. Pölten, Scheibmühl—Scbramhach—Kernhof, Pöchlarn—Kienberg-Gaming, Amstetten—Klein-Reifling, Budweis—St. Valentin—Selzthal excl., Hieflau—Eisenerz incl., St. Pölten—Tulln, Herzogenhurg—Krems—Ahsdorf-Hippersdorf, Hadersdorf—Sigmundsberherg, Wien II (K.F.J.B.)—Zliv inclus., Scbwarzenau—Waidhofen a. d. Tbaya, Budweis—Salnau, Gmüud—Prag (St.B.) excl., Budweis—Wessely a. d. L.—Oher-Cerekwe, Tabor—Iglau excl. und umgekehrt	Unter Einhaltung der reglementarischen und sonstigen Bestimmungen des Tarif-Theiles I für den Oesterreich-Lindau-Vorarlherger Verkebr, giltig vom 1. Juli 1893	Vom 1. Februar 1896 bis 29. Februar 1896	Localgütertarif, giltig vom 1. Jänner 1896	Fracbtsätze laut Gebübrenberechnungstabelle des Localgütertarifes der k. k. österr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 1, vom 1. Jänner 1896	ad a) Die im Tarif, Theil II, Heft 1, für den Oesterreich-Lindau-Vorarlherger Verkehr (giltig vom . Juli 1893) im Verkehre mit der Station Lindau bestebenden billigeren Fracbtsätze der Classen- nnd Ausnahmetarife; ad b) Die nacb der Gebührenermittlung ad a) für Lauteracb sicb ergebenden Frachtsätze nnter Hinzurechnnng der ungekürzten Localfracht für die Strecken Lauterach—Hard-Fussach, Lauteracb—Lustenau, bezw. Lauterach—St. Margretben, ermittelt nacb dem Localgütertarife, Theil II, Heft 1, giltig vom 1. Jänner 1896		Im Kartirungswege		
346	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Steinbrncb-Abraum (Steinbrnchschutt)	dem Schleppgeleise im Steinbruche Pressbaum	Hütteldorf-Hacking	Anfgabe als Frachtgut mittels Turnuswagen unter der Adresse der k. k. Baudirection oder einer k. k. Bauleitung für die Wiener Stadtbahn und der ausdrücklichen Declaration als: „Steinbrucb-Abraum (Steinbruchschutt), für den Bau der Wiener Stadthahn gratis beigestellt". Frachtzahlnng für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- nnd Abladen baben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken	Bis auf Weiteres, längstens his 31. Decemher 1896	Localtarif	Besteht kein Fracbtsatz	1·6 kr.		Im Kartirungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht				Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg			
347	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Buschtěhrader Eisenbahn	Lebensmittel in Eilfracht	Penzberg, Station der kgl. Bayerischen Staatsbahnen (oder umgekehrt)	Smichow Station der k. k. öst. St.B. Prag (Bubna, Sandthor und Smichow) Stationen der B.E.B.	Tarifbestimmungen	Vom 1. Februar 1896 bis zur tarifmässigen Durchführung, längstens bis zum 31. December 1896	Oesterr.-ungar.-bayer. Verbandsgütertarif, Theil II, Heft 3, vom 1. Februar 1894, Ausnahmetarif Nr. 1	Es bestehen keine directen Frachtsätze	in Mark 8·08 8·08		Im Kartirungswege		
348	Südbahn-Gesellschaft	K. k. österr. Staatsbahnen	a) Mörtel der Pos. M—30 und b) Feuerfeste Ziegel der Pos. Z—1 des Tarifes, Theil I	Zlív	Mitterdorf	Bei Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des versendeten Wagens und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen Das Aufladen hat die Partei auf eigene Kosten zu besorgen Das Abladen der Ziegeltransporte ist ebenfalls von der Partei auf eigene Kosten zu besorgen	Bis auf Widerruf, respective bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarife der betheiligten Bahnen	a) 122 Heller b) 126 Heller	a) 120 Heller b) 108 Heller	a) 2 Heller b) 18 Heller	Im Kartirungswege		
349	Südbahn-Gesellschaft		Zinkstaub der Pos. Z—4 des Tarifes, Theil I	Cilli	Kufstein	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen u. Frachtbrief. Auf-, bezw. Abladen auf Kosten der Partei	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarif	352 Heller	242 Heller	110 Heller	Im Kartirungswege		
350	Buschtěhrader Eisenbahn		Dach- und Mauerziegel	Kralup (B.E.B.) Zakolan Brandeisl	Alt-Kladno	1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht der verwendeten Wagen 2. Einhaltung der für diese Artikel allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. December 1896	Localgütertarif, Theil II, vom 1. Juni 1887, sammt Nachträgen 1 dis V	Kreuzer ö. W. 9·0 7·1 5·6	8·0 6·1 4·6	1·0 1·0 1·0	Im Rückvergütungswege	Bahnämtlich beglaubigte Duplicatfrachtbriefe, auf die sich anmeldende Firma als Versenderin und Empfängerin lautend, vorzulegen bis spätestens 31. Jänner 1897	Bei Nichteinhaltung auch nur einer der gestellten Bedingungen erlischt jeder Anspruch auf eine Frachtermässigung
			Roher Thon der Tarifclasse C	Komotau (B.E.B.)	Station Kladno				24·2	20·7 (Excl. der Einfahrtsgebühr in Kladno)	3·5			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
										kr.				
351	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	1. Melasse und Osmosewasser, bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Hennersdorf	Troppau K.F.N.B.	Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. Die Frachtsätze nach Troppau K.F.N.B. finden nur Anwendung auf Sendungen, welche für ein mit dieser Station mittelst Schleppgeleises verbundenes Industrie-Etablissement bestimmt sind, wogegen die Frachtsätze von Troppau K.F.N.B. nur für Sendungen Geltung haben, welche von einem mit dieser Station mittelst Schleppgeleises verbundenen Industrie-Etablissement aufgeliefert werden. Im Verkehre nach Troppau K.F.N.B. haben die Parteien das Abladen, und im Verkehre von Troppau K.F.N.B. das Aufladen der Sendungen auf ihre Kosten zu besorgen.	Für Rohzucker von Skrochowitz-Braunsdorf vom 10. Februar 1896 und in den übrigen Relationen vom 28. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1896	Localtarife	Besteben keine directen Frachtsätze	18		Im Kartirungswege		
				Skrochowitz-Brannsdorf						9				
			2. Leere, gebrauchte Fässer (mit weniger als 1·3 Meter Durchmesser der grössten Fläche), bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens a) 5.000 kg b) 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Troppau K.F.N.B.	Hennersdorf					a) 20 b) 18				
					Skrochowitz-Braunsdorf					a) 9 b) 9				
			3. Rohzucker, bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief nnd Wagen	Hennersdorf	Troppau K.F.N.B.					24				
				Skrochowitz-Braunsdorf						10				
			4. Säcke, gebrauchte, bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindest. 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Troppau K.F.N.B.	Hennersdorf					20				
					Skrochowitz-Braunsdorf					9				
			5. Pottasche, bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Troppau K.F.N.B.	Würbenthal					23				
			6. Zucker der Position Z-8 der Güterclassification des Tarif-Theiles I vom 1. Jänner 1893, bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens a) 5.000 kg b) 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Troppau K.F.N.B.	Breitenau					a) 32 b) 31				
					Erbersdorf					a) 28 b) 26				
					Freiwaldau-Gräfenberg					a) 51·5 b) 49·5				
					Freudenthal					a) 32 b) 31				
					Friedland a. M.					a) 37 b) 35				
					Hennersdorf					a) 32 b) 31				
					Jägerndorf					a) 18 b) 17				
					Karlsthal					a) 37 b) 35				
					Kriegsdorf					a) 32 b) 31				
					Kunau					a) 28 b) 26				
					Niklasdorf					a) 42·9 b) 40·9				
					Olbersdorf					a) 28 b) 26				
					Römerstadt					a) 42 b) 40				
					Röwersdorf					a) 28 b) 26				
					Sandhübel					a) 46·2 b) 44·2				
					Stohl-Karlsdorf					a) 37 b) 35				
					Würbenthal					a) 37 b) 35				
					Ziegenhals					a) 37 b) 35				
			7. Rohasche, bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Troppau k.k.ö.St.B.	Troppau K.F.N.B.					7·5				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
352	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Bruchsteine und Schotter	Chotzen-Profil 2699 2700	Moravan	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens; Aufrechthaltung der für den Specialtarif 3 giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende September 1896	Anhang zum Localtarife, giltig vom 1. Jänner 1896	6·0 kr.	4·5 kr.	1·5 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf den Reclamanten als Empfänger lautende Original-Frachtbriefe, vorzulegen längst. bis Ende December 1896, widrigenfalls jeder Refactieanspruch erlischt	Die Transporte müssen zum Strassenbau bestimmt und an das betreffende Gemeindeamt adressirt sein
353	Oesterr. Nordwestbahn	Botbeiligten Verwaltungen	Ausstellungsgüter	Wien Oe.N.W.B.	Mähr.-Budwitz Pardubitz (S-N.D.V.B.) Königgrätz Trautenau Prag (Oe.N.W.B.) Tetschen (Oe.N.W.B.)	Aufgabe in beliebigen Quantitäten, unter Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, jedoch längstens bis Ende December 1896	Localtarif der Oe.N.W.B.	Kreuzer 86 180 188 221 200 240	 43 90 94 110·5 99·5 120	 43 90 94 110·5 100·5 120	Im Kartirungswege		Der Zuschlag zu den Frachtgebühren der S.N.D.V.B. wird nicht berechnet. Diese Frachtermässigung gilt nur für den Transport der Dr. Emil Holub'schen Ausstellungs-Objecte
354	Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn	Betheiligten Verwaltungen	Eisenbahn-Fahrzeuge, auf eigenen Rädern laufend	a) Wien Oe.N.W.B. b) Wien K.F.N.B. und St.E.G.	Reichenberg	Für einen zweiachsigen Eisenbahnwagen unter Aufrechthaltung der sonstigen allgemeinen Bestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1896	Localtarif der Oe.N.W.B. und S.N.D.V.B., resp. Tarif für den Oesterr. Eisenbahnverband	a) 104·0 kr. b) 110·0 kr.	a) ö. W. fl. 42·60 b) ö. W. fl. 45·60 pro zweiachsigen Wagen	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf die Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn als Empfängerin lautenden Original-Frachtbriefe bis März 1897	Der Portozuschlag zu den Gebühren der S.N.D.V.B. gelangt nicht zur Berechnung
355	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Holz, roh und behauen, Schnitt-, Werk- und Brennholz, Schwellen und Schwärtlinge als Frachtgut	Murau und Mauterndorf	Unzmarkt transit	Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Aufgabe von **mindestens 200—500 Schmalspurwagen.** Die Parteien haben das Auf- und Abladen auf eigene Kosten zu besorgen	Längstens bis 31. December 1896	Localtarif der Murthalbahn		Bei Aufgabe von mind. 200 Schmalspurwagen à 5.000 kg 10% " " " " 300 " à 5.000 kg 15% " " " " 400 " à 5.000 kg 20% " " " " 500 " à 5.000 kg 25%		Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Frachtbrief-Duplicate, welche vom Absender bis längstens Ende März 1897 zu bewirken ist	

Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Angabe der Berichtigung, beziehungsweise Umschreibung derselben	Bemerkungen
						von	nach		
10	Nr. 151 vom 31. December 1895	Nr. 2676	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Cement (Portland-Cement)	a) Kiefersfelden b) Kufstein Stationen der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen	Böheimkirchen u. s. w.	In der 8. Rubrik soll es statt „Oesterr. - Ungar. Eisenbahn-Verband“ richtig lauten: „Oesterr.-Ungar.-Bayer. Eisenbahn-Verband“	

Oeffentliches Landeslagerhaus und Freilager für Getreide und Spiritus in Krakau.

Stand und Bewegung des Getreidelagers
für das Jahr 1895.

Monat	Eingelagert				Ausgelagert			
	Inländisch	Ausländisch	Summe	Versicherter Werth	Inländisch	Ausländisch	Summe	Versicherter Werth
	Metercentner			fl. ö. W.	Metercentner			fl. ö. W.
Bestand am 1. Jänner 1895	6081·66	9116·42	15198·08	141.867	—	—	—	—
Jänner	3940·35	4630 72	8571·07	72.281	3807·80	4375·05	8182·85	62.318
Februar	3741·19	1061·54	4802 73	43.959	2909·37	1487·13	4396 50	43.717
März	4784·09	2563·78	7347·87	67.072	2906·06	3443·21	6349·27	62.083
April	2722·73	2702·38	5425·11	55.440	3976·52	2584·68	6561·20	60.842
Mai	3367·51	2392·66	5760·17	46.161	3887·03	4963·67	8850·70	67.240
Juni	3149·07	2497·76	5646·83	50.649	4091·85	2864·01	6955·86	68.956
Juli	411·78	374·27	786·05	6.471	3778·30	3611 27	7389·57	65 121
August	307·43	339·97	647·40	8.751	759·70	968·28	1727·98	17.013
September	1715·48	889·13	2604·61	25.838	1343·24	812·93	2156·17	19.976
October	2027·78	805·97	2833·75	22.855	1540·22	453·95	1994·17	22.503
November	3757·46	2216·00	5973·46	51.205	1938·11	1162·82	3100·93	29.652
December	5762·57	2079·67	7842·24	69.112	1489·96	1388·29	2878·25	26 698
Bestand am 31. Dec. 1895	—	—	—	—	9340·94	3554·98	12895·92	115.542
	41769·10	31670·27	73439·37	661.661	41769·10	31670·27	73439·37	661.661

Stand und Bewegung der Lagerscheine
im Jahre 1895.

Monat	Ausgegeben						Zurückgelangt					
	auf Getreide				auf Spiritus		für Getreide				für Spiritus	
	inländisch		ausländisch				inländisch		ausländisch			
	Stück	Versicherter Werth	Stück	Versicherter Werth	Stück	Versicherter Werth	Stück	Versicherter Werth	Stück	Versicherter Werth	Stück	Versicherter Werth
Stand am 1. Jänner 1895	6	17.700	3	12.100	—	—	—	—	—	—	—	—
Jänner	3	4.150	5	4.200	—	—	3	2.500	3	2.800	—	—
Februar	2	580	2	1.200	—	—	3	11.300	—	—	—	—
März	—	—	1	2.000	—	—	1	1.500	4	2.450	—	—
April	2	6.848	4	4.300	—	—	2	6.180	2	1.600	—	—
Mai	5	4.243	—	—	—	—	7	10.041	3	8.450	—	—
Juni	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Juli	1	1.000	—	—	—	—	—	—	1	4.500	—	—
August	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
September	1	700	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
October	—	—	—	—	—	—	—	—	1	2.500	—	—
November	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
December	13	16.050	4	5.217	—	—	—	—	—	—	—	—
Stand am 31. December 1895	—	—	—	—	—	—	17	19.750	5	6.717	—	—
	33	51.271	19	29.017	—	—	33	51.271	19	29.017	—	—

Dampfschiffahrts - Gesellschaft des Oesterreichischen Lloyd.

Fracht-Tarif nach Istrien, Dalmatien und Albanien

giltig vom 1. Jänner 1892.

Ab TRIEST nach:	Waaren für je 100 Kilo				Waaren nach Volumen		Geld- und Werth-Sendungen	
	I. Classe		II. Classe		per Cubikmeter		für fl. 100	
	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.
Rovigno, Pola, Fiume	—	30	—	45	1	05	—	10
Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Lussinpiccolo, Selve, Zara	—	40	—	60	1	40	—	15
Zaravecchia, Sebenico, Rogosnizza, Trau, Spalato	—	50	—	80	1	75	—	15
San Pietro, Almissa, Macarsca, Gradaz, Carrober, Trapano, Fort Opus, Metcovich, Milnà, Cittavechia, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Terstenik, Postire, Pucischie, Gelsa, Curzola, Orebiccio, Meleda, S. Martino	—	70	1	10	2	45	—	20
Gravosa, Ragusavecchia, Castelnuovo, Perasto, Risano, Perzagno, Cattaro, Budua, Spizza	—	80	1	20	2	80	—	20
Antivari, Dulcigno, San Giov. di Medua, Parga, Prevesa, Sajada	—	80	1	20	2	80	—	20

Für Packete und kleine Colli wird die Fracht berechnet: bis zum Gewichte von 15 K. mit 30% / von 15—50 mit 50% des Frachtsatzes II. Classe

Minimalfracht 30 Kreuzer.

Anmerkung. Die Frachten nach den ausländischen Häfen verstehen sich in Gold.

Für Colli über 50 Kilogramm wird die Fracht nach dem abgerundeten Gewichte von 10 zu 10 Kilo und zwar nach der jeweiligen Waaren-Classe berechnet.

Die Verfrachtung geschieht auf Grund der Bestimmungen des gesellschaftlichen Betriebs-Reglements.

Fracht-Tarif nach der Levante

giltig vom 1. Jänner 1892.

Ab TRIEST	Fracht für Waaren für je 100 Kilogramm								Fracht für Geldsendungen und Werthsachen		Fracht für Packete und kleine Colli
	I. Classe		II. Classe		III. Classe		IV. Classe		für je fl. 100		
	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	
nach Brindisi, Corfu	—	50	—	75	1	—	1	50	—	20	Für ein Gewicht bis 15 Kilo 30%, Für ein Gewicht über 15—50 Kilo 50% der Fracht jener Classe, zu welcher die Waaren gehören. Minimalfracht 30 Kreuzer.
„ Argostoli, Calamata, Catacolo, Cerigo, Chios, Durazzo, Insel Candien, Patras, Piräus, Santa Maura, Santi Quaranta, Syra, Valona, Zante	—	80	1	20	1	60	2	40	—	20	
„ Constantinopel, Dedeagh, Salonich	—	80	1	20	1	60	2	40	—	25	
„ Alexandrien, Cavalla, Cesmè, Dardanellen, Gallipoli, Lagos, Mitilene, Rhodus, Vathy (Samos), Smyrna, Volo	—	90	1	35	1	80	2	70	—	25	
„ Burgas, Costanza, Port Said, Varna	1	—	1	50	2	—	3	—	—	40	
„ Alexandrette, Beyruth, Batum, Braila, Caifa, Cypern, Galatz, Jaffa, Ineboli, Mersina, Odessa, Kerasund, Samsun, Sulina, Trapezunt	1	20	1	80	2	40	3	60	—	40	

Anmerkung. Die Frachten sind in Gold zu zahlen.

Für Colli über 50 Kilogramm wird die Fracht nach dem abgerundeten Gewichte von 10 zu 10 Kilo der jeweiligen Waarenclasse berechnet.

Die Verfrachtung geschieht auf Grund der Bestimmungen des gesellschaftlichen Betriebs-Reglements.

Obige Frachtsätze haben auch ab Fiume Giltigkeit, und zwar für jene Fahrten, auf welchen der Hafen von Fiume berührt wird.

Der Verwaltungsrath der Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterreichischen Lloyd.

Bau-Ausschreibung.

Die Ausführung des Unterbaues der in km 34·980 der Linie Wien—Eger befindlichen, durch eine Eisenconstruction zu ersetzenden hölzernen Inundationsbrücke, dessen annäherungsweise Kosten abgerundet 24.500 fl. betragen, soll an einen Unternehmer, über dessen finanzielle und technische Leistungsfähigkeit bezüglich der Durchführung der zu übernehmenden Arbeiten genügende Garantien vorhanden sind, im Offertwege vergeben werden.

Die Bestimmungen über die Einbringung der Offerte und den Erlag des 1225 fl. betragenden Vadiums, die Offertformulare, Bedingnisse, Kostenanschlag und Projectspläne liegen bei der k. k. Eisenbahn-Betriebsdirection Wien, E.-B.-Inspectoriat, IX./I. Althangasse Nr. 3/5, während der Amtsstunden auf.

Die Offerte sind bis 13. Februar 1896, spätestens 12 Uhr Mittags, im Einreichungsprotokolle der k. k. Eisenbahn-Betriebsdirection Wien, IX/1., Althanplatz Nr. 3 zu überreichen, und findet die Eröffnung der Offerte am Freitag den 14. Februar l. J., um 9 Uhr Vormittags, statt.

Die gefertigte k. k. Eisenbahn-Betriebsdirection behält sich das Recht vor, über die Annahme oder die Nichtannahme der Offerte nach freiem Ermessen zu entscheiden, allenfalls auch sämmtliche eingelangte Offerte zurückzuweisen.

Wien, im Jänner 1896.

K. k. Eisenbahn-Betriebsdirection Wien.

(Nachdruck wird nicht bezahlt.)

Offert-Ausschreibung.

Für die im Namen und für Rechnung der Commission für Verkehrsanlagen in Wien durch die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen herzustellende Wiener Stadtbahn gelangt der Bedarf an Oberbaumaterialien zur Vergebung, u. zw.:

I. Gruppe: Schienenbefestigungsmittel (Laschenbolzen, Hakennägel und Fixirungsringe) im beiläufigen Gewichte von 260 t, ferner

II. Gruppe: ungefähr 278 Stück verschiedene Weichen und ungefähr 247 Stück Kreuzungen, endlich

III. Gruppe: 3 Stück Locomotivdrehscheiben von 14·65 m Durchmesser und 4 Stück Waggondrehscheiben von 6·20 m Durchmesser.

Die näheren Bestimmungen für die Einbringung der Offerte, die Formulare hiefür, die Bedingnisse und Typenpläne sind bei der Baudirection für die Wiener Stadtbahn in Wien (VII. Bezirk, Mariahilferstrasse Nr. 126) einzusehen.

Die bezüglichen Offerte sind versiegelt, und zwar für Gruppe I bis 24., für Gruppe II bis 25. und für die Gruppe III bis 26. Februar 1896, 12 Uhr Mittags, bei der gefertigten k. k. General-Direction einzureichen. Der Offerent verpflichtet sich, bis vier Wochen nach der Offertverhandlung mit seinem Offerte im Worte zu verbleiben.

Zur Danachachtung wird ausdrücklich hervorgehoben, dass nur jene Offerenten bei der Offertverhandlung auf eine Berücksichtigung ihres Angebotes zählen können, welche in einer alle Zweifel ausschliessenden Weise ihre finanzielle und technische Leistungsfähigkeit bezüglich der Durchführung der von ihnen übernommenen Lieferung darzuthun vermögen.

Offerte, bei welchen eine der als Bestandtheile derselben bezeichneten Beilagen von dem Offerenten nicht unterschrieben wurde, ferner solche Offerte, in denen eine gänzliche oder theilweise Aenderung der Offertgrundlagen angestrebt wird, werden als nicht eingelangt betrachtet.

Wien, im Jänner 1896.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt im k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 10. **Wien, 28. Jänner 1896.** **IX. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Concessionsurkunde vom 23. November 1895*) für die Localbahn Wodňan-Moldauthein.

Wir Franz Joseph der Erste, von Gottes Gnaden Kaiser von Oesterreich; Apostolischer König von Ungarn, König von Böhmen, von Dalmatien, Croatien, Slavonien, Galizien, Lodomerien und Illyrien; Erzherzog von Oesterreich; Grossherzog von Krakau; Herzog von Lothringen, Salzburg, Steyer, Kärnten, Krain, Bukowina, Ober- und Nieder-Schlesien; Grossfürst von Siebenbürgen; Markgraf von Mähren; gefürsteter Graf von Habsburg und Tirol etc. etc. etc.

Nachdem Carl Nikolan, Kaufmann und Mitglied des Bezirksausschusses in Moldauthein, Adalbert Kniha, Gemeinderath und Mitglied der Bezirksvertretung in Moldauthein, und Carl Málek, fürsterzbischöflicher Hofpächter in Moldauthein, die Bitte um Ertheilung der Concession zum Baue und Betriebe einer Localbahn von Wodňan nach Moldauthein gestellt haben, so finden Wir Uns bewogen, in Erwägung der Gemeinnützigkeit des Unternehmens den genannten Concessionären diese Concession auf Grund des Eisenbahn-Concessionsgesetzes vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238, sowie der Gesetze vom 31. December 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, und vom 19. Juni 1895, R.-G.-Bl. Nr. 83, wie folgt, zu ertheilen:

§ 1.

Wir verleihen den Concessionären das Recht zum Baue und Betriebe einer als normalspurige Localbahn auszuführenden Locomotiv-Eisenbahn von der Station Wodňan der Staatsbahnlinie Gmünd—Pilsen nach Moldauthein.

§ 2.

Für die den Gegenstand der gegenwärtigen Concessionsurkunde bildende Eisenbahn werden die im Artikel V des Gesetzes vom 31. December 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, vorgesehenen Begünstigungen gewährt.

§ 3.

Für die im § 1 bezeichnete Eisenbahn wird vom Staate die Garantie eines jährlichen Reinerträgnisses gewährt, welches der vierpercentigen Verzinsung nebst der Tilgungsquote des zum Zwecke der Geldbeschaffung bei der Landesbank des Königreiches Böhmen aufzunehmenden, binnen 76 Jahren, vom heutigen Tage an gerechnet, zu tilgenden Anlehens im Nominalbetrage von 660.000 fl. ö. W. Noten gleichkommt, so zwar, dass, wenn das jährliche Reinerträgniss den garantirten Betrag nicht erreichen sollte, das Fehlende von der Staatsverwaltung zu ergänzen sein wird.

Das garantirte jährliche Reinerträgniss wird für die Zeit von der Betriebseröffnung bis zum Ablauf des 76. Jahres der Concessionsdauer mit dem Maximalbetrage von 28.000 fl. ö. W. festgesetzt.

---

*) Enthalten in dem am 15. Jänner 1896 ausgegebenen IV. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 8.

§ 4.

Von dem nach § 3 garantirten jährlichen Reinerträgnisse ist derjenige Betrag zur Tilgung des aufzunehmenden Anlehens zu verwenden, welcher durch die Staatsverwaltung nach einem von ihr zu genehmigenden Tilgungsplane, demzufolge das gesammte Anlagecapital (§ 12) während der Dauer der Concession zu tilgen ist, bestimmt wird.

Die Tilgung des Anlehens hat hiebei jener der Actien vorauszugehen.

§ 5.

Der von der Staatsverwaltung aus Anlass der übernommenen Garantie zu zahlende Zuschuss ist über vorausgegangene Prüfung der vorzulegenden documentirten Jahresrechnung spätestens drei Monate nach deren Ueberreichung flüssig zu machen.

Das Aerar wird jedoch auch früher zur Verzinsung des Anlehens an den vereinbarten Fälligkeitsterminen nach Massgabe des auf Grund des Ertragspräliminares richtiggestellten Erfordernisses Theilzahlungen unter Vorbehalt der auf Grundlage der Jahresrechnung zu pflegenden Abrechnung leisten, wenn die Concessionäre sechs Wochen vor der Verfallszeit das bezügliche Ansuchen gestellt haben.

Wenn nach endgiltiger Feststellung der Jahresrechnung, welche spätestens binnen drei Monaten nach Ablauf des Betriebsjahres vorzulegen sein wird, sich herausstellen sollte, dass die Vorschüsse zu hoch bemessen worden sind, so haben die Concessionäre den erhaltenen Mehrbetrag mit der Zurechnung von sechs Percent Zinsen sofort zu refundiren.

Der Anspruch auf Leistung eines Zuschusses von Seiten des Staates muss längstens innerhalb eines Jahres nach Ablauf des betreffenden Betriebsjahres erhoben werden, widrigenfalls derselbe erloschen ist.

§ 6.

Der Betrag, welchen die Staatsverwaltung in Folge der übernommenen Garantie zahlt, ist lediglich als ein mit vier Percent jährlich verzinslicher Vorschuss zu behandeln.

Wenn der Reinertrag der Bahn die garantirte Jahressumme überschreitet, so ist der diesfällige Ueberschuss sogleich zur Zurückzahlung des geleisteten Vorschusses sammt Zinsen an die Staatsverwaltung bis zur gänzlichen Tilgung abzuführen.

Hiebei hat die Berichtigung der fälligen Zinsen der Refundirung der Vorschüsse voranzugehen.

Forderungen des Staates an solchen Vorschüssen oder Zinsen, welche bis zur Zeit des Erlöschens der Concession oder der Einlösung der Bahn noch nicht bezahlt wurden, sind aus dem noch erübrigenden Vermögen der Unternehmung zu berichtigen.

§ 7.

Die allfälligen Kosten der Notirung der Effecten auf in- und ausländischen Börsen, die Couponstempelgebühren und die nach Ablauf der steuerfreien Jahre von der Unternehmung zu leistenden Steuern dürfen in die Betriebsrechnung als Ausgabspost eingestellt werden.

Dasselbe gilt von dem für das Anlehen an die Landesbank des Königreiches Böhmen zu bezahlenden Regiebeitrage in der Höhe von $^1/_8$ Percent des jeweilig ungetilgt aushaftenden Darlehensbetrages, sowie von etwaigen an eben diese Bank zu leistenden Rückersätzen für Steuern und Gebühren.

Für die Staatszuschüsse ist von der Unternehmung keine Einkommensteuer zu entrichten.

§ 8.

Der Bau der im § 1 genannten Eisenbahn ist ehestens zu beginnen und binnen längstens zwei Jahren, vom heutigen Tage an gerechnet, zu vollenden. Die fertige Bahn ist sofort dem öffentlichen Verkehre zu übergeben, wie auch während der ganzen Concessionsdauer in ununterbrochenem Betriebe zu erhalten.

Für die Einhaltung des vorstehenden Bautermines haben die Concessionäre über Verlangen der Staatsverwaltung durch Erlag einer angemessenen Caution in zur Anlegung von Pupillengeldern geeigneten Wertheffecten Sicherheit zu leisten.

Im Falle die obigen Verpflichtungen durch Verschulden der Concessionäre nicht eingehalten werden sollten, kann diese Caution als verfallen erklärt werden.

§ 9.

Den Concessionären wird zur Ausführung der concessionirten Eisenbahn das Recht zur Expropriation nach den Bestimmungen der einschlägigen gesetzlichen Vorschriften ertheilt.

Das gleiche Recht soll den Concessionären auch bezüglich jener etwa herzustellenden Schleppbahnen zugestanden werden, deren Errichtung von der Staatsverwaltung als im öffentlichen Interesse gelegen erkannt werden sollte.

§ 10.

Die Concessionäre haben sich beim Baue und Betriebe der concessionirten Bahn nach dem Inhalte der gegenwärtigen Concessionsurkunde und nach den vom Handelsministerium diesfalls zu treffenden Anordnungen, sowie nach den diesfalls bestehenden Gesetzen und Verordnungen, namentlich nach dem Eisenbahn-Concessionsgesetze vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238, und der Eisenbahn-Betriebsordnung vom 16. November 1851, R.-G.-Bl. Nr. 1 vom Jahre 1852, dann nach den etwa künftig zu erlassenden Gesetzen und Verordnungen zu benehmen.

§ 11.

Die Ausführung des Baues der concessionirten Bahn erfolgt nach Massgabe der vom Handelsministerium diesfalls zu treffenden Anordnungen unter der unmittelbaren Leitung und Ueberwachung des Handelsministeriums und des Localbahnamtes, bezw. der General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

Die Vergebung des Baues und der Lieferungen hat auf Grund des unter entsprechender Einflussnahme der Staatsorgane aufzustellenden Detailprojectes und Kostenvoranschlages unter unmittelbarer Ingerenz der Regierung und thunlichst nach den bei Staatseisenbahnbauten üblichen Bedingnissen stattzufinden.

Die Bauarbeiten sind abgesondert von der Geldbeschaffung im Offertwege zu vergeben.

Die Bewerthung der gegen Uebernahme von Stammactien sicherzustellenden Materiallieferungen, Grundabtretungen und sonstigen Leistungen hat im Einvernehmen zwischen Staat und Interessenten und bei dessen Abgang durch freiwillige gerichtliche Schätzung stattzufinden.

Fahrbetriebsmittel, Schienen und sonstige Bahnbestandtheile, sowie alle Ausrüstungsgegenstände sind ausschliesslich aus inländischen Werken zu beschaffen.

Eine Ausnahme von dieser Bestimmung kann von Seiten des k. k. Handelsministeriums insofern zugestanden werden, als nachgewiesen werden sollte, dass inländische Werke nicht in der Lage wären, die bezüglichen Lieferungen unter den gleichen Bedingungen hinsichtlich des Preises, der Qualität und der Lieferzeit, wie diese von ausländischen Werken angeboten werden, zu bewerkstelligen.

§ 12.

Den Concessionären wird das Recht eingeräumt, mit besonderer Bewilligung der Staatsverwaltung und unter den von derselben festzusetzenden Bedingungen zur Durchführung des concessionirten Localbahn-Unternehmens eine besondere Actiengesellschaft zu bilden, welche in alle Rechte und Verbindlichkeiten der Concessionäre zu treten hat.

Die Ziffer des effectiven, sowie des Nominal-Anlagecapitals unterliegt der Genehmigung der Staatsverwaltung.

Hiebei hat als Grundsatz zu gelten, dass ausser den auf die Projectsarbeiten, den Bau und die Einrichtung der Bahn, einschliesslich der Anschaffung des Fahrparkes, mit Genehmigung der Staatsverwaltung effectiv verwendeten und gehörig nachgewiesenen Kosten und eines von der Staatsverwaltung festzusetzenden Betrages für die Anschaffung des Materialvorrathes und der Cassendotationen zuzüglich der während der Bauzeit wirklich bezahlten Intercalarzinsen und Amortisationsquoten und des bei der Capitalsbeschaffung thatsächlich erwachsenen Coursverlustes keine wie immer gearteten Auslagen in Anrechnung gebracht werden dürfen.

Sollten nach Ablauf des ersten Betriebsjahres noch weitere Neubauten ausgeführt oder die Betriebseinrichtungen vermehrt werden, so können die diesfälligen Kosten dem Anlagecapitale zugerechnet werden, wenn die Staatsverwaltung zu den beabsichtigten Neubauten oder zur Vermehrung der Betriebseinrichtungen ihre Zustimmung ertheilt hat und die Kosten gehörig nachgewiesen werden.

Der mit der Landesbank des Königreiches Böhmen abzuschliessende Darlehensvertrag, ferner die Gesellschaftsstatuten und die Formularien der auszugebenden Actien unterliegen der Genehmigung der Staatsverwaltung.

In die Statuten der zu bildenden Actiengesellschaft ist die Bestimmung aufzunehmen, dass sämmtliche Mitglieder des Vorstandes (Verwaltungsrath, Direction) österreichische Staatsbürger sein und im Gebiete der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder ihren Wohnsitz haben müssen.

§ 13.

Die Militärtransporte müssen nach herabgesetzten Tarifpreisen besorgt werden. Für die Anwendung des Militärtarifes auf Personen und Sachen haben die in dieser Beziehung, sowie rücksichtlich der Begünstigungen reisender Militärs bei den Oesterr. Staatsbahnen jeweilig in Kraft stehenden Bestimmungen zu gelten.

Diese Bestimmungen finden auch Anwendung auf die Landwehr und den Landsturm beider Reichshälften, auf die Landesschützen Tirols und auf die Gendarmerie, und zwar nicht nur bei Reisen auf Rechnung des Aerars, sondern auch bei dienstlichen Reisen auf eigene Rechnung zu den Waffenübungen und Controlsversammlungen.

Die Concessionäre sind verpflichtet, dem von den österreichischen Eisenbahn-Gesellschaften abgeschlossenen Uebereinkommen über die Anschaffung und Bereithaltung von Ausrüstungsgegenständen für Militärtransporte, die Leistung gegenseitiger Aushilfe mit Personal und Fahrbetriebsmitteln bei Durchführung grösserer Militärtransporte, ferner den jeweilig in Kraft stehenden Vorschriften für das Eisenbahnwesen im Kriege, sowie dem mit 1. Juni 1871 in Wirksamkeit getretenen Nachtrags-Uebereinkommen bezüglich des Transportes der in liegendem Zustande auf Rechnung des Militärärars zu Beförderung gelangenden Kranken und Verwundeten beizutreten.

Die jeweilig geltende Vorschrift für den Militärtransport auf Eisenbahnen, dann die jeweilig geltenden Vorschriften für das Eisenbahnwesen im Kriege erlangen für die Concessionäre bindende Kraft mit dem Tage der Eröffnung des Betriebes der concessionirten Bahn. Die erst nach diesem Zeitpunkte zu erlassenden und nicht durch das Reichsgesetzblatt kundzumachenden Vorschriften der erwähnten Art treten für die Concessionäre in Wirksamkeit, sobald ihnen dieselben amtlich zur Kenntniss gebracht sein werden.

Die Concessionäre sind verpflichtet, bei Besetzung von Dienstposten im Sinne des Gesetzes vom 19. April 1872, R.-G.-Bl. Nr. 60, auf gediente Unterofficiere des Heeres, der Kriegsmarine und der Landwehr Bedacht zu nehmen.

§ 14.

Für die Beförderung der Civilwachkörper (Sicherheitswache, Finanzwache etc.) haben die bezüglich der Militärtransporte geltenden ermässigten Tarifsätze analoge Anwendung zu finden.

§ 15.

Der Betrieb der den Gegenstand dieser Concessionsurkunde bildenden Bahn wird während der ganzen Concessionsdauer vom Staate für Rechnung der Concessionäre geführt, und werden der Staatseisenbahn-Verwaltung die aus Anlass dieser Betriebsführung effectiv erwachsenden, eventuell mit einem Pauschalbetrage festzusetzenden Kosten durch die Concessionäre zu vergüten sein. Die Modalitäten dieser Betriebsführung werden durch einen zwischen der Staatsverwaltung und den Concessionären abzuschliessenden Betriebsvertrag geregelt.

Hiebei bleibt der Staatsverwaltung, insolange die Staatsgarantie thatsächlich in Anspruch genommen wird oder vom Staate geleistete Garantievorschüsse noch aushaften, die Einrichtung des Betriebes, die Feststellung der Tarife für den Personen- und Gütertransport, ebenso wie der Waarenclassification und aller auf den Frachtentransport bezüglichen Nebenbestimmungen, dann der Leistungen des Bahnunternehmens für öffentliche Dienstzweige, insbesondere zu Gunsten der Postverwaltung und der Staats-Telegraphenanstalt, unter Berücksichtigung der jeweilig bestehenden Verkehrsbedürfnisse nach freiem Ermessen vorbehalten.

Weiters bleibt die Regelung der Personen- und Gütertarife, sowie der Leistungen für öffentliche Zwecke der Gesetzgebung jederzeit vorbehalten, und haben die Concessionäre sich einer solchen Regelung zu unterwerfen.

§ 16.

Die Concessionäre sind unter den im Artikel XII des Gesetzes vom 31. December 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, angegebenen Bedingungen und Vorbehalten verpflichtet, der Staatsverwaltung über deren Verlangen jederzeit die Mitbenützung der Bahn für den Verkehr zwischen schon bestehenden oder künftig erst herzustellenden, im Staatsbetriebe befindlichen Bahnen derart einzuräumen, dass die Staatsverwaltung berechtigt ist, unter freier Feststellung der Tarife ganze Züge oder einzelne Wagen über die mitbenützte Bahn oder einzelne Theilstrecken derselben gegen Entrichtung einer angemessenen Entschädigung zu befördern oder befördern zu lassen.

§ 17.

Die Dauer der Concession mit dem im § 9, lit. b, des Eisenbahn-Concessionsgesetzes ausgesprochenen Schutze gegen die Errichtung neuer Bahnen wird auf neunzig Jahre, vom heutigen Tage an gerechnet, festgesetzt, und sie erlischt nach Ablauf dieser Frist.

Die Concession kann von der Staatsverwaltung auch vor Ablauf der obigen Frist als erloschen erklärt werden, wenn die im § 8 festgesetzten Verpflichtungen bezüglich der Inangriffnahme und Vollendung des Baues, dann der Eröffnung des Betriebes in Folge Verschuldens der Concessionäre nicht eingehalten werden, sofern eine etwaige Terminüberschreitung nicht im Sinne des § 11 des Eisenbahn-Concessionsgesetzes gerechtfertigt werden könnte.

§ 18.

Die Staatsverwaltung behält sich das Recht vor, die concessionirte Bahn nach deren Vollendung und Inbetriebsetzung jederzeit unter den nachstehenden Bestimmungen einzulösen:

1. Zur Bestimmung des Einlösungspreises werden die jährlichen Reinerträgnisse der Unternehmung während der dem Zeitpunkte der Einlösung vorausgegangenen, letztabgeschlossenen sieben Jahre beziffert, hievon die Reinerträgnisse der ungünstigsten zwei Jahre abgeschlagen, und wird sodann der durchschnittliche Reinertrag der übrigen fünf Jahre berechnet.

2. Sollte jedoch die Einlösung vor Ablauf des siebenten Betriebsjahres erfolgen oder der in Gemässheit der Bestimmungen im Absatze 1 ermittelte durchschnittliche Reinertrag nicht wenigstens einen Jahresbetrag erreichen, welcher dem Erfordernisse für die bedungene Verzinsung und Rückzahlung des bei der Landesbank des Königreiches Böhmen aufgenommenen Anlehens (§ 3) zuzüglich jener Annuität gleichkommt, welche zur vierpercentigen Verzinsung des von der Staatsverwaltung genehmigten Actiencapitals und zur Tilgung desselben innerhalb der ganzen Concessionsdauer nothwendig ist, so wird der vorhin bezeichnete Jahresbetrag als das der Bemessung des Einlösungspreises zu Grunde zu legende Reinerträgniss festgesetzt.

3. Die zu leistende Entschädigung hat darin zu bestehen, dass den Concessionären während der noch übrigen Concessionsdauer die zur bedungenen Verzinsung und Rückzahlung des Anlehens erforderlichen Beträge bis zur vollständigen Rückzahlung des ersteren zu den vereinbarten Fälligkeitsterminen, dagegen das nach Abzug dieser Beträge verbleibende Durchschnittserträgniss im Sinne des Absatzes 1, beziehungsweise insofern einer der im Absatze 2 vorgesehenen Fälle eintritt, die daselbst angeführte Annuität für das Actiencapital in halbjährigen, am 30. Juni und am 31. December jedes Jahres nachhinein fälligen Raten bezahlt wird.

4. Dem Staate wird das Recht vorbehalten, wann immer anstatt der in Gemässheit des Absatzes 3 zu leistenden noch nicht fälligen jährlichen Zahlungen den jeweilig noch ungetilgt aushaftenden Theil des Anlehens zur Selbstzahlung zu übernehmen und ferner eine Capitalszahlung zu leisten, welche dem zu vier Percent per Jahr, Zins auf Zins gerechnet, discontirten Capitalswerthe der nach den Bestimmungen im Absatze 3 ausser den zur planmässigen Verzinsung und Tilgung des Anlehens erforderlichen Beträgen halbjährig zu leistenden Zahlungen gleichkommt.

Falls der Staat sich zu dieser Capitalszahlung entschliesst, hat er die Wahl, dieselbe in Baarem oder in Staatsschuldverschreibungen zu leisten. Die Staatsschuldverschreibungen sind dabei mit jenem Course zu berechnen, welcher sich als Durchschnitt der an der Wiener Börse während des unmittelbar vorausgegangenen Semesters amtlich notirten Geldcourse der Staatsschuldverschreibungen gleicher Gattung ergibt.

5. Durch die erfolgte Einlösung der Bahn und vom Tage dieser Einlösung tritt der Staat gegen Ausbezahlung des Einlösungspreises ohne weiteres Entgelt in das lastenfreie, bezw. nur mit dem noch aushaftenden Reste des aufgenommenen Anlehens belastete Eigenthum und in den Genuss der gegenwärtig concessionirten Bahn mit allen dazu gehörigen beweglichen und unbeweglichen Sachen, einschliesslich des Fahrparks, der Materialvorräthe und Cassenvorräthe, der eventuell ein Eigenthum der Concessionäre bildenden Schleppbahnen und der gesellschaftlichen Nebengeschäfte, sowie der aus dem Anlagecapitale gebildeten Betriebs- und Reservefonds, soweit letztere nicht mit Genehmigung der Staatsverwaltung bereits bestimmungsgemäss verwendet worden sind.

§ 19.

Bei dem Erlöschen der Concession und mit dem Tage des Erlöschens tritt der Staat ohne Entgelt in das lastenfreie Eigenthum und in den Genuss der concessionirten Bahn und des sämmtlichen beweglichen und unbe-

weglichen Zugehörs, einschliesslich des Fahrparkes, der Materialvorräthe und Cassenvorräthe, der eventuell ein Eigenthum der Concessionäre bildenden Schleppbahnen und der gesellschaftlichen Nebengeschäfte und der aus dem Anlagecapitale gebildeten Betriebs- und Reservefonds in dem im § 18, Z. 5, bezeichneten Umfange.

Sowohl beim Erlöschen dieser Concession, als auch bei der Einlösung der Bahnen (§ 18) behalten die Concessionäre das Eigenthum des aus dem eigenen Erträgnisse der Unternehmung gebildeten Reservefonds und der etwaigen Abrechnungs-Guthaben, dann auch jener aus dem eigenen Vermögen errichteten und rücksichtlich erworbenen besonderen Anlagen und Gebäude, zu deren Erbauung oder Erwerbung die Concessionäre von der Staatsverwaltung mit dem ausdrücklichen Beisatze ermächtigt wurden, dass diese Sachen kein Zugehör der Eisenbahn bilden.

§ 20.

Im Falle der Bildung einer Actiengesellschaft hat der von der Staatsverwaltung bestellte Commissär auch das Recht, den Sitzungen des Verwaltungsrathes oder der sonst als Gesellschaftsvorstand fungirenden Vertretung, sowie den Generalversammlungen, so oft er es für angemessen erachtet, beizuwohnen und alle etwa den Gesetzen, der Concession oder den Gesellschaftsstatuten zuwiderlaufenden, bezw. den öffentlichen Interessen und dem finanziellen Interesse des garantirenden Staatsschatzes nachtheiligen Beschlüsse und Verfügungen zu sistiren; in einem solchen Falle hat jedoch der Commissär sogleich die Entscheidung des Handelsministeriums einzuholen, welche ohne Aufschub erfolgen und für die Gesellschaft bindend sein soll.

§ 21.

Der Staatsverwaltung wird ferner das Recht vorbehalten, wenn ungeachtet vorausgegangener Warnung wiederholt eine Verletzung oder Nichtbefolgung einer der in der Concessionsurkunde oder in den Gesetzen auferlegten Verpflichtungen vorkommen sollte, die den Gesetzen entsprechenden Massregeln dagegen zu treffen und nach Umständen noch vor Ablauf der Concessionsdauer die Concession für erloschen zu erklären.

Indem Wir Jedermann ernstlich verwarnen, den Bestimmungen dieser Concession entgegen zu handeln, und den Concessionären das Recht einräumen, wegen des erweislichen Schadens vor Unseren Gerichten auf Ersatz zu dringen, ertheilen Wir sämmtlichen Behörden, die es betrifft, den gemessenen Befehl, über die Concession und alle darin enthaltenen Bestimmungen strenge und sorgfältig zu wachen.

Zu Urkund dessen erlassen Wir diesen Brief, besiegelt mit Unserem grösseren Insiegel, in Unserer Reichshaupt- und Residenzstadt Wien am dreiundzwanzigsten Tage des Monates November im Jahre des Heiles Eintausend achthundert neunzig und fünf, Unserer Reiche im siebenundvierzigsten.

(L. S.) **Franz Joseph** m. p.

Badeni m. p. **Glanz** m. p. **Biliński** m. p.

Concessionsbedingnisse für die normalspurige Localbahn mit Dampfbetrieb von Wodňan nach Moldauthein.

I. Bau und Ausrüstung.

1. Allgemeine Bestimmungen.

Die projectirte Bahn von Wodňan nach Moldauthein ist als eingeleisige Localbahn mit einer Spurweite von 1·435 m für eine vorläufige Maximal-Fahrgeschwindigkeit von 25 km per Stunde unter Einhaltung des mit dem Erlasse des k. k. Handelsministers vom 1. August 1892, Z. 32.904 („Verordnungs-Blatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt“ Nr. 87 ex 1892), für die österreichischen Eisenbahnen vorgeschriebenen Normalprofiles des lichten Raumes herzustellen und auszurüsten.

Die Ausführung des Baues und die Einrichtung des Betriebes hat unter Beobachtung der nachstehend festgesetzten Bedingnisse auf Grund der vom Localbahnamte im k. k. Handelsministerium zu genehmigenden Detailprojecte, sonstigen Baupläne, Bau- und Lieferungsverträge mit den zugehörigen Bedingnissen, sowie in Gemässheit der von dem genannten Amte zu erlassenden besonderen Vorschriften zu erfolgen.

Die zufolge der Bestimmungen dieser Concessionsbedingnisse vorbehaltenen Genehmigungen des Localbahnamtes im k. k. Handelsministerium sind stets rechtzeitig noch vor der Durchführung der betreffenden Herstellungen und Anschaffungen einzuholen.

Die Concessionäre haben während des Baues und der Betriebsführung allen Seitens des Localbahnamtes im k. k. Handelsministerium aus öffentlichen Rücksichten zu stellenden Anforderungen, sowie den Anordnungen anderer staatlicher Aufsichtsbehörden Folge zu leisten und sich nach den bestehenden allgemeinen Bau- und Polizeivorschriften zu benehmen.

In Betreff der beim Baue der Bahn verwendeten Arbeiter obliegt den Concessionären die gleiche mittelbare Fürsorge, welche in dieser Beziehung von Seiten der k. k. Staatseisenbahn-Verwaltung zufolge der allgemeinen Bedingnisse für die Vergebung staatlicher Bahnbauarbeiten geübt wird.

Die Bestätigung des von den Concessionären, bezw. von der Bauunternehmung zu bestellenden Bauleiters bleibt dem Localbahnamte im k. k. Handelsministerium vorbehalten.

2. Trasse.

Die zu erbauende, circa 22 km lange Bahn zweigt am Südostende der Station Wodňan der Linie Wien—Eger der k. k. Oesterr. Staatsbahnen ab, führt zwischen den Gebieten von Čičenitz und Strp gegen Chwalsowitz und ersteigt, eine vorwiegend nordöstliche Richtung nehmend, nächst Gross-Temelin die Wasserscheide zwischen dem Blanicflusse und der Moldau.

In ihrem weiteren Zuge senkt sich die Trasse, berührt die Ortschaft Bohonitz und gelangt, an den Abhängen des Červený vrch sich entwickelnd, in das Gebiet von Moldauthein, woselbst am linken Moldauufer die Station Moldauthein angelegt wird.

Aenderungen der im Vorstehenden festgesetzten Bahntrasse können nur mit Genehmigung des Localbahnamtes im k. k. Handelsministerium vorgenommen werden.

Geringfügige Abweichungen gegenüber den genehmigten Projecten, in Ansehung deren die Zustimmung der berührten Parteien, sowie der politischen Bezirksbehörde nachgewiesen werden kann, sind zulässig und bedürfen lediglich der rechtzeitig noch vor der Ausführung zu erstattenden Anzeige an das Localbahnamt im k. k. Handelsministerium, resp. an das von diesem bestellte Bauaufsichtsorgan.

3. Anschlüsse an bestehende Bahnen; gegenseitige Wagenbenützung.

Die Concessionäre verpflichten sich, wegen der aus Anlass der Einmündung der Localbahn in die Station Wodňan herzustellenden baulichen und Sicherungsanlagen (Punkt 11, drittletzter Absatz), sowie wegen Mitbenützung des genannten Anschlussbahnhofes, ferner wegen Einrichtung des Betriebsdienstes beim Uebergangsverkehre eine Vereinbarung mit der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen anzustreben, wobei für thunlichste Erleichterung des Personenverkehres beim Uebergange von der eigenen auf die fremde Bahn Sorge zu tragen ist.

Das bezügliche Project und das hierüber etwa abgeschlossene Uebereinkommen sind dem Localbahnamte im k. k. Handelsministerium zur Genehmigung vorzulegen, und unterwerfen sich die Concessionäre dem Ausspruche desselben, falls eine Einigung mit der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen nicht erzielt werden könnte.

Ebenso unterwerfen sich die Concessionäre der Entscheidung des k. k. Handelsministeriums, wenn mit den Verwaltungen der inländischen Nachbarbahnen ein Einverständniss über die eventuelle gegenseitige Wagenbenützung nicht erzielt werden sollte.

4. Anschluss von Eisenbahnen niederer Ordnung und von Schleppbahnen.

Die Concessionäre sind verpflichtet, die Einmündung von Eisenbahnen niederer Ordnung (Local- und Kleinbahnen), dann von Schleppbahnen (Bergwerks-, Industrie- und Waldbahnen) auf die für den Betrieb der Localbahn mindest lästige Art gegen Vergütung der erwachsenden Selbstkosten zu gestatten.

Falls über die Bedingungen der Einmündung solcher Bahnen, sowie über die Mitbenützung bestehender Anlagen der Localbahn und die Einrichtung des Betriebsdienstes im Uebergangsverkehre, endlich über die gegenseitige Wagenbenützung ein Einverständniss zwischen den betheiligten Unternehmungen nicht zu Stande kommen sollte, bleibt die Festsetzung dieser Bedingungen dem Localbahnamte im k. k. Handelsministerium vorbehalten.

Bei den Vereinbarungen für den Anschluss von Schleppbahnen soll thunlichst auf die grundsätzlichen Bestimmungen des bezüglichen Formulares der k. k. Staatseisenbahn-Verwaltung Bedacht genommen werden; beabsichtigte Abweichungen hievon sind bei Vorlage der Vereinbarungen an das Localbahnamt im k. k. Handelsministerium zu erläutern.

5. Grunderwerb.

Die definitiv für die Bahn zu erwerbenden Grundflächen haben nebst dem eigentlichen Bahnkörper auch alle zu dessen sicherem Bestand oder zur geregelten Betriebführung erforderlichen Nebenanlagen, sowie auf jeder Seite der Bahn einen Schutzstreifen zu umfassen, dessen Breite je nach der Construction des Bahnkörpers, insbesondere mit Rücksicht auf die Böschungsverhältnisse desselben, mit 0·5 bis 1 m zu bemessen ist.

Bei den Stationen ist rücksichtlich des Umfanges der für die Bahn zu erwerbenden Grundflächen auf die Ermöglichung einer zukünftigen Vergrösserung dieser Anlagen thunlichst Bedacht zu nehmen.

Zu solchen Bauanlagen (Uferschutzbauten etc.), welche von der Bahn zu erhalten sind und von dieser oder von bestehenden öffentlichen Wegen nicht zugänglich sind, ist der jederzeit ungehinderte Zutritt für die Bahnorgane zu sichern.

6. Unterbau.

Die Halbmesser der Bögen in der freien Bahn dürfen nicht weniger als 180 m betragen.

Bezüglich der Uebergangscurven, dann der Längen der Zwischengeraden bei Contrabögen, ferner hinsichtlich der Spurerweiterung in Bögen und der Ueberhöhung des äusseren Schienenstranges in denselben, schliesslich betreffs Anordnung der Gefällsbrüche sind die vom Localbahnamte im k. k. Handelsministerium erlassenen diesbezüglichen Vorschriften massgebend.

Die Anordnung der Uebergangscurven in den Bögen vom Halbmesser 600 m angefangen hat unter Zugrundelegung der Constante 6000 m zu erfolgen.

Als grösste durchschnittliche Neigung der für die Leistungsfähigkeit der Bahn massgebenden Strecken wird 20 Permille festgesetzt.

In den Bögen hat jedoch eine Ermässigung der Bahnneigung im Sinne der vom Localbahnamte im k. k. Handelsministerium hinausgegebenen Vorschrift über die Legung der Bahnnivellette zur Ausführung zu gelangen.

Die Stationen und Haltestellen mit Nebengeleisen sind womöglich horizontal anzulegen, und soll die Neigung der Bahn in denselben in der Regel 2·5 Permille nicht übersteigen.

Ausnahmen hievon unterliegen der besonderen Genehmigung des Localbahnamtes im k. k. Handelsministerium.

Der geringste Abstand der Geleise in den Stationen, von Mitte zu Mitte gemessen, hat im Allgemeinen 4·5 m, sowie bei Geleisen mit zwischenliegenden Wasserkrahnen, ferner in Locomotivremisen 4·75 m zu betragen.

Der Abstand von der Mitte eines Magazinsgeleises zu jener des nächstliegenden durchlaufenden Fahrgeleises ist gleichfalls mit 4·75 m zu bemessen.

Der Unterbau hat in der Regel sowohl bei Dämmen als in Einschnitten eine Kronenbreite von 4 m zu erhalten.

Wenn Steinbankette zur Ausführung gelangen, welche gleichzeitig als Grabenmauern dienen, hat die Entfernung der äusseren Oberkante des Bahnplanums von der Geleiseachse mindestens 1·8 m zu betragen.

Das Böschungsverhältniss der Dämme und Einschnitte ist entsprechend der Materialbeschaffenheit zu wählen.

Alle Aufdämmungen sind mit Rücksicht auf eintretende Setzungen mit einer der Dammhöhe und Materialbeschaffenheit angemessenen Ueberhöhung und Erbreiterung der Dammkrone auszuführen.

Ausserdem haben auch alle Bahnstrecken in Krümmungen von 300 oder weniger als 300 m Radius eine entsprechende Erbreiterung der Bahnkrone zu erhalten.

In gewöhnlichen Erdeinschnitten, sowie in Einschnitten mit Futter-, bezw. Verkleidungsmauern oder beiderseitigen Grabenmauern muss die Sohle des Seitengrabens eine Breite von mindestens 0·3 m, in Felseinschnitten eine Breite von mindestens 0·4 m erhalten.

In Felseinschnitten von mehr als 5 m Tiefe ist die normale Sohlenbreite des Seitengrabens der jeweiligen Einschnittstiefe angemessen zu vergrössern.

Die normale Tiefe des Seitengrabens ist derart zu bemessen, dass der Abstand von der Schienenunterkante bis zur Grabensohle in allen Fällen mindestens 0·5 m beträgt.

Die Böschungen der Einschnitte und Aufdämmungen sind zu besämen und eventuell angemessen zu versichern, so dass deren Haltbarkeit gewährleistet erscheint.

In jenen Strecken, wo der Bahnkörper der Inundirung durch seitliche Wasserläufe ausgesetzt ist, muss die Unterbaukrone in der Regel mindestens 1 m über den localen höchsten Wasserstand gelegt werden.

Bei der Anlage, Berechnung und Ausführung der Eisenbahnbrücken, Bahnüberbrückungen und Zufahrtsstrassenbrücken ist die hinsichtlich solcher Objectsherstellungen erlassene Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 15. September 1887, R.-G.-Bl. Nr. 109, bezw. bei Verwendung von Flusseisen auch die Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 29. Jänner 1892, R.-G.-Bl. Nr. 28, massgebend; ferner sind in jedem Falle die im Jahre 1892 im Verlage der k. k. Hof- und Staatsdruckerei in Wien erschienenen „Grundsätzlichen Bestimmungen für die Lieferung und Aufstellung eiserner Brücken in der vom k. k. Handelsministerium genehmigten Fassung“ zu beobachten.

Den Berechnungen für die Eisenconstructionen der Bahn sind die im § 3, lit. a und b, der erstgenannten Verordnung normirten Belastungen ohne Ermässigung zu Grunde zu legen.

Die Widerlager aller Brücken und Durchlässe sind aus Mauerwerk herzustellen.

Ueberfahrten können aus Holz auf gemauerten Sockeln hergestellt werden.

Bei den bis zur Bahnkrone reichenden offenen Unterbauobjecten bis einschliesslich 1·5 m Einzellichtweite (in der Bahnrichtung gemessen) dürfen Tragconstructionen von Holz angewendet werden; bei allen offenen Unterbauobjecten mit grösseren Lichtweiten sind Eisenconstructionen zu verwenden.

Der Abstand der tiefsten Theile der Tragconstruction offener Unterbauobjecte von dem localen höchsten Wasserstande soll bei Flüssen und Wildbächen in der Regel mindestens 1 m betragen.

Die lichte Höhe der Durchfahrten hat bei Reichs-, Landes- und Bezirksstrassen nicht unter 4 m, bei sonstigen öffentlichen Fahrwegen nicht unter 3·2 m, und, insoweit nur Verkehrszwecke in Frage kommen, auch nie mehr als 4·5 m zu betragen.

7. Oberbau.

Der Oberbau ist mit Holzquerschwellen und im Allgemeinen nach dem Oberbausysteme XXIV der k. k. Staatsbahnen mit Flussstahlschienen von 26 kg Gewicht per laufendes Meter und 13 Querschwellen auf eine Schienenlänge von 9 m auszuführen.

Abweichend von diesem Systeme wird die Verwendung von Schwellen mit einer Länge von 2·3 m, einer oberen Breite von 15 cm, einer unteren Breite von 22 cm und einer Höhe von 15 cm gestattet; ferner kann in geraden Strecken, sowie in Bögen bis zum Halbmesser von 800 m die Anzahl der Unterlagsplatten per Schienenlänge von 9 m auf 10 Stück vermindert werden.

Das sonstige Detail der Kleinmaterialvertheilung bleibt der Genehmigung des Localbahnamtes im k. k. Handelsministerium vorbehalten.

Der Schotterkörper hat sowohl auf Dämmen als in Einschnitten ohne Grabenmauern eine Breite von 3 m, in der Höhe der Schienenunterkante gemessen, zu erhalten.

Die Stärke des Schotterbettes unterhalb der Schienenunterkante hat auf Dämmen und in Einschnitten mindestens 0·25 m zu betragen, und gilt dieses Mass in Bögen vom Fusse der inneren Schiene.

8. Hochbauten.

Sämmtliche Hochbauten sind in einem den Verkehrsbedürfnissen entsprechenden Ausmasse unter Bedachtnahme auf die Bestimmungen der Landes-Bauordnung und im Einklange mit den localen Interessen herzustellen.

Die Aufnahmsgebäude der Stationen, sowie alle für die Unterbringung des Bahnpersonals bestimmten Hochbauten sind in Stein- oder Ziegelbau, im Uebrigen aber den localen Verhältnissen angemessen zu erbauen.

Kleinere Warteräume in den Stationen, sowie die Hochbauten für den Zugförderungs- und Werkstättendienst können aus Riegelmauerwerk, Warteräume in Haltestellen, ferner die Hochbauanlagen für den Güterdienst aus Riegelmauerwerk oder ganz aus Holz, endlich Wärterhäuser auch aus Blockwänden hergestellt werden.

Alle in Riegelmauerwerk oder Holz ausgeführten Bahngebäude haben eine Untermauerung zu erhalten.

Wärterhäuser oder Unterkunftshäuser für das ambulante Streckenpersonale gelangen in der freien Bahn nur dort zur Ausführung, wo solche durch das Localbahnamt im k. k. Handelsministerium in speciellen Fällen

angeordnet oder sofern für die Unterkunft des Streckenpersonals nicht durch Einmiethung Vorsorge getroffen werden kann, worüber mit der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen das Einvernehmen zu pflegen sein wird.

9. Abschluss und Abtheilung der Bahn.

Die Ausführung von Stations- und Bahneinfriedungen, sowie von Wegschranken wird auf solche Stellen beschränkt, wo eine Gefährdung des Bahnverkehres oder der Anrainer zu befürchten steht.

Alle Wegübersetzungen in Schienenhöhe erhalten beiderseits des Geleises Warnungstafeln mit der Inschrift: „Achtung auf den Zug“.

Ausserdem sind bei solchen Uebersetzungen, welche stärker benützt werden oder bei welchen die Fernsicht beschränkt ist, auf eine Entfernung von 200 m je nach den örtlichen Verhältnissen einerseits oder beiderseits der Rampe Avisosäulen für den Locomotivführer aufzustellen.

An allen Hauptbruchpunkten der Bahnneigungen sind Neigungszeiger anzubringen.

Bei den Bruchpunkten kurzer Zwischenneigungen oder solcher Zwischenneigungen, welche von der durchschnittlichen, in der betreffenden Strecke angewendeten Bahnneigung nicht wesentlich abweichen, können Neigungszeiger entfallen.

Längs der Bahn sind in Abständen von 100 zu 100 m Pflöcke oder Steine, bezw. von 1000 zu 1000 m Kilometersteine zu versetzen.

Die definitiven Grenzen des Bahneigenthums sind durch Grenzsteine zu markiren.

10. Stationen.

Die Entfernung, Länge und Geleisezahl der Stationen und Haltestellen, sowie die Entfernung der Wasserstationen, ferner das Anlageverhältniss etwaiger Militär-Verladerampen und deren Zufahrtsstrassen ist nach Massgabe der diesfalls Seitens des Localbahnamtes im k. k. Handelsministerium ergehenden Weisungen zu bemessen.

Die Verfassung der Detailprojecte für die in den Stationen herzustellenden Oberbau-, Wasserbeschaffungs-, Sicherungs- und Hochbauanlagen hat im Einvernehmen mit der k. k. General-Direction der Oesterreichischen Staatsbahnen zu erfolgen. Insofern hierüber eine Einigung nicht erzielt werden sollte, unterwerfen sich die Concessionäre der Entscheidung des k. k. Handelsministeriums.

Sämmtliche Stationen und Haltestellen mit permanenten Dienstposten haben Passagieraborte zu erhalten.

In Haltestellen ist ein gedeckter Warteraum herzustellen, insofern nicht auf Grund der bei der politischen Begehung getroffenen Bestimmungen hievon vorläufig abgesehen wird.

Die Namen der Stationen und Haltestellen sind durch entsprechende Aufschriften ersichtlich zu machen. Bei Aufnahmsgebäuden ist dieser Name sowohl an der Hauptfront, bezw. an den Veranden, als auch an beiden Seiten anzubringen.

11. Betriebseinrichtungen.

Die Bahn ist mit einer Telegraphen-Sprechleitung zu versehen, in welche sämmtliche Stationen und permanent besetzten Haltestellen einzuschalten sind.

Für den Fall, als diese Leitung durch Staatsorgane auf Kosten der Concessionäre hergestellt werden sollte, haben sich dieselben rechtzeitig an die k. k. Post- und Telegraphen-Direction in Prag zu wenden.

Für den Betrieb sind die durch die Signalordnung vorgeschriebenen optischen und akustischen Signalmittel beizustellen.

Die anlässlich der Einmündung der Localbahn in die Anschlussstationen herzustellende Signal- und Weichensicherungsanlage ist in die laut Punkt 3 dieser Bedingnisse mit der k. k. General-Direction der Oesterreichischen Staatsbahnen abzuschliessende Vereinbarung einzubeziehen.

Die Bahn ist mit den für den Betriebs-, Bahnerhaltungs-, Zugförderungs- und Werkstättendienst erforderlichen Inventargegenständen, sowie mit den entsprechenden Reservematerialien auszurüsten, und haben die Concessionäre wegen Beschaffung dieser Gegenstände und Materialien mit der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen das Einvernehmen zu pflegen.

Hinsichtlich der Art und des Ausmasses dieser Inventargegenstände und Reservematerialien bleibt, unbeschadet der Bestimmungen, welche hierüber in dem mit der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen abzuschliessenden Betriebsvertrage zu treffen sein werden, die Entscheidung des Localbahnamtes im k. k. Handelsministerium vorbehalten.

12. Fahrbetriebsmittel.

Die Beistellung der erforderlichen Fahrbetriebsmittel (Locomotiven, Personenwagen, Dienstwagen und Lastwagen) erfolgt durch die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen gegen Zahlung eines Betrages von 118.000 fl. Seitens der Concessionäre und in Gemässheit der im bezüglichen Betriebsvertrage festzustellenden Bedingungen.

Die Belastung einer Locomotivachse darf in voll ausgerüstetem Zustande 14 t nicht überschreiten.

13. Berücksichtigung inländischer Werke.

Alle Baumaterialien, ferner die Schienen und sonstigen Bahnbestandtheile, sowie sämmtliche Fahrbetriebsmittel und Ausrüstungsgegenstände sind ausschliesslich aus inländischen Werken oder Fabriken zu beschaffen.

Bei der Vergebung von Fahrbetriebsmitteln und Ausrüstungsgegenständen ist insbesondere auch darauf Bedacht zu nehmen, dass die einzelnen zur Verwendung gelangenden Materialien oder Bestandtheile inländischen Bezugsquellen entstammen.

Eine Ausnahme von diesen Bestimmungen kann von Seiten des k. k. Handelsministeriums insofern zugestanden werden, als nachgewiesen werden sollte, dass inländische Werke oder Fabriken nicht in der Lage wären, die bezüglichen Lieferungen unter den gleichen Bedingungen hinsichtlich des Preises, der Qualität und der Lieferzeit, wie diese von ausländischen Werken oder Fabriken angeboten werden, zu bewerkstelligen.

14. Wahrung der Interessen der Sicherheit des Eisenbahnbestandes bei der Anlage, Erhaltung, Benützung und Auflassung von Teichen.

Die Concessionäre haben diesfalls den Bestimmungen des Erlasses des k. k. Handelsministeriums vom 23. Mai 1894, Z. 13.130 („Verordnungs-Blatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt“ Nr. 138 ex 1894), zu entsprechen.

15. Behandlung von archäologischen und kunsthistorischen Fundgegenständen.

Archäologische und kunsthistorische Funde, welche bei den Bauarbeiten gemacht werden sollten, sind sofort der k. k. Centralcommission für Erforschung und Erhaltung der Kunst- und historischen Denkmale in Wien anzuzeigen.

Die Concessionäre haben diesfalls den Bestimmungen der Erlässe des k. k. Handelsministeriums vom 6. Mai 1889, Z. 18.032, und vom 7. September 1894, Z. 48.166 („Verordnungsblatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt“ Nr. 60 ex 1889, bezw. Nr. 128 ex 1894), zu entsprechen und den Anordnungen der genannten k. k. Centralcommission gewissenhaft Folge zu leisten.

16. Eventuelle Einbeziehung der Localbahn in eine Durchzugslinie.

Die Concessionäre verpflichten sich, falls die Bahn in der Folge entweder bezüglich einzelner Theilstrecken oder in ihrer ganzen Länge durch eine Fortsetzung derselben oder durch Anschluss fremder Bahnen in den Trassenzug einer Durchzugslinie einbezogen werden sollte, alle jene Aenderungen und Ergänzungen an der Bahn sowohl in der freien Strecke als auch in den Stationen, ferner, wenn erforderlich, bei den Betriebseinrichtungen und dem Fahrparke auszuführen, welche Seitens des k. k. Handelsministeriums aus diesem Anlasse etwa angeordnet werden sollten.

Betreffs Bedeckung der diesbezüglichen Kosten wird seinerzeit eine besondere Vereinbarung mit der k. k. Staatsverwaltung zu treffen sein.

II. Betrieb.

1. Personen- und Gütertarife.

Die Tarife für den Personen- und Gütertransport, die Waarenclassification und alle auf den Frachtentransport bezüglichen Nebenbestimmungen unterliegen der Genehmigung des k. k. Handelsministeriums, wobei einerseits auf die öffentlichen Rücksichten, andererseits auf eine ausreichende Rentabilität des Bahnunternehmens Bedacht genommen werden soll.

Der die gemeinsamen Bestimmungen für den Transport von Eil- und Frachtgütern, sowie von lebenden Thieren, Fahrzeugen und Leichen enthaltende Tariftheil I der österreichisch-ungarischen Eisenbahnen wird über Verlangen des k. k. Handelsministeriums auch auf die gegenwärtig concessionirte Localbahn Anwendung zu finden haben. Auch werden die Concessionäre sich den Anordnungen wegen des Beitrittes zu einem eventuell zu erstellenden Tariftheile I für den Personenverkehr zu fügen haben.

Die einzuhebenden Fahr- und Frachtpreise und sonstigen Gebühren dürfen nur in der jeweiligen gesetzlichen Landeswährung ohne Agiozuschlag berechnet werden.

Sobald die Bahn in zwei auf einander folgenden Betriebsjahren ein Reinerträgniss von mindestens sechs Percent des Anlagecapitals geliefert hat, kann das k. k. Handelsministerium eine verhältnissmässige Herabsetzung der bis dahin in Kraft gestandenen Tarifsätze anordnen.

Dem k. k. Handelsministerium bleibt ferner vorbehalten, im geeigneten Zeitpunkte die im Interesse der österreichischen Mühlenindustrie etwa gebotenen Verfügungen hinsichtlich der tarifarischen Behandlung von Getreide und Mehl zu treffen.

2. Nothstandstarife.

In Fällen eines Nothstandes und aussergewöhnlicher Theuerung von Lebensmitteln für Menschen und Nutzthiere in den im Reichsrathe vertretenen Königreichen und Ländern ist der Handelsminister berechtigt, nach Erforderniss die einschlägigen Frachtpreise herabzumindern.

3. Leistungen für die Postanstalt.

Die Concessionäre sind verpflichtet, die Post und die Postbediensteten mit allen fahrplanmässigen Personen- und gemischten Zügen zu befördern.

Für diese, sowie für sonstige Leistungen zu Zwecken der Postanstalt können die Concessionäre ein angemessenes, im Wege der Vereinbarung festzustellendes Entgelt in Anspruch nehmen.

Die Feststellung der Fahrpläne der zur Postbeförderung benützten Züge hat nach den jeweilig bestehenden Vorschriften mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde zu erfolgen.

Sollten für die Ausübung des Postdienstes in den Stationen besondere Localitäten erforderlich werden, so wird eine besondere Vereinbarung bezüglich der in Form eines Miethzinses zu leistenden Entschädigung für die Benützung dieser von den Concessionären beizustellenden Räumlichkeiten zu treffen sein.

Die innere Einrichtung, Reinigung, Beleuchtung und Beheizung dieser Räumlichkeiten obliegt der Postverwaltung.

Correspondenzen, welche in Beziehung auf die Verwaltung der Eisenbahn zwischen der Direction oder dem Vorstande der Eisenbahnunternehmung und ihren untergeordneten Organen oder von diesen unter einander geführt werden, dürfen durch die Bediensteten der Bahnanstalt befördert werden.

4. Leistungen für die Staatstelegraphenanstalt.

Die Concessionäre übernehmen die Verpflichtung, die für den Bahnbetrieb und die Signalisirung erforderlichen Telegraphenleitungen auf eigene Kosten entweder nach Anordnung oder durch Vermittlung der Staatstelegraphenanstalt herzustellen, einzurichten und zu erhalten, und diese Telegraphenleitungen gegen eine zu vereinbarende billige Entschädigung auch für Staats- und Privatcorrespondenz verwenden zu lassen.

Der Staatsverwaltung steht es frei, selbstständige Leitungen auf dem von den Concessionären eingelösten oder sonst für Bahnzwecke benützten Grund und Boden ohne jede Vergütung oder Entschädigung anzulegen und im Falle der Anlegung einer selbstständigen Bahnbetriebsleitung diese Drähte der Staatstelegraphen an den Stützpunkten dieser Leitung anzubringen.

Zur Beaufsichtigung und Instandhaltung solcher Staatslinien, insoweit diese letztere nicht besondere Fachkenntnisse erfordert, haben die Concessionäre durch das Bahnpersonal unentgeltlich mitzuwirken.

Die Concessionäre sind ferner verpflichtet, auf der concessionirten Bahn die Materialien und Requisiten der Staatstelegraphenanstalt nach den für Militärtransporte giltigen Tarifsätzen zu befördern, in den Stationen unentgeltlich zu lagern und zu verwahren.

Die Concessionäre sind schliesslich verpflichtet, sich bezüglich der concessionirten Bahn auch der in Aussicht genommenen, im Verordnungswege durchzuführenden Regelung der Beziehungen der Staatstelegraphenanstalt zu den Localbahnen zu unterwerfen.

5. Unentgeltliche Beförderung von Staatsbediensteten bei Dienstreisen.

Staatsbeamte, Angestellte und Diener, welche im Auftrage der die Aufsicht über die Verwaltung und den Betrieb der Eisenbahnen führenden Behörden oder zur Wahrung der Interessen des Staates in Folge der Concession oder aus Gefällsrücksichten die Eisenbahn benützen und sich mit den vom k. k. Handelsministerium zum Zwecke ihrer Legitimation auszustellenden amtlichen Certificaten ausweisen, müssen sammt ihrem Reisegepäcke unentgeltlich befördert werden.

6. Beförderung der Civilwachkörper.

Für die Beförderung der Civilwachkörper (Sicherheitswache, Finanzwache etc.) haben die für Militärtransporte geltenden ermässigten Tarifsätze analoge Anwendung zu finden.

7. Beförderung von Schüblingen und Sträflingen.

Schüblinge, Sträflinge und sonstige auf öffentliche Kosten zwangsweise zur Beförderung gelangende Personen, sowie deren Escorte, letztere auch auf der Rückfahrt, sind zu der hiefür jeweilig bei den k. k. Staatsbahnen geltenden ermässigten Fahrgebühr zu befördern.

Für derlei Transporte, welche stets in abgesonderten Coupés untergebracht werden müssen, sind mit den competenten Behörden bestimmte Tage und Züge zu vereinbaren.

8. Sendungen für Zwecke der Staats-Pferdezuchtanstalten.

Die für Zwecke der Staats-Pferdezuchtanstalten veranlassten Sendungen und deren Begleitung geniessen, insoweit hiefür nicht besondere Begünstigungen festgesetzt sind, die für Militärtransporte geltenden ermässigten Tarifsätze.

9. Gesetzliche Regelung der Tarife und öffentlichen Leistungen.

Die Regelung der Personen- nnd Frachtentarife (Z. 1 und 2), sowie der Leistungen für öffentliche Zwecke (Z. 3 bis 8) bleibt der Gesetzgebung jederzeit vorbehalten. Einer solchen Regelung haben die Concessionäre sich zu unterwerfen.

Wien, am 14. December 1895.

Der k. k. Handelsminister:
Glanz m. p.

Erlass der k. k. General-Inspection der österr. Eisenbahnen vom 16. Jänner 1896, Z. 198/I, an die Verwaltungen der unterstehenden Eisenbahnen, betreffend die Anbringung der die Gabelhülse mit der Spindel verbindenden Stellschraube bei den Wechseln.

In jüngster Zeit wurde der Zusammenstoss eines aus einer Station ausfahrenden Personenzuges mit einer auf dem Seitengeleise stehenden Wagenreihe durch falsche Wechselstellung trotz der für die Fahrt richtigen Stellung des vom Personale beobachteten Signalkörpers des betreffenden Wechsels herbeigeführt, und wurde als Ursache der mit der Stellung des Wechsels nicht übereinstimmenden Stellung des Signalkörpers das Losewerden der die Gabelhülse mit der Spindel verbindenden Stellschraube constatirt.

Im Hinblicke hierauf wird die geehrte Verwaltung eingeladen, dafür Sorge zu tragen, dass die bezeichnete Schraube bei sämmtlichen Wechselständern in eine in der Signalspindel anzubringende, hinreichend tiefe conische Bohrung eingreife, und dass anlässlich der periodischen Wechselrevisionen auch dem Festsitzen dieser Schraube die nöthige Aufmerksamkeit zugewendet wird.

Wien, am 16. Jänner 1896.

Lilienau m. p.

Verabschiedung von Sr. Excellenz dem Herrn Handelsminister Freiherrn Glanz von Eicha.

Die Sectionschefs, Referenten und Referenten-Stellvertreter, sowie die Abtheilungsvorstände der bisherigen Eisenbahn-Section des Handelsministeriums, der General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen und der General-Direction der Oesterreichischen Staatsbahnen wurden am 23. Jänner von Sr. Excellenz dem Herrn Handelsminister Freiherrn Glanz von Eicha empfangen, um sich anlässlich des Uebertrittes in das Eisenbahnministerium zu verabschieden.

Se. Excellenz Herr Sectionschef Dr. Ritter v. Wittek führte in seiner Ansprache aus, dass, so sehr die Bildung des Eisenbahnministeriums die Angehörigen dieses Ressorts mit hoher Befriedigung und Zuversicht erfülle, ihnen doch andererseits das Scheiden von ihrem bisherigen obersten Vorgesetzten recht schwer falle — von einem Minister, der durch sein unvergleichlich liebenswürdiges Entgegenkommen, durch das dem Personale geschenkte Vertrauen und das für so viele der Beamten bethätigte Wohlwollen die dankbare Zuneigung des Beamtenkörpers in vollem Masse besitze. Mit der Kundgebung inniger Dankbarkeit verband der Sectionschef die Bitte, dem ausscheidenden Personale ein freundliches Andenken bewahren zu wollen.

Se. Excellenz Herr Handelsminister Freiherr Glanz v. Eicha hob in seiner Antwort hervor, dass die Errichtung eines Eisenbahnministeriums, welche im Principe schon bei der Bildung des gegenwärtigen Cabinets beschlossen war, einen neuen bedeutungsvollen Abschnitt in der Geschichte des österreichischen Eisenbahnwesens bilde. Das alte Haus sei zu enge geworden, und es habe die Entwicklung des Verkehres das Bedürfniss nach einer neuen Organisation gezeitigt, welcher die Herren ihre Kräfte zu widmen berufen seien.

Der Minister wolle in diesem Augenblicke nur seinen persönlichen Empfindungen Worte leihen.

Er bitte Se. Excellenz den Herrn Sectionschef Dr. Ritter von Wittek, den wärmsten Dank für die thatkräftige Unterstützung entgegenzunehmen, welche er ihm während ihrer gemeinsamen Amtswirksamkeit gewährt und welche ihm die Führung der schwierigen und verantwortungsvollen Agenden sehr erleichtert habe.

Allen Beamten danke er für das Vertrauen und die hingebungsvolle Mitwirkung, die er bei ihnen gefunden habe. Mit Befriedigung und mit Stolz können die Herren auf die Jahre zurückblicken, die sie im Verbande mit dem Handelsressort zugebracht und in welchem sie zahlreiche schöne Erfolge auf dem ihnen anvertrauten Gebiete erzielt haben. Er bitte die Herren, diese Zeit in guter Erinnerung zu behalten und den im Handelsministerium zurückbleibenden Collegen die alten freundschaftlichen Gefühle zu bewahren.

Er sage den Beamten nicht „Lebewohl", da das gemeinsame Wirken zur Erreichung der gesteckten Ziele vielseitige Beziehungen zwischen den beiden Ministerien erhalte, deren Pflege er sich sehr angelegen sein lassen wolle.

Vorstellung bei Sr. Excellenz dem Herrn Eisenbahnminister FML. Ritter von Guttenberg.

Se. Excellenz der Herr Eisenbahnminister FML. Ritter von Guttenberg nahm am 23. Jänner im Administrationsgebäude im Westbahnhofe die Vorstellung der Beamten der Eisenbahn-Section des Handelsministeriums, der General-Inspection, sowie der General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen entgegen.

Se. Excellenz Herr Sectionschef Dr. Ritter von Wittek richtete an den Herrn Eisenbahnminister folgende Ansprache:

„Euere Excellenz!

Hochgeehrter Herr Minister!

Als Rangältester der Behörden und Dienstabtheilungen, welche nunmehr Euerer Excellenz unterstellt werden, habe ich die Ehre, im Namen des gesammten Personals Euere Excellenz ehrerbietigst zu begrüssen: Es ist ein für das österreichische Eisenbahnwesen hoch bedeutsamer Moment, in dem wir vor Euere Excellenz, den ersten Eisenbahnminister Oesterreichs, hintreten.

Mit freudigem Hochgefühle erfüllt jeden von uns die Allerhöchste Bestimmung, dass das Eisenbahnwesen fortan ein selbstständiges Ministerialressort zu bilden habe. Die Vervollkommnung und Entwicklung des Eisenbahnwesens, wie sie in dem neuen Organisationsstatute treffend gekennzeichnet ist, bildet fortan die höchste Berufsaufgabe dieses neuen Ressorts, und es knüpft sich daran die weitere Aufgabe, dieses Ressort auch innerlich nach seinem geistigen Gehalte den älteren Ministerien ebenbürtig auszugestalten. Aus der Erkenntniss dieser Aufgaben geht für uns alle die erhöhte Anforderung hervor, uns dem Dienste mit allen Kräften, mit gesteigerter Hingebung zu weihen, um den hohen Intentionen Euerer Excellenz vollständig entsprechen zu können. Es ist eine grosse und schöne Perspective, die sich dadurch für uns eröffnet.

Wir treten unter die Leitung eines ausgezeichneten Fachmannes, eines Mannes, dessen eminente und eingehende Kenntniss des gesammten Eisenbahndienstes und des Eisenbahnwesens überhaupt uns allen seit Jahren bekannt ist.

Wir sehen Euere Excellenz mit gesteigerter Zuversicht an unsere Spitze treten, weil wir auch das gute Herz, die wohlwollende Natur Euerer Excellenz kennen. Wir bitten Euere Excellenz, uns Ihr Wohlwollen zu schenken, und wir werden bemüht sein, uns desselben würdig zu erweisen.

Und so möge es denn Euerer Excellenz gegönnt sein, unter Ihrer bewährten sachkundigen und sicheren Leitung das österreichische Eisenbahnwesen jenen hohen Zielen entgegenzuführen, welche demselben durch die Allerhöchste Willensmeinung Sr. Majestät unseres allergnädigsten Kaisers und Herrn vorgezeichnet sind.

Das walte Gott!"

Hierauf erwiderte Se. Excellenz der Herr Eisenbahnminister FML. Ritter von Guttenberg mit folgender Rede:

„Ich danke Euerer Excellenz und allen Herren vielmals für die sehr freundlichen Worte, welche Euere Excellenz an mich zu richten die Güte hatten, und heisse Sie alle herzlich willkommen. Wir sind uns ein-

ander nicht fremd; eine Reihe von Jahren hindurch war ich mit den leitenden Herren sowohl der Eisenbahn-Section des Handelsministeriums und der General-Inspection, als auch der General-Direction der Oesterreichischen Staatsbahnen in enger Fühlung und regem dienstlichen Verkehre.

Ich habe hiebei die vorzüglichen Charaktereigenschaften und das rege Pflichtgefühl, welches alle Herren beseelt, kennen und schätzen gelernt und weiss, welch ausgezeichnete Arbeitskräfte sich unter Ihnen befinden.

Insbesondere stand an der Spitze der Eisenbahn-Section des Handelsministeriums ein Mann von hohen geistigen Eigenschaften, seltenen Kenntnissen und strengstem Rechtlichkeitsgefühle, dessen ganzes Sinnen und Trachten stets ausschliesslich dem Wohle des Staates gilt, ein Mann, der uns das leuchtende Vorbild eines pflichttreuen Beamten ist und dessen Verlust eine schwer zu ersetzende Lücke in dem Rahmen des Eisenbahnministeriums gelassen hätte.

Ich danke daher Sr. Excellenz Herrn Sectionschef von Wittek ganz besonders, dass er sich bereit erklärt hat, seine vorzüglichen Dienste auch dem neuesten Kinde unter den Ministerien zu weihen, und bitte ihn, sowie alle Herren um freundliche Unterstützung im Amte, welches führen zu dürfen mich mit Stolz erfüllt.

Die Herren dürfen nicht glauben, dass dadurch, dass Se. Majestät unser allergnädigster Kaiser und Herr einen Soldaten an die Spitze dieses neuen Ministeriums zu stellen geruhten, die Leitung desselben vornehmlich vom militärischen Standpunkte erfolgen wird.

Ich bin überzeugt, dass — nachdem der für diesen Posten berufenste Mann, welcher es verstanden hat, als Präsident der Staatsbahnen durch seine sachgemässe, gerechte und wohlwollende Amtsführung in kurzer Zeit die Liebe und Hochverehrung aller seiner Beamten zu erwerben, ein wichtigeres Ressort übernehmen musste — für die Wahl meiner Person nicht mein militärischer Charakter, sondern hauptsächlich der Umstand massgebend war, dass ich in Folge meiner jahrelangen Stellung als Chef des Eisenbahn-Bureau des Generalstabes mit den Eisenbahnverhältnissen der Monarchie ziemlich vertraut bin.

Die Hauptaufgabe der Eisenbahn-Verwaltung bleibt nach wie vor in erster Linie die Sorge für die Befriedigung des Publicums bezüglich eines sicheren und den Bedürfnissen entsprechenden Personen- und Güterverkehres, dann für die kräftige Unterstützung von Handel und Industrie durch eine gesunde Tarifpolitik, namentlich für den Export, und durch die Ergänzung des Bahnnetzes in der Weise, als es die commerciellen Verhältnisse des Staates erheischen.

Dass in letzterer Beziehung die militärischen Interessen auch gewahrt werden müssen, ist bei der ungeheuren Bedeutung der Eisenbahnen für die Reichsvertheidigung wohl selbstverständlich und durften dieselben auch bisher nicht ausser Acht gelassen werden.

Bezüglich des Verkehres und des Tarifes bei den Privatbahnen werden wir, soweit es gesetzlich zulässig ist, den Einfluss in gleichem Sinne ausüben und müssen in allen Entscheidungen zwischen den Staats- und Privatbahnen mit strengster Objectivität vorgehen, um selbst den Schein einer Bevorzugung der Staatsbahnen zu vermeiden.

Dem Militär müssen wir eine stramme Disciplin, Esprit de Corps und gute Kameradschaft nachbilden. Die strenge Disciplin ist im Eisenbahndienste ebenso nothwendig wie in der Armee. Ich verstehe hierunter nicht nur die genaue Befolgung aller von den Vorgesetzten erlassenen Anordnungen, sowie der bestehenden Vorschriften und Instructionen, sondern auch die gerechte und wohlwollende Behandlung und Beurtheilung der Untergebenen Seitens der Vorgesetzten, in welcher Beziehung ich gewiss mit gutem Beispiele vorangehen werde. Hingegen fordere ich von den Untergebenen ausser Gehorsam auch volles Vertrauen und männliche Offenheit und verurtheile nichts mehr als ein unterwürfiges, dabei unaufrichtiges Wesen.

Zur Disciplin gehört auch noch die strenge Wahrung des Dienstgeheimnisses, sei es bezüglich aller überhaupt reservat zu behandelnden Angelegenheiten, sei es bezüglich jener Angelegenheiten, die sich in Berathung befinden.

Ich ersuche daher die Herren, sich auch der ausserdienstlichen Besprechung der letztgenannten Angelegenheiten, so lange sie nicht perfect geworden sind, entschieden zu enthalten.

Der Gemeingeist und die Kameradschaft fordern, dass die Herren sich als eine grosse, gemeinsame Familie fühlen und ohne Neid und Missgunst gegen Amtscollegen, welche vielleicht vom Glücke mehr begünstigt sind oder in Folge ihrer Vorbildung rascher vorwärts kommen, zum Besten des Dienstes ihre ganze Kraft einsetzen und in ihren Arbeiten sich gegenseitig unterstützen, denn nur mit dem Wahlspruche unseres Allergnädigsten Kaisers: „Viribus unitis!“ können wir im Frieden wie im Kriege unsere grossen Aufgaben zum Wohle des Staates und der Bevölkerung voll erfüllen!

Und so gehen wir denn mit Gott an unser Werk, welches wir nicht besser beginnen können als Sr. Majestät, eingedenk der Allerhöchsten Huld und Gnade, in tiefster Ehrfurcht treueste Dienstleistung zu geloben und, dankbarsten Herzens, uns in dem Rufe zu vereinen: Se. Majestät unser Allergnädigster Kaiser und Herr lebe hoch, hoch, hoch!“

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Projectirte Localbahn Wodňan-Moldauthein. (Anordnung der politischen Begehung.) Das k. k. Handelsministerium hat unterm 24. December 1895 die k. k. Statthalterei in Prag beauftragt, hinsichtlich des vorgeleglen Detailprojectes für eine normalspurige Localbahn von Wodňan nach Moldauthein die politische Begehung im Zusammenhange mit der Enteignungsverhandlung und der Feststellung der feuersicheren Herstellungen vorzunehmen und bei anstandslosem Commissionsergebnisse den Bauconsens im Namen des k. k. Handelsministeriums zu ertheilen. [H.-M.-Z. 69.768 ex 1895.]

Projectirte Localbahn Timmelkam-Mondsee. (Anordnung der Trassenrevision und Stationscommission.) Das k. k. Handelsministerium hat unterm 14. Jänner die k. k. Statthalterei in Linz beauftragt, hinsichtlich des von der Gemeinde St. Georgen im Attergau vorgelegten Vorprojectes für eine mit 0·76 m Spurweite auszuführende Localbahn von der Station Timmelkam der k. k. Oesterr. Staatsbahnen nach der Station Mondsee der Salzkammergut-Localbahn im Sinne der bestehenden Vorschriften die Trassenrevision in Verbindung mit der Stationscommission einzuleiten. Bei dieser Amtshandlung wird im Interesse der gebotenen Bauökonomie und nach Massgabe der Verkehrsbedürfnisse eine Reduction der Anzahl der Stationen, bezw. die Umgestaltung einzelner Stationen in Personenhaltestellen anzustreben sein. [H.-M.-Z. 74.216 ex 1895.)

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Linie Wien—Brünn: Bauliche Herstellungen in Lundenburg: Politische Begehung und Enteignungsverhandlung.) Die k. k. Statthalterei in Brünn hat die politische Begehung und Enteignungsverhandlung hinsichtlich des Projectes für die Errichtung eines neuen Heizhauses und für die hiedurch bedingte Geleiseumgestaltung in der Station Lundenburg für den 1. Februar anberaumt, und wurde mit der Leitung der Commission der k. k. Bezirkscommissär Martin Fric betraut. [G.-I.-Z. 723.]

— (Linie Wien—Krakau: Schleppbahn in Mähr.-Ostrau.) Auf Grund des anstandslosen Ergebnisses der am 17. December 1895 durchgeführten politischen Begehung wurde für die Anlage einer vom Vorbahnhofe in Mähr.-Ostrau abzweigenden und zur Abladestelle der Drahtseilbahn des Oskarschachtes in Petrzkowitz führenden Schleppbahn der Bauconsens ertheilt. [11. Jänner, Z. 1506.]

— (Stutzgeleise in Přivoz.) In der Ladestelle am Franzensschachte in Přivoz wurde ein Stutzgeleise hergestellt. [4. Jänner, Z. 242.]

— (Bauherstellung in Oderberg.) Für die Errichtung eines Nebengebäudes mit oberirdischem Keller bei dem zu einem Wohnhause umgestalteten ehemaligen Schulhause im Bahnhofe Oderberg wurde die Baubewilligung ertheilt. [3. Jänner, Z. 77.093 ex 1895.]

— (Verschieberhütte in Schönbrunn.) Das als Unterkunft für Verschieber benützte Wächterhaus in km 261·4/5 in der Station Schönbrunn wurde abgetragen und als Ersatz hiefür eine Verschieberhütte hergestellt. [3. Jänner, Z. 80.]

— (Linie Schönbrunn — Troppau: Verlegung einer Brückenwaage.) Die Verlegung der bestehenden Geleisebrückenwaage nebst Herstellung eines neuen Waagbäuschens, sowie die Verwendung eines disponibel gewordenen Waaggebäudes als Arbeiterkaserne in der Station Troppau wurde genehmigt. [12. Jänner, Z. 2119.]

Kremsthalbahn. (Errichtung der Haltestelle Linz-Versorgungshaus: Bauconsensertheilung.) Auf Grund der am 17. December 1895 vorgenommenen politischen Begehung, betreffend die Errichtung der Haltestelle Linz-Versorgungshaus in km 3·6/7 der Kremsthalbahnlinie Linz—Klaus. wurde der Bauconsens Seitens der Commission ertheilt. [H.-M.-Z. 1774.]

Wiener Tramway-Gesellschaft. (Geleiseumwandlung in der Gumpendorferstrasse.) Das von der Wiener Tramway-Gesellschaft vorgelegte Project für die Umwandlung des vor den Häusern Nr. 112 und 114 in der Gumpendorferstrasse (VI. Bez.) liegenden einfachen Geleises in ein Doppelgeleise wurde gutgeheissen und an die k. k. Statthalterei in Wien zur Abhaltung der politischen Begehung mit der Ermächtigung übermittelt, bei anstandslosem Commissionsergebnisse den Bauconsens im Namen des k. k. Handelsministeriums zu ertheilen. [H.-M.-Z. 2466.]

Rollbahn der Firma J. Phil. Schmidt & Söhne in Proschwitz. (Reconstruction der Joche.) Das von der Südnorddeutschen Verbindungsbahn vorgelegte Project, betreffend die Aenderung der Joche bei der zur Tuchfabrik der Firma J. Phil. Schmidt & Söhne in Proschwitz führenden Rollbahn, wurde zur Ausführung genehmigt. [H.-M.-Z. 67.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Fallweise Anwendung des Latowsky'schen Dampfläutewerkes auf mehreren Localbahnstrecken.) Nachdem die Kaiser Ferdinands-Nordbahn bereits eine grössere Anzahl von Localbahn-Locomotiven mit dem Latowsky'schen Dampfläutewerke ausgerüstet hat, so wird dieses Signalmittel fallweise auch auf jenen Localbahnstrecken zur Anwendung gelangen, wo dasselbe bis jetzt noch nicht eingeführt war. Diese Localbahnen sind: Drösing-Zistersdorf, Göding-Holics, Rohatetz-Strassnitz, Kremsier-Hořowitz, Krasna-Rożnau, Hotzendorf-Neutitschein und Golleschau-Ustron. Die Bahnverwaltung hat an die im Bereiche dieser Localbahnen liegenden k. k. Bezirkshauptmannschaften das Ersuchen gerichtet, die betreffenden Gemeinden von der Anwendung und dem Zwecke dieses Signalmittels zu verständigen. Die k. k. General-Inspection nahm die Einführung, bezw. fallweise Anwendung des Latowsky'schen Dampfläutewerkes auf den genannten Localbahnen genehmigend zur Kenntniss. [G.-I.-Z. 23.279 ex 1895.]

Nachrichten aus Ungarn.

Eisenbahnprojecte. (Ertheilung von Vorconcessionen.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat den Nachbenannten die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten im Sinne der bestehenden Normen für nachbenannte Eisenbahnlinien ertheilt:

1. Mit Erlass vom 13. December 1895, Z. 70.322, dem Bauunternehmer Stefan Popper und dem Reichstags-Abgeordneten Josef Telegdi für eine in Fortsetzung der projectirten schmalspurigen Localbahn Mezőtelegd-Sóstelegd (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 87 ex 1894, Vorconcession Post 1) von deren zukünftiger Endstation Sóstelek, eventuell von deren zukünftiger Station Felsö-Dernat ausgehende, bezw. abzweigende und diese über Bodonos, Almaszeg, Papfalva und die Gemarkung der Gemeinde Várviz in einer der beiden zukünftigen Stationen Széplak oder Markaszék (Comitat Bihar) mit der projectirten Localbahn Szilágy-Somlyó—Margitá verbindende schmalspurige Localbahn, auf die Dauer eines Jahres.
2. Mit Erlass vom 13. December 1895, Z. 71.721, der Budapest-Rákospalotaer Strasseneisenbahn-Gesellschaft für Strassenbahnen mit elektrischem Betriebe für
   a) eine von deren Station Angyalföld (Engelsfeld) oder einem sonst geeigneten Punkte der gesellschaftlichen Hauptlinie abzweigende, mit Benützung entsprechender Strassenzüge des Vorortes Ujpest (Neupest) bis zum Ujpester Donauhafen führende,
   b) eine von dort aus diesen mit dem Donauufer-Bahnhofe verbindende,
   c) eine von der Station Angyalföld aus die Linie a) nach Uebersetzung des Gyalitó-Grabens an einem geeigneten Punkte mit der Linie Budapest—Palota-Ujpest verbindende, schliesslich
   d) eine von der Station Palota-Ujpest aus das projectirte Betriebsnetz nach Uebersetzung der Geleise der kgl. Ungarischen Staatsbahnen nächst Kecskehegy an einem geeigneten Punkte mit der projectirten Strassenbahn Rákos-Palota—Fóth—Mogyorod (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 118 und 131 ex 1895) verbindende normalspurige Localbahn mit Dampfbetrieb, auf die Dauer eines Jahres.
3. Mit Erlass vom 15. December 1895, Z. 85.321, dem Güterdirector Michael Hodinka für eine von der Station Rozsnyó der Linie Bánréve—Rozsnyó—Dobsina der kgl. Ungarischen Staatsbahnen abzweigende und diese über Dernö und Lucska in der Endstation Torna mit der Linie Kassa (Kaschau)—Torna der kgl. Ungarischen Staatsbahnen verbindende normalspurige Localbahn, auf die Dauer eines Jahres.
4. Mit Erlass vom 15. December 1895, Z. 85.325/III, dem Ingenieur Béla Veith und dem Advocaten Dr. Rafael Neumann, Einwohner von Budapest, für
   a) eine von der Endstation Ozd der im Betriebe der kgl. Ungar. Staatsbahnen stehenden Flügelbahn Bánréve-Ozd der Linie Fülek—Bánréve—Miskolcz abzweigende und diese über Csépány, Arló, Jórdánháza, Nádasd, Szent-Domokos, Szucs, Bocs, Bátor und die Gemarkung der Gemeinde Bakta in der Station Eger (Erlau) mit der Flügelbahn Füzes-Abony—Eger der Hauptlinie Budapest—Hatvan—Füzes-Abony—Miskolcz—Kassa (Kaschau) der kgl. Ungarischen Staatsbahnen verbindende,
   b) eine von der zukünftigen Station Szent-Domokos der Linie a) abzweigende und diese über Selcsz, Szent-Erzsébet, Pétervásár und Ivád in der Station Balla mit der Linie Kis-Ujszállás—Balla—Kis-Terenne der im Betriebe der kgl. Ungarischen Staatsbahnen stehenden Mátraer Localbahnen verbindende,
   c) eine von der zukünftigen Station Bátor der Linie a) abzweigende, über Aranyos und Feldémes bis Pétervásár, als seinerzeitiger Anschluss an die projectirte Localbahn Pétervásár—Mátra-Mindszent (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 65 ex 1892 und Nr. 8 ex 1893) führende

   normalspurige Localbahn, auf die Dauer eines Jahres.

Localbahn Baranya-Szent Lörincz—Baranya-Sellie—Našic. (Stationen und Haltestellen.) Im Bereiche der jüngst eröffneten Theilstrecke Baranya-Sellye—Našic der Localbahn Baranya-Szent Lörincz—Baranya-Sellye—Našic (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 4) sind nebst der Ausgangsstation Baranya-Sellye der bereits früher dem Verkehre übergebenen Theilstrecke Baranya-Szent Lörincz—Baranya-Sellye die mit der Endstation Slatina der im Betriebe der Direction der Südbahn-Gesellschaft stehenden Localbahn Terezovac-Suhopolje—Slatina (Flügelbahn der Linie Barcs—Terezovac-Suhopolje—Slatina) gemeinsame

Station Slatina, ferner Cadjavica-Noskovci, Bukovica, Miklós, Orahovica, Fericaua und die mit der Station Našic der Linie Eszek—Našic—Uj-Kapella-Batrina des Staatsbetriebes gemeinsame Endstation Našic für den Gesammtverkehr, die Verladestationen Sztára-Zalata, Medinci-Sonkovac und Sucine-Gyurgiekovac ausser für den Personenverkehr vorläufig für den Güterverkehr in Wagenladungen, schliesslich die Haltestelle Cacinci für den Personenverkehr eingerichtet. Wasserstationen befinden sich in Baranya-Sellye, Slatina, Orahovica und Našic.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. (Einstellung der Ausgabe combinirter Eisenbahn- und Schiffskarten in der Relation Zimony [Semlin]-Belgrad.) Die Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen verlautbart, dass die Ausgabe der im Wechselverkehre zwischen Zimony und Belgrad bisher erhältlich gewesenen combinirten Eisenbahn- und Schiffskarten mit 1. Jänner bis auf Weiteres eingestellt wurde.

Budapester Strasseneisenbahn-Actiengesellschaft für Strassenbahnen (derzeit noch) mit Pferdebetrieb. (Betriebsresultate im Jahre 1895.) Die Budapester Strasseneisenbahn-Gesellschaft hat im September die Concession erhalten, ihre Linien auf elektrischen Betrieb einzurichten. Die Gesellschaft schritt sofort zur Durchführung dieser Action und stellte vor Allem in der ausserordentlichen Generalversammlung vom 19. October die finanziellen Massnahmen fest und schritt auch sofort zur Emission von Actien fl. 2,000.000 Nominale. Diese Emission ist von den Actionären voll aufgenommen worden. Die technische Durchführung, welche unter Leitung eines unter Vorsitz des Handelsministeriums stehenden Specialcomité erfolgt, hat trotz der vielfachen Schwierigkeiten, mit welchen der Umbau bestehender Linien verknüpft ist, mit Jahresschluss bereits einen solchen Fortschritt aufzuweisen, dass die Eröffnung eines erheblichen Theiles der Linien bereits für den 1. Mai 1896 in sichere Aussicht genommen werden kann. Bei den Umgestaltungsarbeiten wurden vielfache technische Neuerungen, durch welche nicht unwesentliche Ersparnisse in Aussicht stehen, angewendet. Wie es sich schon während der bisherigen Umbauperiode zeigt, bringen die grossangelegten Arbeiten, dank den getroffenen Massnahmen, keine wesentlichen Störungen mit sich. Der Verkehr auf den gesellschaftlichen Linien war im jüngsten Betriebsjahre ein günstiger, indem die Einnahmen aus dem Personenverkehre sich auf fl. 1,949.000 beliefen, somit eine Zunahme von fl. 86.600 ergaben. (Vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 23 ex 1895, Betriebsergebnisse im Jahre 1894.)

Budapester Stadtbahn-Actiengesellschaft für Strasseneisenbahnen mit elektrischem Betriebe. (Betriebsergebnisse im Jahre 1895.) Der Verkehr auf den Linien der Budapester elektrischen Stadtbahn hat auch im abgelaufenen 1895er Jahre einen weiteren Aufschwung genommen, und hat sich die Zahl der beförderten Personen von 15·4 Millionen auf 17·2 Millionen erhöht, wobei eine Mehreinnahme von fl. 140.000 erzielt wurde. Die Gesellschaft hat umfassende Vorarbeiten für die Erweiterung des Betriebsnetzes getroffen, welche zum Theil bereits im Laufe des Jahres 1896 erfolgen wird. Die administrative Begehung der Steinbrucher Linie durch die Kápolnautcza, sowie für die Führung einer neuen Linie nach dem „Népliget" im Anschlusse einerseits der Linie durch die Népszinházutcza, andererseits durch die Barossutcza fand statt, und werden diese Linien noch heuer zum Ausbaue gelangen. Die Verhandlungen betreffs der Quailinie wurden abgeschlossen, und wird vorerst die Strecke vom Boráros tér bis zum Petöfi tér zum Ausbau gelangen. Für das Millenniumsjahr hat sich die Budapester elektrische Stadtbahn gerüstet, der Wagenpark wird um 30 Stück Wagen grösserer Type vermehrt werden, entsprechende Vergrösserung der Kraftstation und Remisen vorgenommen. (Vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 12 ex 1895, Betriebsergebnisse im Jahre 1894.)

Budapester Untergrundbahn mit elektrischem Betriebe. (Eröffnungstermin.) Der Ausbau der elektrischen Untergrundbahn vom Giselaplatze bis zum artesischen Bade im Stadtwäldchen (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 144 ex 1895) wurde beendet, und wird nun an der inneren Einrichtung und Ausrüstung gearbeitet. Diese Bahn soll Ende März dem öffentlichen Verkehre übergeben werden. Sie bildet das Eigenthum einer separaten Actiengesellschaft. Die sämmtlichen Actien befinden sich je zur Hälfte im Besitze der Budapester elektrischen Stadtbahn-Actiengesellschaft und der Budapester Strassenbahn-Gesellschaft. Die Budapester elektrische Stadtbahn-Actiengesellschaft hat zur Beschaffung der Actien ihren Reservefond herangezogen, so dass das Erträgniss der Untergrundbahn hiedurch ihren Actionären zu Gute kommen wird, ohne dass dieselben hiefür irgendwelche directe Einzahlung geleistet hätten.

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd. (Ankunft des Dampfers „Maria Teresa" von Kobe.) Dieser Dampfer von 1922 Tonnen Gehalt ist am 30. November 1895 nach 63tägiger Fahrt mit 11 Passagieren und 2125 Gewichtstonnen factischer Ladung von Kobe in Triest eingetroffen. Derselbe brachte: aus Kobe 3210 kg Curiositäten, 25.000 kg Kupfer; aus Shanghai 53.480 kg Unschlitt; aus Toochow 11.025 kg Thee; aus Hankow 27.072 kg Unschlitt für Venedig; aus Hongkong 5582 kg spanisches Rohr, 6475 kg Thee, 15.650 kg Quassia; aus Karachi 69.152 kg Häute (hievon 27.152 kg für Venedig), 6000 kg Wolle, 40.700 kg Baumwolle; aus Singapore 58.800 kg Pfeffer (hievon 10.020 kg für Venedig und 5040 kg für Ancona), 100.800 kg Sago, 55.500 kg Zinn, 25.440 kg Gambier, 95.640 kg Kaffee, 145.000 kg Coprah; aus Colombo 5150 kg Zimmt (hievon 4600 kg für Venedig und 550 kg für Ancona), 590 kg Thee, 6090 kg Sapomholz, 6699 kg Kaffee, 3600 kg Cocosnüsse, 195.754 kg Cocosöl; aus Bombay 213.675 kg Baumwolle, 101.500 kg Gingellysamen, 15 986 kg Myrabolanen, 40.000 kg Teakholz, 42.835 kg Ricinussamen; aus Aden 26 390 kg Kaffee, 223.330 kg Weihrauch, 3451 kg Gummi, 609 kg Perlmutter; aus Suez 518 kg Curiositäten, 23.734 kg Gummi, 330 kg Droguen, 250 kg Därme, 185 kg Sennesblätter; aus Port Said 156.076 kg Kaffee, 600 kg Gummi, 320 kg Därme, 28.260 kg Datteln, 489.513 kg Tabak und 618 kg Ananas. Der Werth der eingeführten Waaren betrug 2,432.877 fl. ö. W.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. (Einstellung des Trajectverkehres zwischen Gombos und Erdöd.) Die Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen verlautbart, dass der Verkehr des die Verbindung der durch die Donau getrennten Linienabschnitte Nagyvárad (Grosswardein)—Gombos und Erdöd—Eszék—Villány der Hauptlinie Nagyvárad—Eszék—Villány vermittelnden Dampftrajectes, in Folge starken Eisrinnens, bis auf Weiteres eingestellt wurde.

„Adria" kgl. Ungarische Seeschiffahrts-Actiengesellschaft. (Geschäftsthätigkeit im Betriebsjahre 1895.) Dem Schlussberichte über die Geschäftsthätigkeit der Direction der „Adria" im Laufe des Betriebsjahres 1895 (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 8 ex 1895) zufolge, hat die Gesellschaft auch in diesem Jahre trotz der schwierigen Exportverhältnisse nicht nur die in ihrem Regierungsvertrage vorgesehene Anzahl von Fahrten gemacht, sondern dieselbe noch um ein Bedeutendes überschritten. Neben der intensiven Cultivirung des westeuropäischen und brasilianischen Verkehres richtete die Gesellschaft ein besonderes Augenmerk auf die Fortentwicklung der vor einigen Jahren inaugurirten und für die Verkehrsverhältnisse des Landes sich immer wichtiger gestaltenden regelmässigen Verbindung mit den italienischen und sicilianischen Häfen. Dem entsprechend wurde auch das Itinerär der Mittelmeerlinie und der directen Sicilianer Linie immer den wachsenden Bedürfnissen dieses Verkehres angepasst. Der Gesammtverkehr der „Adria"-Dampfer im Import und Export im Jahre 1895 betrug 243.310 t, wovon auf den Import 58.360 t und auf den Export 184.950 t entfallen. Die Hauptexportartikel waren Holz 60.100 t, Mehl 61.400 t, Bohnen 20.200 t, Getreide 9350 t und Oakextract 12.100 t. Im Import waren die Hauptartikel: Eisen 8500 t, Steinkohle 8280 t, Agrumen 8000 t und Wein 20.000 t.

Schiffbauwerfte der Ersten Donau - Dampfschifffahrts-Gesellschaft in Budapest. (Stapellauf eines Schwimmdocks.) Die Direction der Ersten Donau-Dampfschifffahrts-Gesellschaft hat auf ihrer Alt-Ofener Schiffswerfte in Budapest ein nach den neuesten Principien der Schiffbaukunst construirtes Schwimmdock erbauen lassen, dessen Stapellauf vor Kurzem stattfand. Die Lancirung dieses Schwimmdocks bildet ein Ereigniss von weittragender Bedeutung für die Binnenschifffahrt, weil es das erste speciell in Oesterreich-Ungarn zu Binnenschiffahrtszwecken erbaute Schwimmdock ist, welches die Conservirung der Schiffsböden überhaupt ermöglicht, wodurch einerseits die Lebensdauer der Schiffe verlängert und andererseits die Kosten des Schiffszuges durch den geringeren Zugswiderstand wesentlich vermindert werden. Das Schwimmdock wurde nach den Plänen des derzeitigen Oberingenieurs der Ersten k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft, W. Renner, erbaut und das Patent von Seiten der Gesellschaft erworben. Das Dock besteht aus drei in Eisen construirten Schwimmkörpern, welche durch Trägerconstructionen mit einander verbunden sind. Die Länge des Docks beträgt 60 m bei einer inneren lichten Breite von 17·6 m und bei einer grössten äusseren Breite von 21·6 m; die mittlere Höhe vom Boden des Docks bis zu den Topplatten beträgt 1·8 m. Es können daher in diesem Dock die grössten, bis jetzt be-

stehenden Flussdampfer und Schleppe im leeren oder beladenen Zustande gedockt werden. An den Enden der seitlichen Schwimmer sind vier Thürme aufgestellt, in welchen das durch elektrische Motoren zu betreibende Pumpwerk untergebracht ist. Je zwei auf denselben Schwimmern befindliche Thürme sind mit einer Trägerconstruction, welche gleichzeitig die Communication zu den Thürmen ermöglicht, verbunden. Das zu dockende Schiff ruht auf Kielklötzen und wird seitlich von horizontalen Pfosten gehalten. In dieser Lage kann das Schiff gehoben und gesenkt werden. Die zum Betriebe der elektrischen Motoren nothwendige Kraft wird von einer an der Schiffswerfte gleichfalls im heurigen Jahre erbauten Centralstation für elektrische Kraftübertragung und Beleuchtung geliefert. Die ausserordentliche Wichtigkeit dieses Schwimmdocks erhellt dadurch, wenn man bedenkt, in welcher Weise bisher ein Dampfer oder Schlepp zur Reparatur am Stapel geholt werden musste. Abgesehen davon, dass die Stapelanlagen der Werften jederzeit durch die im Bau befindlichen Objecte belegt sind, daher Reparaturen des Schiffsbodens bis heute nur, wenn eben ein Stapel frei war, bewerkstelligt werden konnten, ist auch das Anstapelholen eines Fahrzeuges eine langwierige und kostspielige Procedur. Bei den bestconstruirten Stapelanlagen dauert das Austapelwinden eines Fahrzeuges zwei bis drei Tage, das Lanciren sammt Vorbereitungsarbeiten ebenfalls fast einen Tag, so dass bei ganz geringfügiger, kaum einen halben Tag beanspruchender Reparatur des Schiffsbodens das Object doch mindestens vier bis fünf Tage dem Betriebe entzogen werden musste, wodurch dem Schiffseigenthümer nicht nur die bedeutenden Reparaturkosten, sondern auch ein Schaden an Verdienstentgang erwuchsen. Dem gegenüber ist die Reparatur im Schwimmdock eine ausserordentlich einfache. Das Schwimmdock wird in 30 Minuten unter Wasser gesetzt, das Schiff fährt in das Dock hinein, wird gestützt, das Wasser gleichzeitig aus den Docks ausgepumpt, was auch 30 Minuten beansprucht, und das Schiff steht nach circa einer Stunde vollständig zur Reparatur bereit. Sowohl die Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft, als auch alle übrigen Schiffsrhedereien werden nun, nachdem die Gesellschaft auch Arbeiten und Reparaturen für Fremde zu übernehmen gedenkt, in die angenehme Lage gesetzt, eine besondere Sorgfalt ihren schwimmenden Objecten widmen und in Havariefällen ein Schiff raschest repariren zu können. Das Dock, sowie die von der Firma Ganz & Comp. construirte elektrische Kraftmotoren-Anlage werden bei der nächstjährigen Millenniumsausstellung, loco Werft, als Ausstellungsobjecte zur Besichtigung geboten werden.

Oesterreichischer Lloyd.

Abfahrten ab Triest in der Woche vom 24. bis zum 30. Jänner.

Adriatischer Dienst.

24. Jänner, um 7 Uhr Früh: Dampfer „Sultan“, Capitän A. Petris, nach Dalmatien bis Spizza, mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Traù, Spalato, Carober, Milna, Cittavecchia, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Curzola, Orebich, Terstenik, Meleda, Gravosa, Ragusavecchia, Castelnuovo, Teodo, Perasto, Risano, Perzagno, Cattaro und Budua.

24. „ um Mitternacht: Dampfer „Massimiliano“, Capitän G. de Grisogono, nach Venedig.

25. „ um 7 Uhr Früh: Dampfer „Trieste“, Capitän A. Scarpa, nach Dalmatien und Metkovich, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Postire, Pucischie, Macarsca, Gradaz und Fort-Opus.

27. „ um Mitternacht: Dampfer „Carlotta“, Capitän G. Walluschnig, nach Venedig.

28. „ um 7 Uhr Früh: Dampfer „Iris“, Capitän P. Komnenovich, nach Dalmatien bis Cattaro, mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Zaravecchia, Sebenico, Spalato, Lesina, Curzola, Gravosa, Castelnuovo (Megline), Perasto, Risano und Perzagno.

29. „ um 7 Uhr Früh: Dampfer „Najade“, Capitän L. Soich, nach Dalmatien und Metkovich, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Sebenico, Traù, Milnà, Spalato, S. Pietro, Almissa, Macarsca, S. Giorgio di Lesina, Trapano und Fort-Opus, überdies S. Martino und Gelsa auf der Rückfahrt; Anschluss in Pola nach Cherso, Rabaz, Abbazia, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Valcassione und Porto Manzo.

29. „ um Mitternacht: Dampfer „Massimiliano“, Capitän G. de Grisogono, nach Venedig.

30. „ um 6 Uhr Abends: Dampfer „Graf Wurmbrand“, Capitän A. Bilaffer, Eildampfer nach Cattaro, mit Berührung von Pola, Zara, Spalato und Gravosa.

Levante- und Mittelmeer-Dienst.

26. Jänner, um 7 Uhr Früh: Dampfer „Galatea“, Capitän G. Nicolich, nach Smyrna, mit Berührung von Fiume, Corfu, Patras, Zante, Cerigo, Canea, Rethymo, Candien, Vathy, Cesmè und Khios.

26. „ um 11 Uhr Vormittags: Dampfer „Calipso“, Capitän L. Barichievich, nach Thessalien und Constantinopel mit Berührung von Lussinpiccolo, Spalato, Gravosa, Cattaro, Antivari, Dulcigno, S. Giov. di Medna, Durazzo, Valona, Santi Quaranta, Corfu, Santa Maura, Argostoli, Catacolo, Calamata, Piräus, Volo, Salonich, Cavalla, Lagos, Dedeagatsch, Dardanellen, Gallipoli und Rodosto. Ueberschiffung in Corfu nach Sajada, Parga, Santa Maura und Prevesa.

29. Jänner, um Mittag: Dampfer „Cleopatra“ Capitän G. Costanzo, nach Alexandrien, mit Berührung von Brindisi. Ueberschiffung in Alexandrien nach Port Said, Jaffa, Beyruth, Larnaca, Rhodus, Khios, Smyrna und Dardanellen.

29. „ um 4 Uhr Nachmittags: Dampfer „Helios“, Capitän C. Androvich nach Alexandrien und Karamanien, mit Berührung von Fiume, Corfu, Patras, Port Said, sodann nach Jaffa, Caifa, Beyruth, Tripolis, Lattakia, Alexandrette, Mersyn, Larnaca, Limasol und Rhodus.

30. „ um 11 Uhr Vormittags: Dampfer „Venus“, Capitän P. Berberovich, nach Constantinopel und Odessa, mit Berührung von Brindisi, Santi Quaranta, Corfu, Patras, Piräus und Dardanellen. Ueberschiffung in Constantinopel nach Ineboli, Samsun, Kerasund, Trapezunt, Batum und Kustendjeh. Für Passagiere und Werthsachen Ueberschiffung in Corfu nach Albanien und in Piräus nach Thessalien.

Dienst nach Ostindien, China und Japan.

3. Februar, um Mittag: Dampfer „Imperatrix“, Capitän T. Rassevich, nach Bombay, mit Berührung von Brindisi, Port Said, Suez und Aden. Anschluss in Bombay nach China und Japan bis Kobe.

20. „ um 4 Uhr Nachm.: Dampfer „. . . . . .“, Capitän . . . . . ., nach Indien, China und Japan, mit Berührung von Fiume, Port Said, Suez, Aden, Kurrachee, Bombay, Colombo, Penang, Singapore, Hongkong, Shanghai und Kobe.

Die Ladung nach Madras und Calcutta wird in Colombo auf den Dampfer der Zweiglinie Colombo—Madras—Calcutta überschifft.

Brasilianischer Dienst.

10. Februar, Dampfer „Berenice“, Capitän E. Radeglia, nach Santos, mit Berührung von Fiume, Pernambuco, Bahia und Rio Janeiro.

Ohne Haftung für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Contumaz-Massregeln

Verschiedene Mittheilungen.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des XVI. Stückes.) Das am 22. Jänner 1896 herausgegebene XVI. Stück enthält unter

Nr. 1839: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Niederösterreich vom 20. Jänner 1896, Z. 5568, betreffend die Einfuhr von Schweinen aus dem Occupationsgebiete nach Niederösterreich.

Nr. 1840: Kundmachung der k. k. Statthalterei für das Küstenland vom 14. Jänner 1896, Z. 880|IV, betreffend die Einfuhr von Schweinen aus dem Occupationsgebiete in das Küstenland.

Nr. 1841: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Oberösterreich vom 17. Jänner 1896, Z. 929/II, betreffend das Verbot der Einfuhr von Schweinen aus den Gemeinden Hajdu-Nánás, Hajdu-Samson und Hajdu-Böszörmény des Comitates Hajdu in Ungarn nach Oberösterreich.

Nr. 1842: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Kärnten vom 18. Jänner 1896, Z. 811, betreffend das Verbot der Einfuhr von Schweinen aus den Gemeinden Hajdu-Nánás, Hajdu-Samson und Hajdu-Böszörmény in Ungarn nach Kärnten.

Nr. 1843: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Galizien vom 15. Jänner 1896, Z. 2220, betreffend die Wiedergestattung der Einfuhr von Schweinen aus der Bukowina nach Galizien.

Nr. 1844: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Galizien vom 15. Jänner 1896, Z. 3144, betreffend die Wiedergestattung des freien Verkehres mit Schweinen im Gerichtsbezirke Belz

— (Inhalt des XVII. Stückes.) Das am 23. Jänner 1896 herausgegebene XVII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 1845: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Niederösterreich vom 21. Jänner 1896, Z. 4930, betreffend die Aufhebung der Beschränkung der Einfuhr von Schweinen aus den Bezirken Czernowitz Stadt und Land, Kotzman und Storozynetz in der Bukowina nach Niederösterreich.

Nr. 1846: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Niederösterreich vom 21. Jänner 1896, Z. 6211, betreffend das Verbot der Zufuhr von Schweinen aus den ungarischen Maststallungen in Steinbruch (Kőbánya) in Ungarn nach den in Wr.-Neustadt, Mödling und Neunkirchen für ungarische Schweine bestehenden Ausladestationen.

Nr. 1847: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Niederösterreich vom 20. Jänner 1896, Z. 5052, betreffend die Beschränkungen in dem Verkehre mit Wiederkäuern, Schlacht- und Handelsschweinen (Futterschweinen) aus Galizien nach Niederösterreich.

Nr. 1848: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Kärnten vom 18. Jänner 1896, Z. 516, betreffend die Einfuhr von Schweinen aus Bosnien und der Herzegowina nach Kärnten.

Nr. 1849: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Niederösterreich vom 22. Jänner 1896, Z. 6212, betreffend die Ausscheidung der Comitate Hont, Nógrád und Sáros, der kgl. Frei-

stadt Selmecz-Bélabanya (Schemnitz und Dilln), endlich der Spiritusfabrik Grünwald zu Budapest (Altofen) in Ungarn aus dem zusammenhängenden Lungenseuche-Sperrgebiete.

Nr 1850: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Mähren vom 18. Jänner 1896, Z. 2425, betreffend die Gestattung der bedingungsweisen Einfuhr von Schlachtschweinen aus dem Occupationsgebiete und dem Comitate Hajdu in Ungarn nach Mähren.

— (Inhalt des XVIII. Stückes.) Das am 24. Jänner 1896 herausgegebene XVIII. Stück des obenannten Blattes enthält unter

Nr. 1851: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Salzburg vom 20. Jänner 1896, Z. 811, betreffend die Einfuhr von Schweinen aus Bosnien.

Nr. 1852: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 20. Jänner 1896, Z. 10 748, betreffend die Einfuhr von Schweinen aus dem Occupationsgebiete nach Böhmen.

Nr. 1853: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 20. Jänner 1896, Z. 9682, betreffend die Wiedergestattung der Einfuhr von Klauenthieren aus dem Gerichtsbezirke Zurawno in Galizien.

Nr. 1854: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 18. Jänner 1896, Z. 8974. betreffend die Gestattung des freien Verkehres mit Klauenthieren im westlichen Theile des Unhoschter Gerichtsbezirkes.

Nr. 1855: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 20. Jänner 1896, Z. 11.698, betreffend das Verbot der Einfuhr von Schweinen aus Steinbruch in Ungarn nach Böhmen.

Nr. 1856: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Steiermark vom 20. Jänner 1896, Z. 2218, betreffend das Verbot der Einfuhr von Schweinen aus Steinbruch in Ungarn nach Steiermark.

Nr. 1857: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Steiermark vom 20. Jänner 1896, Z. 2093, betreffend die Wiedergestattung der Einfuhr von Schweinen aus dem Occupationsgebiete nach Steiermark.

Nr. 1858: Kundmachung der k. k. Landesregierung für die Bukowina vom 19. Jänner 1896, Z. 1113, betreffend das Verbot der Einfuhr von Schweinen aus den ungarischen Gemeinden Hajdu-Nánás, Hajdu-Samson und Hajdu-Böszörmény in die Bukowina.

Nr. 1859: Kundmachung der k. k. Landesregierung für die Bukowina vom 19. Jänner 1896, Z. 893, betreffend die Gestattung der Einfuhr von Wiederkäuern aus dem Stadtgebiete und dem Comitate Oedenburg in Ungarn in die Bukowina.

— (Inhalt des XIX. Stückes.) Das am 25. Jänner 1896 herausgegebene XIX. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 1860: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Oberösterreich vom 20. Jänner 1896, ZZ. 639 und 1062 II, betreffend den Verkehr mit Schweinen aus Bosnien nach Oberösterreich.

Nr. 1861: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Tirol und Vorarlberg vom 17. Jänner 1896, Z. 1191, betreffend die Einfuhr von Borstenvieh aus dem Occupationsgebiete nach Tirol und Vorarlberg.

Nr. 1862: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Schlesien vom 20. Jänner 1896, Z. 1365, betreffend die Gestattung der Einfuhr von Mastschweinen aus den Bezirken Banjaluka und Bosn.-Gradiska in Bosnien nach Schlesien.

Nr. 1863: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Schlesien vom 20. Jänner 1896, Z. 1417, betreffend die Wiedergestattung der Einfuhr von Schlachtschweinen aus dem Bezirke Kotzman in der Bukowina nach Schlesien.

Nr. 1864: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Schlesien vom 21. Jänner 1896, Z. 1479, betreffend das Verbot der Einfuhr von Schweinen aus den Maststallungen zu Steinbruch in Ungarn nach Schlesien.

Nr. 1865: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Tirol und Vorarlberg vom 20. Jänner 1896, Z. 32.565 ex 1895, betreffend die Wiedergestattung der Einfuhr von Schweinen aus Steiermark nach Tirol und Vorarlberg.

Nr. 1866: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Niederösterreich vom 23. Jänner 1896, Z. 6516, betreffend die Behebung des Verbotes der Einfuhr von Handels- (Futter-) Schweinen aus den Bezirken Liezen, Luttenberg und Pettau und aus dem Stadtgebiete Marburg in Steiermark nach Niederösterreich.

Nr. 1867: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Kärnten vom 22. Jänner 1896, Z. 991, betreffend das Verbot der Einfuhr von Schweinen aus Steinbruch (Köbánya) in Ungarn nach Kärnten.

Nr. 1868: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Steiermark vom 21. Jänner 1896, Z. 2219, betreffend die Ausscheidung mehrerer ungarischer Comitate, sowie der Spiritusfabrik Grünwald zu Budapest aus dem Lungenseuchen-Sperrgebiete.

Nr. 1869: Kundmachung der k. k. Landesregierung für die Bukowina vom 15. Jänner 1896, Z. 796, betreffend die Einfuhr von Schweinen aus dem Occupationsgebiete in die Bukowina.

Nr. 1870: Kundmachung der k. k. Landesregierung für die Bukowina vom 19. Jänner 1896, Z. 1185, betreffend das Verbot der Ein- und Durchfuhr von Schafen und Schweinen aus den rumänischen Districten Gorjiu und Velcea in und durch die Bukowina.

Nr. 1871: Kundmachung der k. k. Statthalterei für das Küstenland vom 18. Jänner 1896, Z. 1250/IV, betreffend das Verbot der Einfuhr von Schweinen aus den ungarischen Gemeinden Hajdu-Nánás, Hajdu-Samson und Hajdu-Böszörmény in das Küstenland.

Nr. 1872: Kundmachung der k. k. Statthalterei für das Küstenland vom 19. Jänner 1896, Nr. 1366 IV, betreffend die Wiedergestattung der Einfuhr von Schweinen aus den Bezirken Banjaluka und Bosnisch-Gradiska im Occupationsgebiete in das Küstenland.

Firmaprotokollirung. In dem Handelsregister des k. k. Kreis- als Handelsgerichtes Wels wurde am 14. Jänner bei der Firma

„Gmundener Elektricitäts-Actiengesellschaft“ die in der constituirenden Generalversammlung vom 22. Jänner 1895 beschlossene, mit Erlass des k. k. Ministeriums des Innern vom 29. November 1895, Z. 32.277, genehmigte Erhöhung des gesellschaftlichen Actiencapitals per 400.000 Kr. der im Gesetze vom 2. August 1892, R.-G.-Bl. Nr. 126, festgestellten Währung um den Maximalbetrag von 250.000 Kronen, sonach bis zu dem Betrage von 650.000 Kronen durch Ausgabe von 325 Stück volleingezahlten Prioritätsactien à 400 Kronen und von 300 Stück volleingezahlten Stammactien à 400 Kronen vom 1. Jänner 1896 ab eingetragen.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. (Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.) Die nachbenannten Strecken der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen, und zwar: Straubing-Bogen (9·9 km), Kempten—Pfronten (30·68 km). Schnaitach-Bahnhof—Simmelsdorf-Hüttenbach (9·77 km) und Markt-Wollnzach—Mainburg (18·10 km), welche am 9. bezw. 1., 5. und 16. December 1895 dem öffentlichen Verkehre übergeben wurden, sind als Vereinsbahnstrecken zu betrachten.

Lagerhaus-Angelegenheiten.

Lagerhäuser am Budapester Westbahnhofe der kgl. Ungarischen Staatsbahnen. (Fortdauer der Einlagerungsverträge.) Die Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen verlautbart, dass im Einvernehmen mit der Direction der Ungarischen Escompte- und Wechslerbank, als Pächterin der Lagerhäuser der kgl. Ungarischen Staatsbahnen im Bereiche der Station „Westbahn“ (Budapesti nyugoti pályaudvar [früher Hauptbahnhof der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft], vergl. Verordnungs-Blatt Nr. 1), die Vorkehrung getroffen wurde, dass die am 1. Jänner, d. i. dem Zeitpunkte der Uebernahme des Betriebes durch die vorgenannte Bank, in den Lagerräumen befindlich gewesenen Güter ohne Aenderung der Einlagerungsverträge dort auch weiterhin verbleiben können.

Ungarische Landes-Lagerhäuser-Actiengesellschaft in Budapest. (Constituirende Generalversammlung.) Unter Vorsitz des Präses des Gründungsconsortiums, Koloman Jálics, fand am 24. December 1895 in Budapest die constituirende Generalversammlung der Actionäre der unter der Firma „Ungarische Landes-Lagerhäuser-Actiengesellschaft in Budapest“ gegründeten Unternehmung statt. Nach Constatirung der Beschlussfähigkeit der Versammlung und Constituirung des Bureau gelangte der Bericht des Gründerconsortiums über die bisher im Interesse der Realisirung des Projectes getroffenen Massnahmen zur Verlesung. Diesem zufolge wurde diese Gesellschaft, deren Zweck es ist, an den verschiedenen hiezu geeigneten Verkehrscentren des Landes Lagerhäuser zu errichten, vorerst mit fl. 175.000 Actiencapital ins Leben gerufen, welches jedoch auf fl. 1,000.000 erhöht werden kann. Nach Kenntnissnahme des Berichtes und Ertheilung des Absolutoriums folgten die Wahlen in den Directionsrath und den Aufsichtsrath, und wurde in einer der Generalversammlung folgenden Sitzung des Directionsrathes Koloman Jálics zum Präsidenten und und Carl Barcza zum Vicepräsidenten der Gesellschaft gewählt.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Bezeichnung der Station Dobřan.

Die Bezeichnung der in der Strecke Pilsen—Eisenstein gelegenen Station Dobřan wird vom 1. Mai 1896 an deutsch; „Dobrzan" — böhmisch: „Dobřan" lauten.

Wien, am 25. Jänner 1896. [53]

K. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn.

Ausgabe des Nachtrages X zum Localgütertarife.

Am 1. Februar 1896 tritt zu dem vom 1. Jänner 1890 auf den Linien der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn giltigen Localgütertarife (Theil II) der Nachtrag X in Kraft.

Derselbe enthält:

1. Eröffnung der Station Csorba für den Gesammtverkehr.
2. Frachtberechnungs-Tabellen für die Station Csorba.
3. Ergänzung, bezw. Aenderung der Ausnahmetarife.
4. Ergänzung, bezw. Aenderung des Verzeichnisses über die in den Stationen befindlichen Brückenwaagen etc.
5. Namensänderung der Stationen Lubochna und Lucsivna.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei der Tarifabtheilung der Kaschau-Oderberger Eisenbahn (Budapest, Maria Valéria-utca 11) erhältlich.

Budapest, am 23. Jänner 1896. [54]

Kohlenverkehr mit Galizien und der Bukowina.

Einführung von Tarifnachträgen.

Mit 1. Februar 1896 gelangt der Nachtrag III zu dem vom 1. August 1892 giltigen Ausnahmetarife für den Mährisch-Schlesischen Kohlenverkehr mit Galizien und der Bukowina, ferner der Nachtrag V zu dem vom 1. August 1892 giltigen Ausnahmetarife für den Oberschlesischen Kohlenverkehr mit Galizien und der Bukowina zur Einführung.

Beide Nachträge enthalten ermässigte Frachtsätze nach der Station Złoczów der k. k. Oesterr. Staatsbahnen.

Exemplare derselben können durch die betheiligten Verwaltungen bezogen werden.

Wien, am 10. Jänner 1896. [55]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn
zugleich Namens der Verbands-Verwaltungen.

Oesterreichischer Eisenbahnverband.

Verlängerung der Giltigkeitsdauer für ermässigte Frachtsätze.

Die im Verordnungs-Blatte Nr. 149 vom 24. December 1895 auf Seite 2517 mittelst Kundmachung (Nr. 1025) für die Zeit bis 31. Jänner 1896 eingeführten ermässigten Frachtsätze bleiben mit Ausnahme jener für den Verkehr mit Prag (Oe.N.W.B., St.E.G. und K.F.J.B.), Lieben (Oe.N.W.B. und St.E.G.) und Bubna (St.E.G.) noch bis Ende Februar 1896 in Kraft.

Wien, am 26. Jänner 1896. [56]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der Verbands-Verwaltungen.

Elektrische Bahn Teplitz-Eichwald.

Einführung eines theilweise ermässigten Tarifes.

Mit Wirksamkeit vom 1. Jänner 1896 gelangte ein theilweise ermässigter Tarif auf der Elektrischen Bahn Tepitz-Eichwald zur probeweisen Einführung auf drei Monate.

Hiedurch wird der Tarif vom 1. October 1895 theilweise abgeändert.

Exemplare dieses Tarifes sind bei der Betriebsleitung Turn bei Teplitz, Neumühle, zum Preise von 2 kr. erhältlich.

Wien, am 25. Jänner 1896. [57]

Die Concessionäre der Elektrischen Bahn Teplitz-Eichwald:
Lindheim & Co. — Intern. Elektricitäts-Gesellschaft.

Sonstige Nachrichten.

Grossherzoglich Badische Staatseisenbahnen. (Beschränkung der Beförderungsbefugnisse der Station Karlsruhe Mühlburger Thor.) Die Station Karlsruhe Mühlburger Thor wird am 1. März 1896 für die Beförderung von Leichen, Grossvieh in Wagenladungen und einzelnen Stücken, Kleinvieh in Wagenladungen, Fahrzeugen und Gütern geschlossen. In Folge dessen treten zu dem angegebenen Zeitpunkte sämmtliche für obige Beförderungsgegenstände bestehenden Taxen und Frachtsätze der Station Karlsruhe Mühlburger Thor ausser Kraft.

Deutsch-Russischer Gütertarif. (Tarifirung des Artikels „Wollgarn".) Der Artikel „Wollengarn (Vigogne-, Zephirgarn, Garns)" tarifirt vom 20. Februar alten (3. März neuen) Stils ab wie in den inneren russischen Verkehren, so auch im directen Deutsch-Russischen Güterverkehr auf den Strecken ab Schnittpunkt östlich nicht mehr nach der Normalclasse II, sondern nach der Normalclasse I und ist daher auf Seite 125 des Theiles II des Deutsch-Russischen Gütertarifes nebst der Classification zu streichen.

Kgl. Württembergische Staatseisenbahnen. (Transittarif für Friedrichshafen.) Mit Giltigkeit vom 1. Jänner gelangte für die Beförderung von besonders genannten Gütern, welche von einem belgischen oder holländischen Hafen zu Schiff nach Frankfurt a. M.. Frankfurt a. M.-Sachsenhausen, Gustavsburg, Kastel, Mainz und Mannheim B. B. und von da mittelst der Bahn nach Friedrichshafen, Station der Württembergischen Staatseisenbahnen, befördert werden, ein Transittarif in Kraft, über dessen Frachtsätze und Beförderungsbestimmungen die betheiligten Dienststellen Auskunft ertheilen. Durch diesen Tarif werden die Transittarife im Main-Neckar-Bahn-Württb., Nassau-Württb. und Hessisch-Württb. Güterverkehre vom 1. Februar 1887, sowie die in den bezüglichen Transittarifen mit der grossherzogl. Badischen Staatsbahn für die Bodenseeuferstation Friedrichshafen enthaltenen Frachtsätze ausser Kraft gesetzt.

Saarbrücken-Bayerischer Gütertarif vom 1. Jänner 1896. (Abänderung der Giltigkeitsdauer der seitherigen Frachtsätze.) Auf dem Titelblatte des Tarifes ist das Datum in der Anmerkung, betreffend die Giltigkeitsdauer der seitherigen Frachtsätze vom „15. Februar" auf „1. März" zu berichtigen, in der Zeile darunter die Seite „3" auf Seite „4", ferner auf Seite 4 unter Ziffer 3 der Stationsname „Wincheringen" in „Winningen" abzuändern.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
Fortlaufende Nummer	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
356	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Roheisen, Milbars und sonstige Eisenartikel der Classe C	Mährisch-Ostrau und Schönbrunn	Pilsen	Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Aufrechthaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Vom 1. April 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Local-, bezw. Verbandstarife		kr. 77·4		Im Kartirungswege		Durch die nebenstehenden Frachtsätze werden die im Verordnungs-Blatte Nr. 149 vom 24. December 1895, sub Post 2498, für gleiche Relationen verlautbarten Frachtsätze ersetzt
					Rokitzan					74·4				
357	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Getreide und Hülsenfrüchte der Pos. G—13 des Tarifes, „Theil I" vom 1. Jänner 1893	Pachfurth	Trautmannsdorf	Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Aufrechthaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarif	Kreuzer 12·8	11·7	1·1	Im Kartirungswege		
					Grammat-Neusiedl				17·6	15·8	1·8			
					Lanzendorf-Rannersdorf				21·6	19·8	1·8			
					Schwechat-Kledering				22·4	20·8	1·6			
				oder vice versa										
358	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Erde, gewöhnliche, etc. der Pos. E—20 des Tarifes „Theil I" vom 1. Jänner 1893	Raitz	Wien (K.F.N.B. oder St.E.G.)	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens; Aufrechthaltung der sonstigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarife, bezw. Tarif, „Theil II, Heft 1" des Oesterr. Eisenbahn-Verbandes	41·1 kr.	33·0 kr.	8·1 kr.	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen haben die Parteien zu besorgen
359	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Holics-Gödinger Localbahn-Actiengesellschaft	Mehl und Mahlproducte aus Getreide und Hülsenfrüchten	Göding	Floridsdorf	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1896	Localtarif vom 1. Jänner 1893	kr. 30	kr. 26·1	kr. 3·9	Im Kartirungswege		
				Holics				Oesterr.-Ungar. Eisenbahn-Verband, Theil II, Heft 4, vom 1. Februar 1892	34	26·1	7·9			

360 Böhmischen Nordbahn

Für die zur Erweiterung einer Fabrik in Niedergrund dienenden Baumaterialien und Fabrikseinrichtungsgegenstände gelangt bei Aufgabe derselben als Frachtgut und in Mengen von oder Frachtzahlung für mindest. 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1896 die im Ausnahmetarif 21 des Localgütertarifes der Böhmischen Nordbahn vorgesehene fünfzigpercentige Ermässigung der officiellen Frachtsätze nach Niedergrund zur Anwendung. Die hienach für 40 km entfallenden Frachtsätze gelten auch für geringere Entfernungen, insolange der officielle Tarif nicht billiger ist.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg	per 100 kg			
361	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		1. Kohlen, mineralische, bei Zahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht des verwendeten Wagens	Zauchtel transito	Wigstadtl	Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 500 metr. Tonnen (à 1000 kg). Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis Ende December 1896	Localtarife, und zwar Hauptbahnnetz vom 1. Jänner 1893 und Localbahnen vom 1. Juni 1888	kr. 14·3	kr. 12·8	kr. 1·5	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende Aufnahmsbescheinigungen, die einen Refactiestempel der Kaiser Ferdinands-Nordbahn nicht bereits tragen dürfen und nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	
			2. Papierabfälle, bei Aufgabe von, beziehungsweise Frachtzahlung für mindestens 5000 Kilogrm. pro Frachtbrief und Wagen	Zauchtel transito	Wigstadtl				Verschieden	12·1	Verschieden			
			3. Holzpapierstoff in Form von Pappendeckel, ungeleimt: a) bei Auflieferung in jeder Menge	Wigstadtl	Troppau					25·0				
			b) bei Auflieferung in Mengen unter 10.000 Kilogramm	Wigstadtl	Freiheitau					34·4				
				Wigstadtl	Zauchtel transito				17·5	15·5	2·0			
				Zauchtel transito	Wien Nordbhf.				Verschieden	82·3	Verschieden			
			c) bei Auflieferung in Mengen unter 5000 Kilogramm	Zauchtel transito	Rücksichtlich der Strecken des Hauptbahnnetzes der Kaiser Ferdinands-Nordbahn					kr. 0·41 pro 100 kg und 1 km plus 4 kr. Manip.-Gebühr pro 100 kg				
362	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Brennholz	Ustron	Wien Nordbhf.	Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 500 metr. Tonnen (à 1000 kg). Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Auf- und Abladen der Sendungen durch Parteiorgane	Bis Ende December 1896	Localtarife, und zwar Hauptbahnnetz vom 1. Jänner 1893 und Localbahnen vom 1. Juni 1888	kr. 45·9	kr. 40·4	kr. 5·5	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	
					Floridsdorf				45·5	40·4	5·1			
					Jedlesee trs.				45·7	40·4	5·3			
					Zellerndorf				46·0	40·5	5·5			
					Haugsdorf				45·3	40·5	4·8			
					Grussbach-Schönau				42·7	40·5	2·2			
					Laa				43·3	40·5	2·8			
					Pernhofen-Wulzeshofen				43·9	40·5	3·4			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
									Heller					
363	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Chamottesteine, feuerfeste Ziegel, Chamottemehl, Chamottespeise, Chamottemörtel, feuerfester Thon	Halbstadt	Arad Bazias Kassa Orsova Verciorova Zimony	Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Aufrechthaltung der für die Classe C giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Oesterr.-Ungarischer Eisenbahn-Verbandstarif, Theil II, Heft 1, vom 1. November 1893	284 314 219 326 326 302	252 282 182 294 294 270	32 32 37 32 32 32	Im Kartirungswege		
			Chamotte-Gasretorten, cylindrische		Arad Bazias Kassa Orsova Verciorova Zimony				284 314 219 326 326 302	252 282 218 294 294 270	32 32 1 32 32 32			
										Kreuzer				
364	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Holz des Specialtarifes 2 und der Classe C	Alsó-Árpás Alsó-Vist Barcza-Rozsnyo Fogaras Imecsfalva Kézdi-Vásárhely Kovaszna	Wien (St.E.G. und K.F.N.B), Stadlau und Floridsdorf	Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Oesterr.-Ungar. Eisenbahn-Verbandstarif, Theil II, Heft 4	Verschieden	121 123 123 128 137 138 134	Verschieden	Im Kartirungswege		

Für Sendungen nach den nachstehenden Stationen gelangen die für Wien (St.E.G.) giltigen Frachtsätze um folgende Gebühren erhöht zur Anwendung:

Wien (K.E.B.) loco und transit	10	Kreuzer pro 100 kg
Wien-Lagerhaus	4	
Wien-Lagerhaus und Freilager am Schüttel	4·5	
Wien (Oe.N.W.B.) loco	13	
Wien (Oe.N.W.B.) transit	5	
Nussdorf	6	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
365	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Eil- und Frachtgüter	Siehe Tabelle		Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Februar 1896 bis Ende Februar 1896	Nachtrag II zum Tarife, Theil II, Heft 1, des Oesterr. Eisenbahnverbandes vom 1. November 1894	Verschieden	Siehe Tabelle	Verschieden	Im Kartirungswege		

Von oder nach Floridsdorf, Wien (K.F.N.B.), Jedlesee, Korneuburg, Wien (Oe.N.W.B.), Stadlau, Wien (St.E.G.), Klosterneuburg, Nussdorf, Wien (K.F.J.B.) und Wien-Lagerhaus

Transportpreise pro 100 Kilogramm in Kreuzern inclusive Manipulationsgebühr für

Nach oder von	Eilgüter			Frachten: I. Classe			II. Classe			Ermässigte Wagenladungsclassen A		B	C	Specialtarife 1	2	3	
				bei Aufgabe von													
	gewöhnliche	ermässigte	besonders ermässigte	beliebigen Mengen	mindestens 5000 Kilogramm pro Wagen	mindestens 10.000 Kilogramm pro Wagen	beliebigen Mengen	mindestens 5000 Kilogramm pro Wagen	mindestens 10.000 Kilogramm pro Wagen	mindestens 5000 Kilogramm pro Wagen	mindestens 10.000 Kilogramm pro Wagen	mindestens 10.000 Kilogramm, bezw. Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens pro Wagen					
Warnsdorf (B.N.B.)	544*)	—	—	—	178	156	206	178	156	133	120	92	68	106	68	—	—
Rumburg (B.N.B.)	—	—	—	—	190	167	—	187	161	—	—	—	—	—	—	—	—

*) Dieser Frachtsatz gilt nicht für Eilgüter im Verkehre zwischen Wien-Lagerhaus und Warnsdorf (B.N.B.).

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
366	Südbahn-Gesellschaft		Getreide	Boglár und Siófok*)	Stationen der Strecke Wien (Matzleinsdorf)—Mürzzuschlag, inclusive Laxenburg, sowie nach Stationen der Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen. Sendungen müssen von dem im Zalaer oder Veszprémer Comitate liegenden Ufer des Plattensees provenieren und mittelst Schiffen nach Boglár, bezw. Siófok gebracht werden	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarif, bezw. Anhang zu demselben	Variabel	10 Heller pro 100 kg Nachlass von den Gebühren des Ausnahmetarifes VIII c, bezw. von den laut Anhang zum Localtarife in bestimmten Relationen diesfalls bestehenden ermässigten Kartirungssätzen		Im Rückvergütungswege	Gegen auf reclamirende Firma als Aufgeberin lautende Duplicatfrachtbriefe, welche sammt den die Schiffsverfrachtung nachweisenden Documenten längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	*) Vorstehende Begünstigung findet für die Relation Siófok—Wien (Matzleinsdorf) keine Anwendung
367	Südbahn-Gesellschaft		Mineral-Schmieröl	Triest S.B. und Fiume	Wien (Matzleinsdorf) vorgelegenen österreichischen Südbahnstationen, inclus. Laxenburg und nach Leoben S.B., sowie nach den Stationen der Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn	Bei Frachtzahlung von mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen unter Aufrechthaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarif	Verschieden	228 Heller incl. Manipulationsgebühr und event. ungarischer Transportsteuer*)	Verschieden	Im Kartirungswege		*) Der zugestandene Frachtsatz gelangt insolange zur Berechnung, als sich der normale Tarif nicht billiger stellt
368	Böhmischen Nordbahn	Südnorddeutschen Verbindungsbahn	Ein tägliches Zeitungspacket im Gewichte von höchstens 10 kg bei Beförderung mit Personenzügen	Prag B.N.B.	Reichenberg	Anlieferung der Zeitungspackete unter deutlicher, vorher namhaft zu machender Adresse mindestens 15 Minuten vor Abgang des betreffenden Zuges an der Gepäckscasse in conformer Verpackung. Abnahme der Zeitungspackete in der Adressstation ohne vorherige Avisirung. Haftung des Versenders für Einhaltung der Bestimmungen über postzwangpflichtige Güter	Bis auf Widerruf, längstens aber bis 31. December 1896	Gegen Vorausbezahlung eines Monatspauschales von fl. 10·80, d. i. der normalen Gepäcksfracht für 30 Expeditionen an die Hauptcasse der Böhm. Nordbahn						
369	Böhmische Nordbahn		Zucker der Classe II	Čakowitz und umgekehrt	Měšic	Für Wagenladungen von mindestens 10.000 kg	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1896	Localgütertarif	Kreuzer 8	4	4	Im Kartirungswege		
370	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Cement	Königshof	Pola	Wagenladungen à 10 t	Bis auf Weiteres längstens bis Ende December 1896	Localtarif	Kreuzer ö. W. 100	91	9	Im Kartirungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
371	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Extrahölzer, Schwellen aus der Pos. H, 20 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	allen Stationen der Murthalbahn	Unzmarkt	**Auflieferung eines Quantums von 100—500 Schmalspurwagen.** Die Verfrachtung hat ausschliesslich per Bahn zu geschehen, und ist jede Wasserverfrachtung ausgeschlossen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Bis 31. December 1896	Localtarif der Murthalbahn		Bei Verfrachtung von in minimo 100 schmalspurigen Wagenladungen 5% " " " " " 200 " " 10% " " " " " 300 " " 15% " " " " " 400 " " 20% " " " " " 500 u. darüber " 25%		Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Frachtbrief-Duplicate, welche vom Absender bis längstens Ende März 1897 zu bewirken ist	
372	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Güter der Stückgutclassen I II	Reichenberg (S.N.V.B.) oder umgekehrt	Kufstein (B.St.B.)	Tarifbestimmungen	Vom 1. März 1896 bis zur tarifmässigen Durchführung, längstens bis zum 31. December 1896	Nachtrag VI zu dem vom 20. August 1880 giltigen Tarifheft V für den Mähr.-Böhm.-Bayerisch-Vorarlberger Güterverkehr		Mark I: 6·86 II: 5·14		Im Kartirungswege		Die bezüglichen Frachtsätze auf Seite 8 des in der Rubrik 9 bezeichneten Nachtrages VI treten gleichzeitig ausser Kraft
373	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Bahnen	Garne der Classen I, II und A (Pos. G—3 und 4 der Güterclassification des Tarifes, Theil I)	(laut Tabelle)		Einhaltung der einschlägigen tarifarischen Bestimmungen	Vom 1. Februar 1896 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1896	Ost-Nordwest-Oesterr. Eisenbahn-Verband, Theil II, Heft 3 vom 1. Jänner 1895	Bestehen keine directen Frachtsätze	(laut Tabelle)		Im Kartirungswege		

Zwischen Davidsthal und	für Garne der Classen I	II			A	
	bei Aufgabe in Mengen					
	unter 5000		von mindestens 5000	10.000	5000	10.000
	Kilogramm					
	Frachtsätze in Kreuzern pro 100 kg					
Bielitz	379	293	290	259	220	220
Krakau	424	330	291	283	245	245
Kolomea	706	522	506	474	368	354

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
				von	nach									
374	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Spiritus, raffinirt (aus Pos. A—35 der Güterclassification des Tarifes, Theil I)	L e m b e r g	O s w i ę c i m	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen mit directen Frachtbriefen nach einer der im Ausnahmetarife für Spiritus der Tarifhefte 1 und 2 des Ost-Nordwest-Oesterreichischen Eisenbahn-Verbandes enthaltenen Stationen; Einhaltung der einschlägigen tarifarischen Bestimmungen	Vom 1. Februar 1896 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1896	Ost-Nordwest-Oesterreichischer Eisenbahn-Verband	V e r s c h i e d e n	V e r s c h i e d e n	20 kr.	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Frachtbrief-Duplicate, welche vom Absender quartalweise bis längstens Ende März 1897 zu bewirken ist	
375	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Eisen und Stahl, dann Eisen- und Stahlwaaren aller Art der Pos. E—6 und E—7 der Güterclassification des Oesterr.-Ungarischen Tarif-Theiles I vom 1. Jänner 1893	Z ö p t a u	Wien Nordbahnhof, Wien Donauuferbahnhof der K.F.N.B. transit, Floridsdorf und Jedlesee transit	Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen, sowie Einhaltung der für diesen Artikel allgemein giltigen Bestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1896	Tarif des Mährisch-Schlesischen Nachbar-Verkehres vom 1. Juli 1893	80·3 kr.	71·0 kr.	9·3 kr.	Im Kartirungswege		

Ausserkraftsetzung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6		7	8
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der betheiligten Bahnverwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Zeitpunkt der Aufhebung	Besondere Bemerkungen
					von	nach		
3	Nr. 149 vom 24. December 1895	2498	Böhm. Nordbahn; Kaiser Ferdinands-Nordbahn; K. k. österr. Staatsbahnen; Oesterr. Nordwestbahn; Oesterr.-Ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft	Roheisen, Milbars und sonstige Eisenartikel der Classe C	Mährisch-Ostrau und Schönbrunn	Pilsen und Rokitzan	1. April 1896	Neue Frachtsätze für die gleichen Relationen sind im gegenwärtigen Verordnungs-Blatte verlautbart

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

K. k. Eisenbahn-Betriebsdirection Linz.

Offert-Ausschreibung.

Für die im Bau befindliche Schleppbahn für die k. k. Saline in Ebensee ist die Lieferung und Aufstellung von eisernen Brücken im allgemeinen öffentlichen Offertwege zu vergeben.

Die Lieferung umfasst Blechbrücken, eine Gitterbrücke im Gesammtgewichte von rund 240 t und circa 140 Curr.-m Geländer.

Das Constructionsmateriale einschliesslich der Nieten ist aus basischem Martin-Flusseisen zu erzeugen.

Die Vergebung erfolgt nach Einheitspreisen per 100 kg Rechnungsgewicht der betreffenden Brücken, resp. per Currentmeter fertig gestellter Geländer.

Als Vollendungstermin für die Lieferung und Aufstellung der Brücken und Geländer ist der 15. August 1896 in Aussicht genommen.

Die bezüglichen Offerte sind versiegelt spätestens am 15. Februar 1896, 12 Uhr Mittags, bei der k. k. Eisenbahn-Betriebsdirection Linz einzureichen. Der Offertleger hat mit seinem Anbote bis 1. März 1896 im Worte zu verbleiben.

Jene Offerenten, welche nicht bereits bei der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen in Wien ein Generalvadium zur Sicherstellung eingegangener oder erst einzugehender Verpflichtungen erliegen haben, haben anlässlich der gegenständlichen Lieferungen ein Vadium im Betrage von 3000 fl., schreibe: Dreitausend Gulden ö. W., zu erlegen, welches im Falle der Annahme des Offertes als Caution zu gelten hat.

Die näheren Bestimmungen für die Einbringung der Offerte, die Skizzen und Detailpläne, d. i.: Brückenconstructionen sammt Gewichtsberechnungen, das näherungsweise Vorausmass, die allgemeinen Bedingnisse für die Lieferung von Materialien und Ausrüstungsgegenständen (Auflage 1895) und die besonderen Bedingnisse für die Lieferung und Aufstellung eiserner Brücken (Auflage 1895) können bei der k. k. Eisenbahn-Betriebsdirection Linz in den vorgeschriebenen Amtsstunden eingesehen und daselbst auch nähere Auskünfte eingeholt und Offertformulare behoben werden.

Offerte, bei welchen eine der als Bestandtheile derselben bezeichneten Beilagen von dem Aussteller des Offertes nicht unterschrieben wurde, oder deren Einbringung ohne Erlag des Vadiums erfolgte, ferner solche Offerte, in denen eine gänzliche oder theilweise Aenderung der Offertgrundlagen angestrebt wird, werden als nicht eingelangt betrachtet.

Den Offerenten wird freigestellt, der commissionellen Eröffnung der Offerte, welche zwei Stunden nach Ablauf des oben angegebenen Einreichungstermines bei der k. k. Eisenbahn-Betriebsdirection in Linz stattfinden wird, anzuwohnen.

Linz, im Jänner 1896.

K. k. Eisenbahn-Betriebsdirection Linz.

K. k. Lagerhäuser in Triest.

Mit Rücksicht auf das geringe Ausmass der derzeit noch verfügbaren Lagerflächen in den k. k. Lagerhäusern in Triest werden die Parteien bis auf Weiteres eingeladen, vor Zuweisung von Lagergütern das nöthige Einvernehmen mit der k. k. Lagerhaus-Verwaltung zu pflegen.

Triest, 18. Jänner 1896.

Die k. k. Lagerhaus-Verwaltung.

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

Verordnungs-Blatt
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt im k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 11. **Wien, 30. Jänner 1896.** **IX. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Concessionsurkunde vom 2. December 1895*) für die Locomotiveisenbahn von Karlsbad an die Reichsgrenze bei Johanngeorgenstadt.

Wir Franz Joseph der Erste, von Gottes Gnaden Kaiser von Oesterreich; Apostolischer König von Ungarn, König von Böhmen, von Dalmatien, Croatien, Slavonien, Galizien, Lodomerien und Illyrien; Erzherzog von Oesterreich; Grossherzog von Krakau; Herzog von Lothringen, Salzburg, Steyer, Kärnten, Krain, Bukowina, Ober- und Nieder-Schlesien; Grossfürst von Siebenbürgen; Markgraf von Mähren; gefürsteter Graf von Habsburg und Tirol etc. etc. etc.

Nachdem J. U. Dr. Anton Graf, Advocat, Carl Kunzmann, Bürgermeister, und Eugen Ausloos, Freiherr v. Königswarter'scher Oberforstmeister, sämmtlich in Neudek, dann die Handelsfirma C. T. Petzold & Comp. in Wien, ferner J. U. Dr. Ferdinand Fleischner, Advocat in Karlsbad, Josef Plass, Fabrikant in Altrohlau, und Anton Schellberger, Bürgermeister in Fischern, die Bitte um Ertheilung der Concession zum Baue und Betriebe einer Locomotiveisenbahn von Karlsbad über Neudek an die Reichsgrenze in der Richtung gegen Johanngeorgenstadt gestellt haben, so finden Wir Uns bewogen, in Erwägung der Gemeinnützigkeit des Unternehmens den genannten Concessionären diese Concession auf Grund des Eisenbahn-Concessionsgesetzes vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238, sowie der Gesetze vom 22. Juni 1894, R.-G.-Bl. Nr. 129, und vom 31. December 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, wie folgt, zu ertheilen:

§ 1.

Wir verleihen den Concessionären das Recht zum Baue und Betriebe einer als Hauptbahn zweiten Ranges auszuführenden Locomotiveisenbahn von dem in Karlsbad zu schaffenden Centralbahnhofe auf und nächst den Donitzer Gründen der Stadtgemeinde Karlsbad über Alt- und Neurohlau, dann unter Mitbenützung einer Theilstrecke der bestehenden Staatsbahnlinie Chodau—Neudek über Bärringen und Platten an die Reichsgrenze in der Richtung gegen Johanngeorgenstadt mit einer Verbindungslinie zu der bestehenden Station Karlsbad der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn.

Rücksichtlich des Anschlusses der concessionirten Bahnlinie an das sächsische Eisenbahnnetz, dann rücksichtlich des Betriebsdienstes auf der Anschlussstrecke und in der gemeinschaftlichen Wechselstation Johanngeorgenstadt haben die in dem Staatsvertrage vom 5. Mai 1884, R.-G.-Bl. Nr. 112, enthaltenen, sowie die mit der kgl. sächsischen Staatsregierung etwa noch zu vereinbarenden einschlägigen Bestimmungen zu gelten, und sind die Concessionäre verpflichtet, sich diesen Bestimmungen und den daraus für sie erwachsenden Obliegenheiten zu unterwerfen.

§ 2.

Für die den Gegenstand der gegenwärtigen Concessionsurkunde bildende Eisenbahn werden die im Artikel V des Gesetzes vom 31. December 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, vorgesehenen Begünstigungen gewährt.

*) Enthalten in dem am 18. Jänner 1896 ausgegebenen V. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 12.

§ 3.

Für die im § 1 bezeichnete Bahn wird vom Staate die Garantie eines jährlichen Reinerträgnisses gewährt, welches der vierpercentigen Verzinsung nebst der Tilgungsquote des zum Zwecke der Geldbeschaffung bei der Landesbank des Königreiches Böhmen aufzunehmenden, binnen 76 Jahren zu tilgenden Anlehens im Nominalbetrage von 2,830.000 fl. ö. W. Noten gleichkommt, so zwar, dass, wenn das jährliche Reinerträgniss den garantirten Betrag nicht erreichen sollte, das Fehlende von der Staatsverwaltung zu ergänzen sein wird.

Das garantirte jährliche Reinerträgniss wird für die Zeit von der Betriebseröffnung bis zum Ablaufe des 76. Jahres der Concessionsdauer mit dem Maximalbetrage von 119.318 fl. ö. W. festgesetzt.

§ 4.

Von dem nach § 3 garantirten jährlichen Reinerträgnisse ist derjenige Betrag zur Tilgung des aufzunehmenden Anlehens zu verwenden, welcher durch die Staatsverwaltung nach einem von ihr zu genehmigenden Tilgungsplane zu diesem Zwecke bestimmt wird. (§ 12.)

§ 5.

Der von der Staatsverwaltung aus Anlass der übernommenen Garantie zu zahlende Zuschuss ist über vor ausgegangene Prüfung der vorzulegenden documentirten Jahresrechnung spätestens drei Monate nach deren Ueberreichung flüssig zu machen.

Das Aerar wird jedoch auch früher zur Verzinsung des Anlehens an den vereinbarten Fälligkeitsterminen nach Massgabe des auf Grund des Ertragspräliminares richtiggestellten Erfordernisses Theilzahlungen unter Vorbehalt der auf Grundlage der Jahresrechnung zu pflegenden Abrechnung leisten, wenn die Concessionäre sechs Wochen vor der Verfallszeit das bezügliche Ansuchen gestellt haben.

Wenn nach endgiltiger Feststellung der Jahresrechnung, welche spätestens binnen drei Monaten nach Ablauf des Betriebsjahres vorzulegen sein wird, sich herausstellen sollte, dass die Vorschüsse zu hoch bemessen worden sind, so haben die Concessionäre den erhaltenen Mehrbetrag mit Zurechnung von sechs Percent Zinsen sofort zu refundiren.

Der Anspruch auf Leistung eines Zuschusses von Seiten des Staates muss längstens innerhalb eines Jahres nach Ablauf des betreffenden Betriebsjahres erhoben werden, widrigenfalls derselbe erloschen ist.

§ 6.

Der Betrag, welchen die Staatsverwaltung in Folge der übernommenen Garantie zahlt, ist lediglich als ein mit vier Percent jährlich verzinslicher Vorschuss zu behandeln.

Wenn der Reinertrag der Bahn die garantirte Jahressumme überschreitet, so ist der diesfällige Ueberschuss sogleich zur Zurückzahlung des geleisteten Vorschusses sammt Zinsen an die Staatsverwaltung bis zur gänzlichen Tilgung abzuführen.

Hiebei hat die Berichtigung der fälligen Zinsen der Refundirung der Vorschüsse voranzugehen.

Forderungen des Staates an solchen Vorschüssen oder Zinsen, welche bis zur Zeit des Erlöschens der Concession oder der Einlösung der Bahn noch nicht bezahlt wurden, sind aus dem noch erübrigenden Vermögen der Unternehmung zu berichtigen.

§ 7.

Die allfälligen Kosten der Notirung der Effecten auf in- und ausländischen Börsen, die Couponstempelgebühren und die nach Ablauf der steuerfreien Jahre von der Unternehmung zu leistenden Steuern dürfen in die Betriebsrechnung als Ausgabspost eingestellt werden.

Dasselbe gilt von dem für das Anlehen an die Landesbank des Königreiches Böhmen eventuell zu bezahlenden Regiebeitrage in der Höhe von $^1/_8$ Percent des jeweilig ungetilgt aushaftenden Darlehensbetrages, sowie von etwaigen an eben diese Bank zu leistenden Rückersätzen für Steuern und Gebühren.

Für die Staatszuschüsse ist von der Unternehmung keine Einkommensteuer zu entrichten.

§ 8.

Der Bau der im § 1 genannten Eisenbahn ist ehestens zu beginnen und binnen längstens zwei und einem halben Jahre, vom heutigen Tage an gerechnet, zu vollenden. Die fertige Bahn ist sofort dem öffentlichen Verkehre zu übergeben, wie auch während der ganzen Concessionsdauer in ununterbrochenem Betriebe zu erhalten.

Für die Einhaltung des vorstehenden Bautermines haben die Concessionäre über Verlangen der Staatsverwaltung durch Erlag einer Caution im Betrage von 10.000 fl. in zur Anlegung von Pupillengeldern geeigneten Wertheffecten Sicherheit zu leisten.

Im Falle die obigen Verpflichtungen durch Verschulden der Concessionäre nicht eingehalten werden sollten, kann diese Caution als verfallen erklärt werden.

§ 9.

Den Concessionären wird zur Ausführung der concessionirten Eisenbahn das Recht zur Expropriation nach den Bestimmungen der einschlägigen gesetzlichen Vorschriften ertheilt.

Das gleiche Recht soll den Concessionären auch bezüglich jener etwa herzustellenden Schleppbahnen zugestanden werden, deren Errichtung von der Staatsverwaltung als im öffentlichen Interesse gelegen erkannt werden sollte.

§ 10.

Die Concessionäre haben sich beim Baue und Betriebe der concessionirten Bahn nach dem Inhalte der gegenwärtigen Concessionsurkunde und nach den vom Handelsministerium diesfalls zu treffenden Anordnungen,

sowie nach den diesfalls bestehenden Gesetzen und Verordnungen, namentlich nach dem Eisenbahn-Concessionsgesetze vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238, und der Eisenbahn-Betriebsordnung vom 16. November 1851, R.-G.-Bl. Nr. 1 vom Jahre 1852, dann nach den etwa künftig zu erlassenden Gesetzen und Verordnungen zu benehmen.

§ 11.

Die Ausführung des Baues der concessionirten Bahn erfolgt nach Massgabe der vom Handelsministerium diesfalls zu treffenden Anordnungen unter der unmittelbaren Leitung und Ueberwachung des Handelsministeriums und des Localbahnamtes, bezw. der General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

Die Vergebung des Baues und der Lieferungen hat auf Grund des unter entsprechender Einflussnahme der Staatsorgane aufzustellenden Detailprojectes und Kostenvoranschlages unter unmittelbarer Ingerenz der Regierung und nach den bei Staatseisenbahnbauten üblichen Bedingnissen stattzufinden.

Die Bauarbeiten sind abgesondert von der Geldbeschaffung zu vergeben.

Die Bewerthung der gegen Uebernahme von Stammactien sicherzustellenden Materiallieferungen, Grundabtretungen und sonstigen Leistungen hat nach den von der Staatsverwaltung zu prüfenden Ansätzen des Kostenvoranschlages, eventuell im Wege der gerichtlichen Schätzung stattzufinden.

Fahrbetriebsmittel, Schienen und sonstige Bahnbestandtheile, sowie alle Ausrüstungsgegenstände sind ausschliesslich aus inländischen Werken zu beschaffen.

Eine Ausnahme von dieser Bestimmung kann von Seiten des k. k. Handelsministeriums insofern zugestanden werden, als nachgewiesen werden sollte, dass inländische Werke nicht in der Lage wären, die bezüglichen Lieferungen unter den gleichen Bedingungen hinsichtlich des Preises, der Qualität und der Lieferzeit, wie diese von ausländischen Werken angeboten werden, zu bewerkstelligen.

§ 12.

Den Concessionären wird das Recht eingeräumt, mit besonderer Bewilligung der Staatsverwaltung und unter den von derselben festzusetzenden Bedingungen zur Durchführung des concessionirten Bahnunternehmens eine besondere Actiengesellschaft zu bilden, welche in alle Rechte und Verbindlichkeiten der Concessionäre zu treten hat.

Die Ziffer des effectiven, sowie des Nominal-Anlagecapitals unterliegt der Genehmigung der Staatsverwaltung.

Hiebei hat als Grundsatz zu gelten, dass ausser den auf die Projectsarbeiten, den Bau und die Einrichtung der Bahn, einschliesslich der Anschaffung des Fahrparkes, sowie zur Dotirung des Reservefondes mit Genehmigung der Staatsverwaltung effectiv verwendeten und gehörig nachgewiesenen Kosten und eines von der Staatsverwaltung festzusetzenden Betrages für die Anschaffung des Materialvorrathes und der Cassendotationen zuzüglich der während der Bauzeit wirklich bezahlten Intercalarzinsen und Amortisationsquoten und des bei der Capitalsbeschaffung thatsächlich erwachsenen Coursverlustes keine wie immer gearteten Auslagen in Anrechnung gebracht werden dürfen.

Sollten nach Verwendung des genehmigten Anlagecapitals noch weitere Neubauten ausgeführt oder die Betriebseinrichtungen vermehrt werden, so können die diesfälligen Kosten dem Anlagecapitale zugerechnet werden, wenn die Staatsverwaltung zu den beabsichtigten Neubauten oder zur Vermehrung der Betriebseinrichtungen ihre Zustimmung ertheilt hat und die Kosten gehörig nachgewiesen werden.

Das gesammte Anlagecapital ist innerhalb der Concessionsdauer nach einem von der Staatsverwaltung zu genehmigenden Plane zu tilgen, wobei die Tilgung des Anlehens jener der Actien vorauszugehen hat.

Der mit der Landesbank des Königreiches Böhmen abzuschliessende Darlehensvertrag, ferner die Gesellschaftsstatuten und die Formularien der auszugebenden Actien unterliegen der Genehmigung der Staatsverwaltung.

In die Statuten der zu bildenden Actiengesellschaft ist die Bestimmung aufzunehmen, dass sämmtliche Mitglieder des Vorstandes (Verwaltungsrath, Direction) österreichische Staatsbürger sein und im Gebiete der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder ihren Wohnsitz haben müssen.

§ 13.

Die Militärtransporte müssen nach herabgesetzten Tarifpreisen besorgt werden. Für die Anwendung des Militärtarifes auf Personen und Sachen haben die in dieser Beziehung, sowie rücksichtlich der Begünstigungen reisender Militärs bei den Oesterr. Staatsbahnen jeweilig in Kraft stehenden Bestimmungen zu gelten.

Diese Bestimmungen finden auch Anwendung auf die Landwehr und den Landsturm beider Reichshälften, auf die Landesschützen Tirols und auf die Gendarmerie, und zwar nicht nur bei Reisen auf Rechnung des Aerars, sondern auch bei dienstlichen Reisen auf eigene Rechnung zu den Waffenübungen und Controlsversammlungen.

Die Concessionäre sind verpflichtet, dem von den österreichischen Eisenbahn-Gesellschaften abgeschlossenen Uebereinkommen über die Anschaffung und Bereithaltung von Ausrüstungsgegenständen für Militärtransporte, die Leistung gegenseitiger Aushilfe mit Personal und Fahrbetriebsmitteln bei Durchführung grösserer Militärtransporte, ferner den jeweilig in Kraft stehenden Vorschriften für das Eisenbahnwesen im Kriege, sowie dem mit 1. Juni 1871 in Wirksamkeit getretenen Nachtrags-Uebereinkommen bezüglich des Transportes der in liegendem Zustande auf Rechnung des Militärärars zu Beförderung gelangenden Kranken und Verwundeten beizutreten.

Die jeweilig geltende Vorschrift für den Militärtransport auf Eisenbahnen, dann die jeweilig geltenden Vorschriften für das Eisenbahnwesen im Kriege erlangen für die Concessionäre bindende Kraft mit dem Tage der Eröffnung des Betriebes der concessionirten Bahn. Die erst nach diesem Zeitpunkte zu erlassenden und nicht durch das Reichsgesetzblatt kundzumachenden Vorschriften der erwähnten Art treten für die Concessionäre in Wirksamkeit, sobald ihnen dieselben amtlich zur Kenntniss gebracht sein werden.

Die Concessionäre sind verpflichtet, bei Besetzung von Dienstposten im Sinne des Gesetzes vom 19. April 1872. R.-G.-Bl. Nr. 60, auf gediente Unterofficiere des Heeres, der Kriegsmarine und der Landwehr Bedacht zu nehmen,

§ 14.

Für die Beförderung der Civilwachkörper (Sicherheitswache, Finanzwache etc.) haben die bezüglich der Militärtransporte geltenden ermässigten Tarifsätze analoge Anwendung zu finden.

§ 15.

Der Betrieb der den Gegenstand dieser Concessionsurkunde bildenden Bahn wird während der ganzen Concessionsdauer vom Staate für Rechnung der Concessionäre geführt, und werden der Staatseisenbahn-Verwaltung die aus Anlass dieser Betriebsführung effectiv erwachsenden, eventuell mit einem Pauschalbetrage festzusetzenden Kosten durch die Concessionäre zu vergüten sein. Die Modalitäten dieser Betriebsführung werden durch einen zwischen der Staatsverwaltung und den Concessionären abzuschliessenden Betriebsvertrag geregelt.

Hiebei bleibt der Staatsverwaltung, insolange die Staatsgarantie thatsächlich in Anspruch genommen wird oder vom Staate geleistete Garantievorschüsse noch aushaften, die Einrichtung des Betriebes, die Feststellung der Tarife für den Personen- und Gütertransport, ebenso wie der Waarenclassification und aller auf den Frachtentransport bezüglichen Nebenbestimmungen, dann der Leistungen des Bahnunternehmens für öffentliche Dienstzweige, insbesondere zu Gunsten der Postverwaltung und der Staats-Telegraphenanstalt, unter Berücksichtigung der jeweilig bestehenden Verkehrsbedürfnisse nach freiem Ermessen vorbehalten.

Weiters bleibt die Regelung der Personen- und Gütertarife, sowie der Leistungen für öffentliche Zwecke der Gesetzgebung jederzeit vorbehalten, und haben die Concessionäre sich einer solchen Regelung zu unterwerfen.

§ 16.

Die Concessionäre sind unter den im Artikel XII des Gesetzes vom 31. December 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, angegebenen Bedingungen und Vorbehalten verpflichtet, der Staatsverwaltung über deren Verlangen jederzeit die Mitbenützung der Bahn für den Verkehr zwischen schon bestehenden oder künftig erst herzustellenden, im Staatsbetriebe befindlichen Bahnen derart einzuräumen, dass die Staatsverwaltung berechtigt ist, unter freier Feststellung der Tarife ganze Züge oder einzelne Wagen über die mitbenützte Bahn oder einzelne Theilstrecken derselben gegen Entrichtung einer angemessenen Entschädigung zu befördern oder befördern zu lassen.

§ 17.

Die Dauer der Concession mit dem im § 9, lit. b, des Eisenbahn-Concessionsgesetzes ausgesprochenen Schutze gegen die Errichtung neuer Bahnen wird auf neunzig Jahre, vom heutigen Tage an gerechnet, festgesetzt, und sie erlischt nach Ablauf dieser Frist.

Die Concession kann von der Staatsverwaltung auch vor Ablauf der obigen Frist als erloschen erklärt werden, wenn die im § 8 festgesetzten Verpflichtungen bezüglich der Inangriffnahme und Vollendung des Baues, dann der Eröffnung des Betriebes in Folge Verschuldens der Concessionäre nicht eingehalten werden, sofern eine etwaige Terminüberschreitung nicht im Sinne des § 11 des Eisenbahn-Concessionsgesetzes gerechtfertigt werden könnte.

§ 18.

Die Staatsverwaltung behält sich das Recht vor, die concessionirte Bahn nach deren Vollendung und Inbetriebsetzung jederzeit unter den nachstehenden Bestimmungen einzulösen:

1. Zur Bestimmung des Einlösungspreises werden die jährlichen Reinerträgnisse der Unternehmung während der dem Zeitpunkte der Einlösung vorausgegangenen, letztabgeschlossenen sieben Jahre beziffert, hievon die Reinerträgnisse der ungünstigsten zwei Jahre abgeschlagen, und wird sodann der durchschnittliche Reinertrag der übrigen fünf Jahre berechnet.

2. Sollte jedoch die Einlösung vor Ablauf des siebenten Betriebsjahres erfolgen oder der in Gemässheit der Bestimmungen im Absatze 1 ermittelte durchschnittliche Reinertrag nicht wenigstens einen Jahresbetrag erreichen, welcher dem Erfordernisse für die bedungene Verzinsung und Rückzahlung des bei der Landesbank des Königreiches Böhmen aufgenommenen Anlehens (§ 3) zuzüglich jener Annuität gleichkommt, welche zur vierpercentigen Verzinsung des von der Staatsverwaltung genehmigten Actiencapitals und zur Tilgung desselben innerhalb der ganzen Concessionsdauer nothwendig ist, so wird der vorhin bezeichnete Jahresbetrag als das der Bemessung des Einlösungspreises zu Grunde zu legende Reinerträgniss festgesetzt.

3. Die zu leistende Entschädigung hat darin zu bestehen, dass den Concessionären während der noch übrigen Concessionsdauer die zur bedungenen Verzinsung und Rückzahlung des Anlehens erforderlichen Beträge bis zur vollständigen Rückzahlung des ersteren zu den vereinbarten Fälligkeitsterminen, dagegen das nach Abzug dieser Beträge verbleibende Durchschnittserträgniss im Sinne des Absatzes 1, beziehungsweise insofern einer der im Absatze 2 vorgesehenen Fälle eintritt, die daselbst angeführte Annuität für das Actiencapital in halbjährigen, am 30. Juni und am 31. December jedes Jahres nachhinein fälligen Raten bezahlt wird.

4. Dem Staate wird das Recht vorbehalten, wann immer anstatt der in Gemässheit des Absatzes 3 zu leistenden noch nicht fälligen jährlichen Zahlungen den jeweilig noch ungetilgt aushaftenden Theil des Anlehens zur Selbstzahlung zu übernehmen und ferner eine Capitalszahlung zu leisten, welche dem zu vier Percent per Jahr, Zins auf Zins gerechnet, discontirten Capitalswerthe der nach den Bestimmungen im Absatze 3 ausser den zur planmässigen Verzinsung und Tilgung des Anlehens erforderlichen Beträgen halbjährig zu leistenden Zahlungen gleichkommt.

Falls der Staat sich zu dieser Capitalszahlung entschliesst, hat er die Wahl, dieselbe in Baarem oder in Staatsschuldverschreibungen zu leisten. Die Staatsschuldverschreibungen sind dabei mit jenem Course zu berechnen, welcher sich als Durchschnitt der an der Wiener Börse während des unmittelbar vorausgegangenen Semesters amtlich notirten Geldcourse der Staatsschuldverschreibungen gleicher Gattung ergibt.

5. Durch die erfolgte Einlösung der Bahn und vom Tage dieser Einlösung tritt der Staat gegen Aus-

bezahlung des Einlösungspreises ohne weiteres Entgelt in das lastenfreie, bezw. nur mit dem noch aushaftenden Reste des aufgenommenen Anlehens belastete Eigenthum und in den Genuss der gegenwärtig concessionirten Bahn mit allen dazu gehörigen beweglichen und unbeweglichen Sachen, einschliesslich des Fahrparks, der Materialvorräthe und Cassenvorräthe, der eventuell ein Eigenthum der Concessionäre bildenden Schleppbahnen und der gesellschaftlichen Nebengeschäfte, sowie der aus dem Anlagecapitale gebildeten Betriebs- und Reservefonds, soweit letztere nicht mit Genehmigung der Staatsverwaltung bereits bestimmungsgemäss verwendet worden sind.

§ 19.

Bei dem Erlöschen der Concession und mit dem Tage des Erlöschens tritt der Staat ohne Entgelt in das lastenfreie Eigenthum und in den Genuss der concessionirten Bahn und des sämmtlichen beweglichen und unbeweglichen Zugehörs, einschliesslich des Fahrparkes, der Materialvorräthe und Cassenvorräthe, der eventuell ein Eigenthum der Concessionäre bildenden Schleppbahnen und der gesellschaftlichen Nebengeschäfte und der aus dem Anlagecapitale gebildeten Betriebs- und Reservefonds in dem im § 18, Z. 5, bezeichneten Umfange.

Sowohl beim Erlöschen dieser Concession, als auch bei der Einlösung der Bahn (§ 18) behalten die Concessionäre das Eigenthum des aus dem eigenen Erträgnisse der Unternehmung gebildeten Reservefonds und der etwaigen Abrechnungs-Guthaben, dann auch jener aus dem eigenen Vermögen errichteten und rücksichtlich erworbenen besonderen Anlagen und Gebäude, zu deren Erbauung oder Erwerbung die Concessionäre von der Staatsverwaltung mit dem ausdrücklichen Beisatze ermächtigt wurden, dass diese Sachen kein Zugehör der Eisenbahn bilden.

§ 20.

Im Falle der Bildung einer Actiengesellschaft hat der von der Staatsverwaltung bestellte Commissär auch das Recht, den Sitzungen des Verwaltungsrathes oder der sonst als Gesellschaftsvorstand fungirenden Vertretung, sowie den Generalversammlungen, so oft er es für angemessen erachtet, beizuwohnen und alle etwa den Gesetzen, der Concession oder den Gesellschaftsstatuten zuwiderlaufenden, bezw. den öffentlichen Interessen und dem finanziellen Interesse des garantirenden Staatsschatzes nachtheiligen Beschlüsse und Verfügungen zu sistiren; in einem solchen Falle hat jedoch der Commissär sogleich die Entscheidung des Handelsministeriums einzuholen, welche ohne Aufschub erfolgen und für die Gesellschaft bindend sein soll.

§ 21.

Der Staatsverwaltung wird ferner das Recht vorbehalten, wenn ungeachtet vorausgegangener Warnung wiederholt eine Verletzung oder Nichtbefolgung einer der in der Concessionsurkunde oder in den Gesetzen auferlegten Verpflichtungen vorkommen sollte, die den Gesetzen entsprechenden Massregeln dagegen zu treffen und nach Umständen noch vor Ablauf der Concessionsdauer die Concession für erloschen zu erklären.

Indem Wir Jedermann ernstlich verwarnen, den Bestimmungen dieser Concession entgegen zu handeln, und den Concessionären das Recht einräumen, wegen des erweislichen Schadens vor Unseren Gerichten auf Ersatz zu dringen, ertheilen Wir sämmtlichen Behörden, die es betrifft, den gemessenen Befehl, über die Concession und alle darin enthaltenen Bestimmungen strenge und sorgfältig zu wachen.

Zu Urkund dessen erlassen Wir diesen Brief, besiegelt mit Unserem grösseren Insiegel, in Unserer Reichshaupt- und Residenzstadt Wien am zweiten Tage des Monates December im Jahre des Heiles Eintausend achthundert neunzig und fünf, Unserer Reiche im achtundvierzigsten.

(L. S.) **Franz Joseph** m. p.

Badeni m. p. **Glanz** m. p. **Biliński** m. p.

Concessionsbedingnisse für die Locomotiv-Eisenbahn von Karlsbad nach Johanngeorgenstadt, den Betrieb betreffend.

1. Personen- und Gütertarife.

Die Tarife für den Personen- und Gütertransport, die Waarenclassification und alle auf den Frachtentransport bezüglichen Nebenbestimmungen unterliegen der Genehmigung des k. k. Handelsministeriums, wobei einerseits auf die öffentlichen Rücksichten, andererseits auf eine ausreichende Rentabilität des Bahnunternehmens Bedacht genommen werden soll.

Der die gemeinsamen Bestimmungen für den Transport von Eil- und Frachtgütern, sowie von lebenden Thieren, Fahrzeugen und Leichen enthaltende Tariftheil I der österreichisch-ungarischen Eisenbahnen wird über Verlangen des k. k. Handelsministeriums auch auf die gegenwärtig concessionirte Localbahn Anwendung zu finden haben. Auch werden die Concessionäre sich den Anordnungen wegen des Beitrittes zu einem eventuell zu erstellenden Tariftheile I für den Personenverkehr zu fügen haben.

Die einzuhebenden Fahr- und Frachtpreise und sonstigen Gebühren dürfen nur in der jeweiligen gesetzlichen Landeswährung ohne Agiozuschlag berechnet werden.

Sobald die Bahn in zwei auf einander folgenden Betriebsjahren ein Reinerträgniss von mindestens sieben Percent des Anlagecapitals geliefert hat, kann das k. k. Handelsministerium eine verhältnissmässige Herabsetzung der bis dahin in Kraft gestandenen Tarifsätze anordnen.

Dem k. k. Handelsministerium bleibt ferner vorbehalten, im geeigneten Zeitpunkte die im Interesse der österreichischen Mühlenindustrie etwa gebotenen Verfügungen hinsichtlich der tarifarischen Behandlung von Getreide und Mehl zu treffen.

2. Nothstandstarife.

In Fällen eines Nothstandes und aussergewöhnlicher Theuerung von Lebensmitteln für Menschen und Nutzthiere in den im Reichsrathe vertretenen Königreichen und Ländern ist der Handelsminister berechtigt, nach Erforderniss die einschlägigen Frachtpreise herabzumindern.

3. Leistungen für die Postanstalt.

Die Concessionäre sind verpflichtet, die Post und die Postbediensteten mit allen fahrplanmässigen Personen- und gemischten Zügen zu befördern.

Für diese, sowie für sonstige Leistungen zu Zwecken der Postanstalt können die Concessionäre ein angemessenes, im Wege der Vereinbarung festzustellendes Entgelt in Anspruch nehmen.

Die Beförderung der Briefpost mit Ausschluss von Geld- und Werthsendungen hat jedoch unentgeltlich zu erfolgen.

Die Feststellung der Fahrpläne der zur Postbeförderung benützten Züge hat nach den jeweilig bestehenden Vorschriften mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde zu erfolgen.

Sollten für die Ausübung des Postdienstes in den Stationen besondere Localitäten erforderlich werden, so wird eine besondere Vereinbarung bezüglich der in Form eines Miethzinses zu leistenden Entschädigung für die Benützung dieser von den Concessionären beizustellenden Räumlichkeiten zu treffen sein.

Die innere Einrichtung, Reinigung, Beleuchtung und Beheizung dieser Räumlichkeiten obliegt der Postverwaltung.

Correspondenzen, welche in Beziehung auf die Verwaltung der Eisenbahn zwischen der Direction oder dem Vorstande der Eisenbahnunternehmung und ihren untergeordneten Organen oder von diesen unter einander geführt werden, dürfen durch die Bediensteten der Bahnanstalt befördert werden.

4. Leistungen für die Staatstelegraphenanstalt.

Die Concessionäre übernehmen die Verpflichtung, die für den Bahnbetrieb und die Signalisirung erforderlichen Telegraphenleitungen auf eigene Kosten entweder nach Anordnung oder durch Vermittlung der Staatstelegraphenanstalt herzustellen, einzurichten und zu erhalten, und diese Telegraphenleitungen gegen eine zu vereinbarende billige Entschädigung auch für Staats- und Privatcorrespondenz verwenden zu lassen.

Der Staatsverwaltung steht es frei, selbstständige Leitungen auf dem von den Concessionären eingelösten oder sonst für Bahnzwecke benützten Grund und Boden ohne jede Vergütung oder Entschädigung anzulegen und im Falle der Anlegung einer selbstständigen Bahnbetriebsleitung diese Drähte der Staatstelegraphen an den Stützpunkten dieser Leitung anzubringen.

Zur Beaufsichtigung und Instandhaltung solcher Staatslinien, insoweit diese letztere nicht besondere Fachkenntnisse erfordert, haben die Concessionäre durch das Bahnpersonal unentgeltlich mitzuwirken.

Die Concessionäre sind ferner verpflichtet, auf der concessionirten Bahn die Materialien und Requisiten der Staatstelegraphenanstalt nach den für Militärtransporte giltigen Tarifsätzen zu befördern, in den Stationen unentgeltlich zu lagern und zu verwahren.

Die Concessionäre sind schliesslich verpflichtet, sich bezüglich der concessionirten Bahn auch der in Aussicht genommenen, im Verordnungswege durchzuführenden Regelung der Beziehungen der Staatstelegraphenanstalt zu den Localbahnen zu unterwerfen.

5. Unentgeltliche Beförderung von Staatsbediensteten bei Dienstreisen.

Staatsbeamte, Angestellte und Diener, welche im Auftrage der die Aufsicht über die Verwaltung und den Betrieb der Eisenbahnen führenden Behörden oder zur Wahrung der Interessen des Staates in Folge der Concession oder aus Gefällsrücksichten die Eisenbahn benützen und sich mit den vom k. k. Handelsministerium zum Zwecke ihrer Legitimation auszustellenden amtlichen Certificaten ausweisen, müssen sammt ihrem Reisegepäcke unentgeltlich befördert werden.

6. Beförderung der Civilwachkörper.

Für die Beförderung der Civilwachkörper (Sicherheitswache, Finanzwache etc.) haben die für Militärtransporte geltenden ermässigten Tarifsätze analoge Anwendung zu finden.

7. Beförderung von Schüblingen und Sträflingen.

Schüblinge, Sträflinge und sonstige auf öffentliche Kosten zwangsweise zur Beförderung gelangende Personen, sowie deren Escorte, letztere auch auf der Rückfahrt, sind zu der hiefür jeweilig bei den k. k. Staatsbahnen geltenden ermässigten Fahrgebühr zu befördern.

Für derlei Transporte, welche stets in abgesonderten Coupés untergebracht werden müssen, sind mit den competenten Behörden bestimmte Tage und Züge zu vereinbaren.

8. Sendungen für Zwecke der Staats-Pferdezuchtanstalten.

Die für Zwecke der Staats-Pferdezuchtanstalten veranlassten Sendungen und deren Begleitung geniessen, insoweit hiefür nicht besondere Begünstigungen festgesetzt sind, die für Militärtransporte geltenden ermässigten Tarifsätze.

9. Gesetzliche Regelung der Tarife und öffentlichen Leistungen.

Die Regelung der Personen- nnd Frachtentarife (Z. 1 und 2), sowie der Leistungen für öffentliche Zwecke (Z. 3 bis 8) bleibt der Gesetzgebung jederzeit vorbehalten. Einer solchen Regelung haben die Concessionäre sich zu unterwerfen.

Wien, am 27. December 1895.

Der k. k. Handelsminister:
Glanz m. p.

Bewilligung zur Errichtung einer Actiengesellschaft unter der Firma: „K. k. priv. Oesterreichisches Creditinstitut für Verkehrsunternehmungen und öffentliche Arbeiten."

Das k. k. Ministerium des Innern hat auf Grund Allerhöchster Ermächtigung der Niederösterreichischen Escompte-Gesellschaft in Wien im Vereine mit dem Dr. Ludwig Ritter von Gutmann und der Grosshandlungsfirma Schöller & Cie. in Wien die Bewilligung zur Errichtung einer Actiengesellschaft unter der Firma: „K. k. priv. Oesterreichisches Creditinstitut für Verkehrsunternehmungen und öffentliche Arbeiten" mit dem Sitze in Wien ertheilt und deren Statuten genehmigt.

Wien, am 14. Jänner 1896. — Z. 901. H.-M.-Z. 3565 ex 1895.

Das k. k. Handelsministerium hat im Einvernehmen mit dem k. k. Finanzministerium mit Erlass vom 24. März 1895, Z. 11.903, die mit den Erlässen vom 28. December 1889, Z. 53.709, und vom 31. Jänner 1890, Z. 2161, dem galizischen Landesausschusse als Vertreter des galizischen Landesfonds ertheilten Concessionen zur Errichtung und zum Betriebe je eines öffentlichen, mit einem Freilager verbundenen Lagerhauses in Krakau und Lemberg für Getreide aller Art, Hülsenfrüchte, Oelsaaten, nicht besonders benannte Sämereien und Spiritus auf die Einlagerung von Waaren aller Art, mit Ausnahme von Mineralölen und den von der Aufbewahrung in öffentlichen Lagerhäusern überhaupt ausgeschlossenen Waaren, ausgedehnt.

Mit dem Erlasse vom 19. Jänner 1896, Z. 1001, wurde einvernehmlich mit dem k. k. Finanzministerium das für diese Lagerhäuser vorgelegte Reglement genehmigt.

Wien, am 19. Jänner 1896. Z. 1001.

Kundmachung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 24. Jänner 1896, Z. 40. betreffend die Liste der Eisenbahnen, auf welche das internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr Anwendung findet.

Ungarn.

Mit Note vom 12. Jänner 1896 ist im Auftrage des Herrn kgl. ungarischen Handelsministers vom kgl. Eisenbahn- und Schiffahrts-Inspectorat in Budapest das Centralamt für den internationalen Eisenbahntransport in Bern ersucht worden, die am 23. December 1895 eröffnete Theilstrecke Baranya-Sellye — Našic der im Betriebe der kgl. Ungarischen Staatsbahnen stehenden Szt. Lörincz-Slatina-Našicer Localbahn in die Liste der dem internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr vom 14. October 1890 unterstehenden Eisenbahnen aufzunehmen.

Das genannte Centralamt hat hievon gemäss Art. 58, Absatz 1, des internationalen Uebereinkommens entsprechende Vormerkung genommen. Eine Aenderung in der Liste ist nicht erforderlich, da die Szt. Lörincz-Slatina-Našicer Localbahn in derselben unter g^2 der von der kgl. ungarischen Staatsbahnverwaltung betriebenen Linien bereits aufgenommen ist. Mit Rücksicht hierauf ist auch der wirkliche Eintritt der neuen Eisenbahnstrecke in den internationalen Transportdienst vom Tage der Betriebseröffnung an zu rechnen.

Hievon wurden gemäss Art. 57, Z. 1, des internationalen Uebereinkommen die betheiligten Vertragsstaaten mit dem Circularschreiben das Centralamtes vom 18. Jänner 1896 in Kenntniss gesetzt.

Wien, am 24. Jänner 1896.

Verlängerung der Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine schmalspurige Localbahn von Böhm.-Kamnitz nach Herrnskretschen, sowie von Herrnskretschen nach Laube mit Abzweigung von der erstgenannten Linie nach Kreibitz-Teichstadt und nach Tetschen.

Das k. k. Handelsministerium hat die dem Bauunternehmer Victor Noback in Prag mit dem Erlasse vom 9. November 1894, Z. 52.998 (Verordnungs-Blatt Nr. 135 vom 24. November 1894), ertheilte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine schmalspurige Localbahn von Böhm.-Kamnitz nach Herrnskretschen, sowie von Herrnskretschen nach Laube mit Abzweigung von der erstgenannten Linie nach Kreibitz-Teichstadt und nach Tetschen auf ein weiteres Jahr verlängert.

Wien, am 31. December 1895. Z. 64.535.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Linie Czernowitz—Nowosielitza: Erweiterung der Station Sadagóra: Politische Begehung und Enteignungsverhandlung.) Die k. k. Landesregierung in Czernowitz hat die politische Begehung und Enteignungsverhandlung hinsichtlich des Projectes für die Erweiterung der Station Sadagóra für den 1. Februar anberaumt, und wurde mit der Leitung der Commission der k. k. Bezirkscommissär Julius Patak betraut. [G.-I.-Z. 721.]

Kaschau - Oderberger Eisenbahn. (Waschküche in Karwin.) In der Station Karwin wurde eine Waschküche hergestellt. [24. December, Z. 75.531 ex 1895.]

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Linie Wien—Krakau: Requisitenschuppen in Wien.) Das geänderte Project für die Herstellung eines heizbaren Requisitenschuppens mit Riegelmauerwerk für Zwecke des Kohlengrosshändlers Moritz Schüller im vierten Kohlenhofe des Bahnhofes in Wien wurde genehmigt. [12. December, Z. 72.983 ex 1895.]

— (Bauliche Herstellungen am Bahnhofe in Prerau.) Die in der Station Prerau bestehenden Zwischenperrons I und II wurden verlängert und an den dortselbst befindlichen Nebengebäuden Zubauten hergestellt. [24. December, Z. 71.513 ex 1895.]

— (Linie Lundenburg—Brünn: Wächterhaus in Branowitz.) Auf Grund des anstandslosen Ergebnisses der am 28. November 1895 durchgeführten Localverhandlung wurde die Herstellung eines vierfachen Wächterhauses genehmigt. [21. December, Z. 74.715 ex 1895.]

— (Linie Dzieditz Saybusch-Zabłocie: Telephonhütte in Bielitz.) Für Zwecke der Bielitz-Bialaer Localeisenbahn-Gesellschaft wurde auf dem Bahnhofe in Bielitz eine Telephonhütte hergestellt. [12. Jänner, Z. 2120.]

Localbahn Melnik-Mšeno. (Bauconsens.) Auf Grund des anstandslosen Ergebnisses der in der Zeit vom 24. September bis 2. October 1895 durchgeführten politischen Begehung und Enteignungsverhandlung, verbunden mit der Festsetzung der feuersicheren Herstellungen betreffend die projectirte Localbahn von Melnik nach Mšeno mit einer Abzweigung von Lhotka nach Střednic und der Verbindung von Melnik zum Elbe-Umschlagplatze, ferner die projectirte Anschlussstation Melnik der genannten Localbahn, wurde der Bauconsens ausschliesslich der Theilstrecke km 20·5—21·4 Seitens der Commission ertheilt. [H.-M.-Z. 3669.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Waldbahn Demnia - Butywlathal. (Locomotivprüfung.) Am 11. Jänner fand die technisch-polizeiliche Prüfung der im Jahre 1895 von der Locomotivfabrik Krauss & Comp. in Linz erbauten schmalspurigen Tenderlocomotive „Korostow“, Fabr.-Nr. 3317, welche für die Waldbahn Demnia-Butywlathal bestimmt ist, statt. Der Kessel dieser Locomotive wurde laut Certificat der gesetzlichen Probe unterzogen. Die Locomotive ist nach dem mit H.-M.-Z. 14.451 vom 31. März 1893 genehmigten Typenplane erbaut. Dieselbe hat zwei Achsen, welche mit einander gekuppelt sind und deren zweite die Triebachse ist, innerhalb der Räder liegenden Rahmen, horizontale, ausserhalb liegende Cylinder. Die Steuerung ist nach Stephenson. Der Rahmen ist durch drei Blattfedern, wovon die der zweiten Achse quer liegt, gegen die Achsen abgefedert. Die vorgeschriebenen Kesselarmaturen sind vollständig. Es befinden sich ferner auf der Locomotive eine Dampfpfeife, zwei Injectoren, ein Sandkasten, ein Rauchfang mit Funkenrosette, ein fest anschliessender Aschenkasten mit zwei vom Führerstand aus bewegbaren Klappen, eine auf die zweite Achse mit vier Klötzen wirkende Spindelbremse und federnde Zug- und Stossvorrichtung. Es wurden auf der Waldbahn Demnia - Butywlathal mehrere Probefahrten vorgenommen, bei welchen die Geschwindigkeit von 25 km pro Stunde in beiden Richtungen erreicht wurde. In Anbetracht des günstigen Ergebnisses der durchgeführten technisch-polizeilichen Erprobung obwaltet gegen die Benützung der Locomotive auf der Waldbahn Demnia-Butywlathal kein Anstand. [G.-I.-Z. 25.101.]

Nachrichten aus Ungarn.

Projectirte Marosthalbahn, d. i. die Localbahn Versecz — Gattaja — Lugos — Maros - Illye. (Concessionsurkunde zu Gunsten des Ausbaues und Betriebes der Theilstrecke Versecz—Gattaja.) Der „Vasuti és közlekedési közlöny“ Nr. 5 vom 10. Jänner und dessen darauf folgende Nummern verlautbart die mit Erlass des kgl. ungar. Handelsministers vom 16. December 1895, Z. 89.491, erflossene Concessionsurkunde zu Gunsten des Ausbaues und Betriebes der Theilstrecke Versecz—Gattaja der projectirten Localbahn Versecz—Gattaja—Lugos—Maros-Illye (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 21, Vorconcession Post 6, und Nr. 128 ex 1895). Der Concessionär dieser im Sinne des G.-A. XXXI ex 1880 und des diesen ergänzenden G.-A. IV ex 1888 als normalspurige Localbahn zu erbauenden und als solche zu betreibenden Localbahn ist der Einwohner von Germán, Reichstags-Abgeordneter Baron Georg Stojanovits de Latzona. Das effective Baucapital der von der Station Versecz der Linien Temesvár—Versecz—Báziás und Versecz—Kubin - Dunapart (Donau-Umschlagplatz [vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 54 ex 1894]) der kgl. Ungar. Staatsbahnen und der in deren Betriebe stehenden Linie Nagy-Becskerek—Versecz der Torontáler Comitats-Localbahn-Actiengesellschaft abzweigenden und diesen Knotenpunkt in der Station Gattaja mit der als Sackbahn endigenden Flügelbahn Vojtek - Gattaja—Német-Bogsán (—Resicza) verbindenden Theilstrecke der Gesammtlinie Versecz—Gattaja—Lugos—Maros-Illye ist mit 1,510.000 fl. bemessen, von welcher Summe der Betrag von 112.000 fl. für Beschaffung der Fahrbetriebsmittel entfällt.

Als Stationen und Verladestellen sind bestimmt:

1. die entsprechend zu erweiternde und einzurichtende Ausgangsstation Versecz des Knotenpunktes Versecz;
2. Versecz-Vásártér, Verladestelle;
3. Nagy-Szrediste, Station für den Gesammtverkehr;
4. Nagy-Szán (Station wie 3), Wasserstation;
5. Klopodia (Station wie 3);
6. Ferendia (Station wie 3);
7. Semlak (Station wie 3);
8. die entsprechend zu erweiternde und einzurichtende Endstation Gattaja der Linie Vojtek—Gattaja—Német-Bogsán (—Resicza).

Ausser den genannten Stationen können fernerhin mit Genehmigung des kgl. ungar. Handelsministers je nach Bedarf Haltestellen errichtet werden.

— (Fortsetzung der concessionirten Theilstrecke Versecz — Gattaja bis Maros-Illye.) Die Interessenten des Comitates haben den Beschluss gefasst, die Fortsetzung des Baues der bereits concessionirten Theilstrecke Versecz—Gattaja über Lugos bis Maros-Illye ungesäumt zur Ausführung zu bringen, aus welchem Anlasse eine Interessentendeputation zum kgl. ungar. Handelsminister entsendet wurde, welche diesem die Bitte vortrug, die Möglichkeit der Realisirung dieser Linie, deren eminente commercielle Bedeutung in einer Denkschrift nachgewiesen ist, durch Gewährung einer besonderen staatlichen Subvention zu fördern.

Eisenbahnprojecte. (Ertheilung von Vorconcessionen.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat den Nachbenannten die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten im Sinne der bestehenden Normen für nachbenannte Eisenbahnlinien ertheilt:

1. Mit Erlass vom 13. December 1895, Z. 61.660, dem Reichstags-Abgeordneten Stefan Teleszky und Edmund Gajári für eine von der Station Lepsény der Linie Budapest (Buda-[Ofen-] Chrisztinaváros [Christinenstadt])—Lepsény—Kanizsa —Pragerhof abzweigende und diese über Mezö-Szent-György, Puszta-Ecsi, Puszta Kis-Láng, die Meierhöfe Pál und Etelka, Dég und die Gemarkung der Gemeinde Szilas-Balhás in der Station Sárbogárd mit der Hauptlinie Budapest - Sárbogárd—Simontornya — Dombovár — Gyékényes — Zágrab (Agram)—Fiume der kgl. Ungarischen Staatsbahnen und deren Linie Sárbogárd - Szegzárd, eventuell in der Sárbogárd nächstliegenden Station Simontornya mit vorgenannter Hauptlinie verbindende normalspurige Localbahn, auf die Dauer eines Jahres.
2. Mit Erlass vom 17. December 1895, Z. 66.272, dem Ludwig Raymond-Schiller, Civilingenieur in Budapest, für eine aus dem Bereiche des Budapester VI. Stadtbezirkes, und zwar von der Juranicsgasse aus längs der Friedhofstrasse über Köbánya (Steinbruch) und die Gemarkung von Rákos-Csaba bis Péczel führende Strasseneisenbahn mit elektrischem Betriebe, auf die Dauer eines Jahres.

3. Mit Erlass vom 19. December 1895, Z. 83.761, der Wiener Firma Lindheim & Comp. und Consorten für eine von der Endstation Köszeg (Güns) der im Betriebe der Direction der Südbahn - Gesellschaft stehenden Localbahn Szombathely-Köszeg (Steinamanger-Güns) ausgehende und in deren nordwestlichen Verlängerung im Bereiche des Comitates Vas (Eisenburg) über Röt, Rendek, Léka, Német-Szent-Gróth, Lantosfalva und die Gemarkung der Gemeinde Pörgölin bis zur ungarisch-österreichischen Landesgrenze führende normalspurige Localbahn, auf die Dauer eines Jahres.
4. Mit Erlass vom 19. December 1895, Z. 82.109, dem Reichstags-Abgeordneten Julius Szajbély und Dr. Paul Mandel für eine von der Station Kénesd der Localbahn Gyulafehérvár (Karlsburg in Siebenbürgen)—Zalatna abzweigende und im Verfolge des Abrudbachthales, eventuell eine von der Endstation Zalatna selbst abzweigende und in deren Verlängerung über Bucsumon bis nach Abrudbánya (Comitat Alsó-Fehér) führende schmalspurige Localbahn, auf die Dauer eines Jahres.
5. Mit Erlass vom 19. December 1895, Z. 85.922, dem Reichstags-Abgeordneten Baron Fedor Nikolics für eine von der Station Versecz der Linien Temesvár-Jozsefváros (Josefstadt)—Versecz—Báziás und Versecz—Kubin-Dunapart (Donau-Umschlagsplatz) der kgl. Ungarischen Staatsbahnen, sowie der in ihrem Betriebe stehenden Linie Nagy-Becskerek—Versecz der Torontáler Comitats-Localbahn-Actiengesellschaft abzweigende und bis zu den Szászkabányáer Bergbaurevieren führende normalspurige, eventuell schmalspurige Localbahn mit Dampfbetrieb, auf die Dauer eines Jahres.

Ungarisches Communications- und Verkehrswesen im Jahre 1895. (Legislatorische Verfügungen.) Im Gebiete des Communications-, bezw. Verkehrswesens Ungarns traten im Laufe des Jahres 1895 (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 7 ex 1895, Legislatorische Verfügungen im Jahre 1894) vom kgl. ungar. Handelsminister der Legislative vorgelegte und von dieser approbirte Gesetze durch Allerhöchste Sanctionirung in Rechtskraft, und zwar:

G.-A. V. Sicherung des Ausbaues der Vicinalbahn Segesvár-Szent Agotha. (Sanctionirt am 28. April, kundgemacht am 5. Mai.) Durch Gestattung eines Steuerzuschlages von 5 pCt. ausser den bereits genehmigten 4 pCt.

G.-A. VI. Concessionirung der Vicinalbahn Párdány-Zsombolya. (Sanctionirt am 28. April, kundgemacht am 5. Mai.) An die Torontáler Vicinalbahn-A.-G.

G.-A. VII. Ausbau der Székler Eisenbahnen. $12^{8}/_{10}$ Millionen Gulden aus den Staatscassevorräthen für die Theillinien Szepsi-Szt. György bis zu der Auszweigung Ghymes und Flügelbahn. Vollendung am 17. November 1897. (Termin der rumänischen Anschlüsse.)

G.-A. XII. Ueber die der Budapester Elektrischen Untergrund-Eisenbahn-A.-G. zu bewilligenden staatlichen Begünstigungen. (Sanctionirt am 31. Mai, kundgemacht am 11. Juni.) Laut G.-A. XIII ex 1890 Steuerbefreiungen auf 15 Jahre und Stempelpauschale für 5 Jahre fl. 5000.

G.-A. XIII. Raabregulirungs-Agenden. (Sanctionirt am 5. Juni, kundgemacht am 11. Juni.) Laut G.-A. XV ex 1885 Anlehen fl. 7,040.000. Besteuerung des Schlüssels der Beitragsleistung. Der Vorschuss aus dem Theissfond (1·76 Millionen Gulden) und diverse Ausgaben im Betrage von fl. 850.000 im Wege eines Amortisationsanlehens der Raabregulirungs-Gesellschaft oder des Finanzministers (gegen Repartition auf die Interessenten) zu decken.

G.-A. XV. Ueber die Cassenbestände und die aus denselben zu bedeckenden Investitionen. (Sanctionirt am 8. Juni, kundgemacht am 11. Juni.) Einbeziehung der laut G.-A. XX ex 1892 dem Theiss-Szegediner Anlehenfond zur Verfügung stehenden und der staatlichen Schankrecht-Entschädigungen (G.-A. XXXVI ex 1888) in die Cassenbestände, Bestreitung der Regulirung der Donau und Theiss sammt Nebenflüssen (1894er Credit) $2^{1}/_{2}$ Millionen Gulden, der Staatsbahnwerkstätten und Erweiterung Fiumes und des Hafens 9 Millionen Gulden, der Grenzbahn M.-Sziget—Körösmezö 13 Millionen Gulden, die Anschaffung von 50 Locomotiven (fl. 1,651.061·26).

G.-A. XVI. Ueber die bei der Regulirung des Eisernen Thores an der unteren Donau auszuführenden Nachtragsarbeiten, sowie über die Bedeckung der Kosten der Regulirungsarbeiten im Wege einer Creditoperation. (Sanctionirt am 8. Juni, kundgemacht am 11. Juni.) Nachtragscredit fl. 8,125.000. Gesammtkosten fl. 18,600.000. Bewilligtes Anlehen: Vierpercentige, binnen 90 Jahren amortisirbare Obligationen (Zinsen und Amortisation durch Schiffahrtgebühren). Aus dem Anlehen sind zuerst Vorschüsse sammt Intercalarzinsen der Staatscasse zu ersetzen.

G.-A. XVIII. Ergänzung des Gesetzes über Waarenverkehrsstatistik und Modification (G.-A. XIII ex 1881). (Sanctionirt am 14. Juni, kundgemacht am 20. Juni.) Neue Anmeldungsblankette mit 10 Heller-Stempel: Waare, Menge, Ursprungsland, Bestimmungsort, Auf- und Abgabestation. Der Adressat hat die Waarendeclaration auszustellen; Strafe 2 bis 100 Kronen.

G.-A. XIX. Concessionirung der Vicinalbahn Kecskemét-Fülöpszállás. (Sanctionirt am 14. Juni, kundgemacht am 20. Juni.)

G.-A. XX. Concessionirung Székesfehérvár - Adonyszabolcs und Adonyszabolcs-Paks der Vicinalbahnen der Comitate Fehér und Tolna. (Sanctionirt am 14. Juni, kundgemacht am 20. Juni.) Locomotivbahn G.-A. XXXI ex 1880 und IV ex 1888.

G.-A. XXI. Vereinigung der Concessionsurkunden der das Eigenthum der Actiengesellschaft der Budapester Vicinalbahnen bildenden Eisenbahnlinien und des zu diesen Concessionsurkunden hinausgegebenen Anhanges. (Sanctionirt am 14. Juni, kundgemacht am 20. Juni.) Gesammtcapital fl. 2,701.000, Beschaffung durch fl. 3,688.800 $4^{1}/_{2}$percentige Actien, wovon als Investitionsreserve fl. 1,188.800 Actien separat zu verwalten sind. Tarifsätze sind specificirt 5 und 3 kr. für Personen und diverse Sätze für Reisegepäck, sowie Frachtgut.

G.-A. XXII. Concessionirung der Vicinalbahn Bodvavölgy. (Sanctionirt am 14. Juni, kundgemacht am 20. Juni.)

G.-A. XXIII. Concessionirung der Vicinalbahn Garamberzencze-Léva. (Sanctionirt am 14. Juni, kundgemacht am 20. Juni.)

G.-A. XXIV. Concessionirung der Vicinalbahn des Comitates Nógrád. (Sanctionirt am 14. Juni, kundgemacht am 20. Juni.)

G.-A. XXVI. Concessionirurg der Vicinalbahn Pápa-Csorna. (Sanctionirt am 14. Juni, kundgemacht am 20. Juni.)

G.-A. XXVII. Concessionirung der Vicinalbahn Karczag-Tiszafüred. (Sanctionirt am 14. Juni, kundgemacht am 20. Juni.)

G.-A. XXVIII. Concessionirung der Vicinalbahn Kaposvár-Fonyód. (Sanctionirt am 15. Juni, kundgemacht am 20. Juni.)

G.-A. XXIX. Concessionirung der Vicinalbahn Zólyom-Brezó—Breznóbánya—Tiszolcz. (Sanctionirt am 15. Juni, kundgemacht am 20. Juni.)

G.-A. XXX. Ueber die Modification der Concessionirung Nagy-Kikinda—Nagy-Becskerek. (Sanctionirt am 15. Juni, kundgemacht am 20. Juni.)

G.-A. XXXI. Concessionirung der Vicinalbahn Györ-Veszprém-Dombovár. (Sanctionirt am 15. Juni, kundgemacht am 20. Juni.)

G.-A. XXXII. Concessionirung der Vicinalbahn Zalavölgy. (Sanctionirt am 15. Juni, kundgemacht am 20. Juni.)

G.-A. XXXIII. Concessionirung der Vicinalbahn Csákovár-Bóka. (Sanctionirt am 15. Juni, kundgemacht am 20. Juni.)

G.-A. XXXIV. Ueber die staatliche Unterstützung des Baues von Seeschiffen. (Sanctionirt am 15. Juni, kundgemacht am 20. Juni.) Eisen- und Stahlschiffskörper 30 bis 60 Kronen, Holz 10 bis 25 Kronen per Tonne kubischen Inhaltes, für neue Maschinen 10 bis 15 Kronen, für Kessel und Röhrenleitungen 6 bis 10 Kronen nach je 100 Kilogramm (inländisches Material). Insgesammt jährlich 200.000 Kronen.

G.-A. XXXVIII. Aufnahme eines Landesanlehens Seitens der Verwaltung Bosniens und der Herzegowina. Nominal 24 Millionen Kronen. (Sanctionirt am 8. Juli, kundgemacht am 14. Juli.) Binnen 60 Jahren rückzahlbar. Erlös zu Rückzahlung der Bahnen Zenica - Sarajevo und Mostar - Metković (I ex 1881, XXVII ex 1884), den gemeinsamen Activen noch aushaftende fl. 4,139.000 und Restbetrag fl. 100.000 Doboj-Siminhan (XIII ex 1885) und zu Investitionen. Zinsen und Amortisationen in das ordentliche Erforderniss des Landesbudgets einzustellen.

G.-A. XL. Uebergabe der aus dem Occupationscredite gebauten Bahn Brod-Zenica (sammt Verbindungsbahn Slavonisch-Brod Bosnisch-Brod). (Sanctionirt am 15. Juli, kundgemacht am 25. Juli.) Rückzahlung fl. 8,088.373·87 (zinsenfrei) nach Quotenschlüssel zwischen Oesterreich und Ungarn getheilt. Ferner Einwilligung, dass jährlicher Zuschuss zu Banjaluka-Doberlin, Beitrag zu Meliorationsarbeiten Brod-Zenica und rascherer Abzahlung der aus den gemeinsamen Activen gedeckten Bahnbauten, endlich Rückerstattung der Baukosten Brod-Zenica erfolge.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. (Eröffnung der Ausweiche Csoma für den Frachtenverkehr in Wagenladungen.) Die Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen verlautbart, dass die auf der Hauptlinie Budapest—Dombovár—Zákány—Zágráb (Agram)—Fiume zwischen den Stationen Dombovár und Báté gelegene Ausweiche Csomá am 1. Jänner für den Frachtenverkehr in Wagenladungen eröffnet wurde. Eil- und Stückgüter, lebende Thiere, sowie solche Sendungen, zu deren Ein- und Ausladen besondere Einrichtungen und Requisiten nöthig

sind, können nicht befördert werden. Die zum Beladen auf dieser Ausweiche erforderlichen Waggons sind 24 Stunden früher schriftlich, und zwar je nach der Richtung der Sendung in Dombovár oder Báté, zu bestellen; ebenso hat auch die Aufgabe und das Auslösen der Güter in einer dieser Stationen zu erfolgen.

Ausland.

Deutsches Reich. (Eröffnung von Bahnstrecken im Monate October 1895.) Im Deutschen Reiche wurden im Laufe des Monates October 1895 folgende Bahnstrecken eröffnet:

a) In Preussen: Am 1. October die Verbindungsbahn zwischen dem Bahnhofe Düsseldorf-Bilk und dem Hafenbahnhofe der Stadt Düsseldorf mit der Station Düsseldorf-Hafen für den Güterverkehr in Wagenladungen; die Beförderung von Fahrzeugen und Sprengstoffen ist ausgeschlossen; von demselben Tage ab findet eine Beförderung auf der bisherigen Anschlussbahn vom Bahnhofe Düsseldorf-Bilk nach den Geleisen am Rheinwerft nicht mehr statt. Die 24·01 km lange Nebenbahn Ziegenrück-Lobenstein im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Erfurt für den öffentlichen Verkehr; die an dieser Nebenbahn gelegenen Stationen Liebschütz (ab Ziegenrück 3·56 km), Lückenmühle (10·86 km), Remptendorf (13·61 km), Friesau-Ebersdorf (17·11 km) und Lobenstein (24·01 km) besitzen nach Massgabe ihrer baulichen Einrichtungen die Befugniss zur Abfertigung von Personen, Gepäck, Eilgut, Frachtstückgut, Wagenladungen und lebenden Thieren, die Station Lobenstein ausserdem noch die Befugniss zur Abfertigung von Fahrzeugen und Leichen; die Annahme und Ausgabe von Sprengstoffen ist ausgeschlossen. Die 22·91 km lange Strecke Hansdorf—Priebus der Localbahn-Actiengesellschaft in München für den öffentlichen Verkehr mit folgenden Stationen und Entfernungen: Hansdorf (Anschlussstation), Nieder-Ullersdorf (2·02 km), Teichdorf (4·35 km), Ober-Ullersdorf (5·52 km), Ober-Hartmannsdorf (10·25 km), Wiesau-Kr. Sagan (13·27 km), Gross-Selten (17·70 km) und Priebus (22·91 km); die Haftung nach den Bestimmungen des § 7 des Vereins-Wagenübereinkommens für die auf diese Localbahn übergehenden Wagen hat die kgl. Eisenbahn-Direction zu Breslau übernommen. Die 20·83 km lange Strecke Pretzsch-Düben im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Halle a. S. für den öffentlichen Verkehr mit folgenden Verkehrsstellen und Entfernungen: Pretzsch (bestehende Station), Splau (Haltepunkt, 3·04 km), Bad Schmiedeberg (Station, 4·89 km), Moschwig (Haltepunkt, 7·39 km), Söllichau (Haltestelle, 14·26 km) und Düben (bestehende Station, 20·83 km); die Station Bad Schmiedeberg und die Haltestelle Söllichau dienen dem Gesammtverkehre, letztere jedoch mit Ausnahme der Auf- und Abgabe von Fahrzeugen, die Haltepunkte dagegen nur dem Personenverkehre. Die ausser Betrieb gesetzte und wieder ausgebaute, 11 km lange Strecke Katernberg—Vogelheim—Osterfeld im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Essen unter Einführung in den Rangirbahnhof Osterfeld K.M. mit der gleichzeitig hergestellten Abzweigung nach dem Rangirbahnhofe Frintrop für den öffentlichen Verkehr. Die 43·13 km lange Strecke Bromberg—Znin im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Bromberg für den öffentlichen Verkehr mit folgenden Verkehrsstellen und Entfernungen: Bromberg (bestehende Station), Jesuitersu (Haltestelle, 9·3 km), Rinarsebewo (Haltestelle, 14·76 km), Schubin (Bahnhof, 24·38 km), Wonsosch (Haltestelle, 30·45 km), Jaroschewo (Haltestelle, 38·79 km) und Znin (Bahnhof, 43·13 km); die Verkehrsstellen dienen dem Gesammtverkehre. Ferner die 70 km lange Kleinbahn Trachenberg-Militsch-Sulmierschütz nebst Abzweigung von Przyttkowitz nach Prausnitz mit den Stationen Trachenberg, Hermenau, Kanterwitz, Powitzko, Przyttkowitz, Dobrtowitz, Ellguth, Peterwitz, Prausnitz, Schätzke, Gr.-Ossig, Fürstenau, Birnbäumel, Sulau, Protsch, Postel, Karmine, Kasawe, Militsch Stadt Haltestelle, Militsch Bahnhof, Althammer, Grabofnitze, Bratschelhof, Gontkowitz, Gr.-Tschunkawe, Niederwiesenthal, Golkowe und Sulmiercyce für den öffentlichen Verkehr. — Am 12. October die Theilstrecke Raths—Damnitz—Muttrin der Stolpethalbahn mit den Stationen Starnitz (22·6 km von Stolp), Medenick-Dübsow (24·1 km) und Muttrin für den Personen-, Gepäcks-, Vieh- und Güterverkehr mit Ausschluss von Expressgut, Fahrzeugen und Leichen; die Leitung des Betriebes ist der Betriebsabtheilung Stettin der Gesellschaft mit beschränkter Haftung Lenz & Cie. in Stettin übertragen. — Am 15. October die 57·26 km lange Nebenbahn Callies-Wulkow im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Bromberg, von welcher die Theilstrecke Wulkow—Stolzenhagen bereits am 1. September 1895 für den Güterverkehr in Wagenladungen eröffnet worden ist, für den Gesammtverkehr; die Stationen Barskewitz, Panzin, Stolzenhagen, Tornow, Falkenwalde, Gutsdorf, Reetz und Steinberg i. Brdbg. dienen dem Gesammtverkehre, der Haltepunkt Hassendorf dem Personen- und Gepäcksverkehre. — Am 15. October die 22·57 km lange Strecke Homburg v. d. H.—Usingen im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Frankfurt a. M. für den öffentlichen Verkehr mit folgenden Verkehrsstellen und Entfernungen: Homburg v. d. H. (Haltestelle), Seulberg (Haltepunkt, 3·66 km), Friedrichsdorf (Haltestelle, 4·87 km), Köppern (Haltestelle, 6·98 km), Saalburg (Haltepunkt, 11·85 km), Wehrheim (Haltestelle, 14·11 km), Anspach (Haltestelle, 18·28 km) und Usingen Bahnhof, 22·57 km); die Haltestelle Homburg v. d. H., sowie die Haltepunkte Seulberg und Saalburg dienen nur dem Personenverkehre, während sich die Abfertigungbefugnisse der übrigen Verkehrsstellen auf Personen, Gepäck, Güter, Leichen, Fahrzeuge und lebende Thiere erstrecken; die Strecke Homburg v. d. H.—Usingen ist den Betrieb-, bezw. Maschinen-, Verkehrs- und Werkstätten-Inspectionen zu Frankfurt a. M. unterstellt. — Schliesslich am 20. October die 27·141 km lange Strecke Studzinna—Landesgrenze bei Troppau im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Kattowitz für den öffentlichen Verkehr; die Verkehrsstellen und deren Entfernungen von Ratibor sind folgende: Studzinna (Anschlussstation an die Linie Neisse—Ratibor, 3·355 km), Kranowitz (Haltestelle, 9·756 km), Kuchelna (Haltestelle, 14·986 km), Bolatitz (Haltestelle, 19·158 km), Deutsch-Krawarn (Haltestelle, 24·976 km) und Landesgrenze bei Troppau (30·496 km); die Haltestellen besitzen sämmtlich die Befugniss zur Abfertigung von Personen, Gepäck, Eilgut, Frachtstückgut, Wagenladungen und Leichen; die Abfertigung lebender Thiere kann dagegen nur auf den Haltestellen Kranowitz und Deutsch-Krawarn erfolgen; zur Annahme und Auslieferung von Fahrzeugen und Sprengstoffen sind die Haltestellen nicht geeignet.

b) In Sachsen: Am 1. October die 20·98 km lange Strecke Stollberg—Altchemnitz der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen für den öffentlichen Verkehr mit folgenden Verkehrsstellen und Entfernungen: Stollberg (bestehende Station), Niederdorf (Haltestelle, 2·45 km), Pfaffenhain (Haltestelle, 6·49 km), Jahnsdorf i. Erzg. (Haltestelle, 9·21 km), Neukirchen (Haltestelle, 12·25 km), Harthau (Haltestelle, 14·91 km), Nieder-Harthau (Haltestelle, 16·67 km), Ober-Altchemnitz (Haltepunkt, 17·72 km), Nieder-Altchemnitz (Ladestelle, 18·77 km) und Altchemnitz (Bahnhof, 20·98 km); die Verkehrsstellen dienen dem Gesammtverkehre mit Ausnahme des Haltepunktes Ober-Altchemnitz, der nur für den Personenverkehr eingerichtet, und der Ladestelle Nieder-Altchemnitz, welche zunächst noch unausgeführt geblieben ist. Ferner die 11·49 km lange Strecke Olbernhau—Neuhausen i. S. der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen für den öffentlichen Verkehr mit nachstehenden Verkehrsstellen und Entfernungen: Olbernhau (bestehende Station), Grünthal (Haltestelle, 2·26 km), Schweinitzthal (Haltestelle, 4·74 km), Niederseiffenbach (Haltestelle, 7·30 km), Dittersbach-Seiffen (Haltestelle, 9·21 km) und Neuhausen in Sachsen (Bahnhof, 11·49 km); die Verkehrsstellen dienen dem Gesammtverkehre.

c) In Bayern: Am 24. October die 18·34 km lange Theilstrecke Breitengussbach—Ebern der Localbahn Breitengussbach-Maroldsweisach der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen für den Personen- und Güterverkehr mit folgenden Verkehrsstellen und Entfernungen: Breitengussbach (bestehende Station), Baunach (Haltestelle, 3·83 km), Reckendorf (Haltestelle, 7·79 km), Manndorf (Halteplatz, 10·27 km), Rentweinsdorf (Haltestelle, 13·40 km) und Ebern (Haltestelle, 18·34 km); die Haltestellen sind für den Personen- und Güterverkehr eingerichtet, während der Halteplatz Manndorf nur dem Personenverkehre dient; doch können auch an letzterem während des Zugsaufenthaltes Expressgüter im Stückgewichte bis zu 200 kg, sowie Kleinvieh in Einzelsendungen durch Vermittlung des Conducteurs zur Aufgabe gelangen; die Abgabe der Fahrkarten und die Gepäcksabfertigung im Localverkehre erfolgt am oder im Zuge; der kleinste Bogenhalbmesser beträgt 300 m, so dass auch Wagen mit grösserem festen Radstande als 4·5 m, jedoch mit nicht mehr als 10.000 kg Bruttolast für die Achse, auf die Localbahn übergehen können; die Betriebsleitung hat ihren Sitz in Ebern.

d) In Elsass-Lothringen: Am 1. October die Strecke Kalhausen—Saargemünd der Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen mit den Stationen Kalhausen, Wittringen, Stettingen und Saareinsmingen für den öffentlichen Verkehr.

Italien. (Länge der in der Zeit vom 1. Juli 1894 bis zum 30. Juni 1895 dem öffentlichen Verkehre übergebenen Linien.)

	Eröffnungsdatum	Kilometer
Mittelmeernetz:		
Pisciotta—Praja Ajello	30. Juli	63
Borgotaro—Pontremoli	1. August	18
Pizzo—Sant'Eufemia Marina	15. November	31
Sant'Eufemia—Marcellinara	15. November	25
Adriatisches Netz:		
Bellano—Colico	1. August	14
Bosco—Redole—Boiano	1. August	12
Fabriano—Pergola	28. April	32
Sicilisches Netz:		
Castelbuono—Tusa	24. December	14
Capodorlanda—Zappella—Tusa	16. Juni	50
Diverse Eisenbahnen:		
Varese—Porto-Ceresio	19. Juli	15
Catania—Borgo—Adernò	2. Februar	35
Catania (—Borgo)—Catania (—Gaito)	13. März	2
Adernò—Bronte	2. Juni	17

England. Fahrbarer Krahn in der Personenhalle der Victoriastation in Manchester.) In Folge der zahlreichen Geleise und Bahnsteige, welche die Personenhalle der Victoriastation in Manchester besitzt, war die Beförderung des Gepäckes der Reisenden in der Ebene der Bahnsteige von jeher sehr umständlich und zeitraubend. Dem ist nunmehr durch die ebenso einfache als originelle Anordnung des Chefingenieurs der Lancashire und Yorkshire Eisenbahn, Mr. Aspinall, abgeholfen worden, der auf ben Gedanken kam, die Beförderung der Gepäcksstücke auf dem kürzesten Wege über die Köpfe der Reisenden hinweg mittelst eines fahrbaren Krahnes besorgen zu lassen. Zu diesem Zwecke wurde ein Geleise an den eisernen Bögen des Dachstuhles der Personenhalle hängend angebracht, welches die Geleise der Halle in senkrechter Richtung übersetzt. Auf diesem Geleise läuft ein mit einem elektrischen Motor und einem Sitze für einen Begleiter versehener leichter Wagen, welcher, an einer Winde mit Ketten befestigt, den zur Aufnahme der Gepäcksstücke bestimmten Karren trägt, der somit nach Bedarf herabgelassen oder hinaufgewunden werden kann. Dieser mit vier Rädern versehene Karren wird auf dem Bahnsteig entlang des Zuges geführt, nimmt rasch das Gepäck der Reisenden auf, wird sodann wieder an den Ketten befestigt, von dem Begleiter mittelst des elektrischen Motors emporgewunden und zu dem bestimmten Zuge geführt. Die Beförderung des Reisegepäckes geschieht auf diese Weise einfacher, rascher und wohlfeiler als bisher; die Eisenbahngesellschaft beabsichtigt, dieses System auch auf anderen Stationen in Anwendung zu bringen.

(„Z. d. V. D. E. V.")

Verschiedene Mittheilungen.

Status des Schiedsgerichtes für Streitigkeiten aus dem Frachtgeschäfte der Eisenbahn- und Dampfschiffahrts-Gesellschaften pro 1896.

Obmänner:

Die Herren Hof- und Gerichtsadvocaten:

Dr. Wilhelm Lichtenstern, I. Bez., Teinfaltstrasse Nr. 4.
Dr. Ferdinand Schuster, II. Bez., Obere Donaustrasse Nr. 109.
Dr. Alfred Stern, II. Bez., Untere Donaustrasse Nr. 27.
Dr. August Periz, I. Bez., Tuchlauben Nr. 11.
Dr. Rudolf Fenz, I. Bez., Teinfaltstrasse Nr. 10.

Bureau: I. Bez., Wipplingerstrasse Nr. 34.

Secretär: Dr. Rudolf Maresch; Substitut: Dr. Gustav Walter.

Schiedsrichter:

a) Seitens der Niederösterreichischen Handels- und Gewerbekammer die Herren Kammermitglieder:

Wilhelm Boschan, Kaufmann, I. Bez., Bäckerstrasse Nr. 9.
Julius Ritter von Kink, Fabrikant, I. Bez., Nibelungengasse Nr. 3.
Carl Krause, Kaufmann, IV. Bez., Margarethenstrasse Nr. 2.
Richard Lieben, Grosshändler, I. Bez., Oppolzergasse Nr. 4.
Eduard Pfeil, Kaufmann, IV. Bez., Margarethenstrasse Nr. 43.
Leopold Pollack, Kaufmann, I. Bez., Vorlaufstrasse Nr. 3.
Hermann Robitsek, Kaufmann, VI. Bez., Mariahilferstr. Nr. 37.
Berthold Schwitzer, Kaufmann, II. Bez., Praterstrasse Nr. 9.
Carl Strobel, Handelsagent, VI. Bez., Gumpendorferstr. Nr. 99.
Friedrich Vogél, Mühlenbesitzer, XI. Bez., Simmering, Dampfmühlengasse Nr. 5.
Adolf Weiss, Kaufmann, I. Bez., Rudolfsplatz Nr. 13 a.
J. M. Wolfbauer, Director der Actiengesellschaft für öffentliche Lagerhäuser, I. Bez., Renngasse Nr. 1.

b) Seitens der Eisenbahn- und Dampfschiffahrts-Gesellschaften die Herren:

Salomon Bernuth, Vorstand des Reclamationsbureau der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft, I. Bez., Himmelpfortgasse Nr. 5.
Clemens Wilhelm Böhm, Oberinspector der k. k. priv. Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft, III. Bez., Hintere Zollamtsstrasse Nr. 1.
Guido Hegenbarth, Vorstand des Reclamationsbureau der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, II. Bez., Nordbahnstrasse Nr. 50.
Dr. Alfred Hermann, Secretär des Rechtsbureau der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft, X. Bez., Südbahnhof (Administrationsgebäude).
Dr. Wilhelm Hübner, Inspector der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, I. Bez., Schwarzenbergplatz Nr. 3.
Dr. Josef Nilius, Rechtsconsulent der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, II. Bez., Nordbahnstrasse Nr. 50.
Dr. Rudolf von Pflichtenheld, Oberinspector, Rechtsconsulent der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn, II. Bez., Nordwestbahnhof.
Dr. Victor Edler von Pflügel, General-Directionsrath der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, VII. Bez. 2, Lerchenfelderstrasse Nr. 25.
Dr. Victor Röll, General-Directionsrath der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, IV. Bez., Waaggasse Nr. 5.
Dr. Alfred Scheiber, Inspector, Directionssecretär der k. k. priv. Böhm. Commercialbahnen, I. Bez., Hegelgasse Nr. 6.
Dr. Bruno von Wagner, Oberinspector, Rechtsconsulent der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, I. Bez., Schwarzenbergplatz Nr. 3,
Bohuslav Widimský, Inspector der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, VII. Bez., Stiftgasse Nr. 21.

K. k. priv. Oesterreichisches Creditinstitut für Verkehrsunternehmungen und öffentliche Arbeiten. Die k. k. Regierung hat der Niederösterreichischen Escompte-Gesellschaft nunmehr die definitive Concession zur Bildung einer Actiengesellschaft im Sinne der einschlägigen Bestimmungen des Gesetzes über Local- und Kleinbahnen ertheilt und deren Statuten genehmigt. Die Firma der Gesellschaft, welche ihren Sitz in Wien hat, lautet: „K. k. priv. Oesterreichisches Creditinstitut für Verkehrsunternehmungen und öffentliche Arbeiten." Das Stammcapital ist auf 5 Millionen Gulden ö. W. festgesetzt, welches in 25.000 Stück volleingezahlte Actien à 200 fl. eingetheilt ist. Das neue Institut hat zum Zwecke die Förderung der heimischen Local- und Kleinbahnen und sonstigen Verkehrsunternehmungen und öffentlichen Arbeiten, sowie insbesondere die Geldbeschaffung für diese Unternehmungen und auch für Investitionen auf k. k. Staatsbahnen. Die Gesellschaft wird Darlehen an den Staat, die Länder, autonome Körperschaften, Local- und Kleinbahn-Unternehmungen und an Privatinteressenten zum Zwecke der obigen Geldbeschaffung gewähren und Obligationen von Eisenbahnanlehen der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder, sowie Localbahn-Titres erwerben, welche durch die Garantie des Staates oder eines Landes oder nach dem Ermessen der Staatsverwaltung in anderer Weise ausreichend sichergestellt sind. Auf Grund dieser Geschäfte wird die Gesellschaft unter besonderer staatlicher Aufsicht Schuldverschreibungen ausgeben, welchen insbesondere die von ihr erworbenen vorstehenden Forderungen und Titres zur Unterlage dienen werden. Dem Institute ist es ferner gestattet, unter den statutarischen Bestimmungen auch für andere Verkehrsunternehmungen als für Eisenbahnen Geschäfte der obigen Art zu besorgen und auf Grund derselben Schuldverschreibungen zu emittiren. Dadurch wird der Gesellschaft eine continuirliche, alle Gebiete der öffentlichen Arbeiten umfassende Thätigkeit gesichert, welche sich um so erspriesslicher gestalten kann, als ihr auch die Befugniss zur Vorbereitung von Bahnprojecten, dann von sonstigen Verkehrsunternehmungen und öffentlichen Arbeiten in technischer und finanzieller Beziehung eingeräumt ist. Angesichts dieses Wirkungskreises dieses Institutes ist es selbstverständlich, dass sich die k. k. Staatsverwaltung einen massgebenden Einfluss auf die Verwaltung und Leitung desselben gewahrt hat, und so ist insbesondere die Bestätigung des vom Verwaltungsrathe aus seiner

Mitte zu wählenden Präsidenten, sowie auch die Genehmigung der Ernennung des Directors, beziehungsweise Generalsecretärs dem mit der Beaufsichtigung der Anstalt betrauten Ministerium vorbehalten. Diesem Ministerium steht überdies die Entsendung von zwei Mitgliedern in den Verwaltungsrath zu, von denen eines über Verlangen der k. k. Staatsverwaltung in das eventuell zu bestellende Executivcomité zu entsenden ist. Mit dieser Einflussnahme verbindet sich ein fortdauerndes Interesse der Regierung an der Entwicklung der Anstalt, indem der Staat an dem Gewinne nach Massgabe eines steigenden Erträgnisses participirt. Die Anstalt geniesst alle jene Begünstigungen, welche in den auf Creditinstitute bezüglichen Gesetzen und Verordnungen normirt sind. Zu ihren besonderen Rechten gehören die Bestimmungen, dass die Zinsen der von ihr ausgegebenen Schuldverschreibungen der Fatirung zur Einkommensteuer nicht unterliegen, und dass diese Schuldverschreibungen zur fruchtbringenden Anlegung von Capitalien der Stiftungen, der unter öffentlicher Aufsicht stehenden Anstalten, des Postsparcassenamtes, dann von Pupillar-Fideicommiss- und Depositengeldern und zu Dienst- und Geschäftscautionen verwendet werden können. Die Eignung zu pupillarsicheren Anlagen in Verbindung mit der in den Statuten vorgesehenen, den strengsten Anforderungen entsprechenden Fundirung verleiht diesen Schuldverschreibungen den Charakter von Pfandbriefen allerersten Ranges, wodurch sich diese concessionirte Anstalt im Wesen als ein Hypothekarinstitut erweist, welches bei dem Umfange seines Geschäftsprogrammes eine für Staats- und Volkswirthschaft gleich gedeihliche Thätigkeit zu entwickeln berufen ist.

Verein für die Förderung des Local- und Strassenbahnwesens. (Versammlung.) In der am 20. Jänner unter dem Vorsitze des Präsidenten, beh. aut. Civilingenieurs E. A. Ziffer, stattgehabten Vereinsversammlung sprach Ingenieur Ernst Egger über „Die Ermittlung von Werthen für Tractions-Coëfficienten bei elektrischen Strassenbahnen." Einleitend erwähnte derselbe, dass über die der Berechnung des Arbeitserfordernisses elektrischer Motorwagen zu Grunde zu legenden Tractions-Coëfficienten zwar zahlreiche Beobachtungen vorliegen, die jedoch in vielen Fällen zu praktischen Ergebnissen nicht geführt haben. Es ergebe sich die Nothwendigkeit, der Frage prüfend und anregend näher zu treten, unter welchen Bedingungen ein Gleiten elektrischer Motorwagen stattfinden könne. Die verschiedenen Formen, welche hiebei ins Auge zu fassen sind, lassen sich in drei Gruppen eintheilen, nämlich in das Verhalten beim Befahren von Anhägewagen auf der Horizontalen, beim Befahren von Steigungen und endlich, als prägnantesten Fall, bei Geschwindigkeitsänderungen. An der Hand eingehender rechnerischer Darstellungen gelangte der Vortragende diesbezüglich zu sehr interessanten Schlüssen, welche die bedeutende temporäre Inanspruchnahme der Krafterzeuger bei elektrischen Bahnanlagen ergaben. Im Weiteren entwickelte Ingenieur Egger die Berechnungen zur Feststellung der kürzesten Zeiten und Wege, innerhalb welcher ein im Laufe befindlicher Motorwagen zum Anhalten gebracht werden könne, indem er hiebei das Verhalten der Schnellbremsen bei Bahnen mit kritischen Steigungen als wichtiges Moment bezeichnete. In Betreff des Luftwiderstandes habe die Praxis noch kein endgiltiges Urtheil gesprochen, doch müsse derselbe nach den bei elektrischen Bahnen gemachten Erfahrungen in wesentlich höherem Masse berücksichtigt werden als bei Vollbahnen. Besonderes Interesse dürfte sich demnach den von der Arad-Csanader Eisenbahn-Gesellschaft beabsichtigten Versuchen zur Einführung der elektrischen Traction mittelst Accumulatoren zuwenden, welche hauptsächlich dazu dienen sollen, einerseits den Luftwiderstand zu erforschen, andererseits jenes Mass der Beschleunigungsarbeiten festzustellen, welches den Accumulatoren noch mit Sicherheit aufgebürdet werden darf. Für sehr beachtenswerth hält Redner auch die bei der von der Firma B. Egger & Co. erbauten elektrischen Localbahn in Gmunden angestellten Beobachtungen rücksichtlich des Tractions-Coëfficienten. Seine Erwägungen über den engen Zusammenhang der elektrischen und mechanischen Erscheinungen auf dem Gebiete des elektrischen Strassenbahnwesens schloss der Vortragende mit dem Wunsche, zu weiteren und ausführlichen Versuchen und Berechnungen Anregung gegeben zu haben.

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen. (Nachtrag III zu dem Uebereinkommen zum Vereinsbetriebsreglement.) Vorbezeichneter Nachtrag ist allseitig in Vollzug gesetzt worden.

Couponseinlösungen.

Ab 1. Februar:

Wien-Gloggnitzer Eisenbahn. 5 pCt. Prioritäten. Für je fl. 100 Capital fl. 2.36¼, für je fl. 500 Capital fl. 11.81¼, für je fl. 1000 Capital fl. 23.62½ ö. W.

Ungarische Staatseisenbahn-Anleihe. 4½ pCt. vom Jahre 1889 in Gold. Für je fl. 100 Capital Frcs. 5.62·5.

Leoben-Vordernberger Eisenbahn. 4 pCt. Prioritäten. Für je fl. 200 Capital fl. 4.— ö. W.

Verlosungen.

Im Juli 1895:

Zsitvathalbahn. Prioritätsactien (Rückzahlung ab 2. Jänner).

Am 15. Juli 1895:

Bekeser Localeisenbahn-Actiengesellschaft (Rückzahlung ab 2. Jänner).

Brassó (Kronstadt)-Haromszéker Localeisenbahn. Prioritätsactien (Rückzahlung ab 2. Jänner).

Kis-Ujszállás — Dévaványa — Gyomaer Localeisenbahn. Prioritätsactien (Rückzahlung ab 2. Jänner).

Matráer Localeisenbahn. Prioritätsactien (Rückzahlung ab 2. Jänner).

Nyiregyhaza-Mátészalkaer Localeisenbahn. Prioritätsactien (Rückzahlung ab 2. Jänner).

Versecz-Kubiner Localeisenbahn. Prioritätsactien (Rückzahlung ab 2. Jänner).

Am 16. Juli 1895:

Biharer Vicinalbahn. Prioritätsactien (Rückzahlung ab 2. Jänner).

Am 2. Jänner:

Budapest-Fünfkirchner Eisenbahn. 4 pCt. Prioritätsanleihe (Rückzahlung ab 1. April).

Dux-Bodenbacher Eisenbahn. 4 pCt. Silberprioritäten v. J. 1891, 4 pCt. Goldprioritäten v. J. 1891 und 3 pCt. Prioritäten v. J. 1893 (Rückzahlung ab 1. Juli).

Grosswardein—Belenyes-Vaskoher Eisenbahn. Prioritätsactien (Rückzahlung ab 1. Juli).

Vicinalbahn Hermannstadt-Rothenthurmpass. Prioritätsactien (Rückzahlung ab 1. Juli).

Eisenbahn Güns-Steinamanger. 6 pCt. Prioritätsactien (Rückzahlung ab 1. Juli).

Keszthely—Balaton-Szt. Györgyer Vicinalbahn. Prioritätsactien (Rückzahlung ab 1. Juli).

Poprádthaler Vicinalbahn. Prioritätsactien (Rückzahlung ab 1. Juli).

Prag-Duxer Eisenbahn. 5 pCt. Gold-Prioritäten v. J. 1883, 1884 und 1891 (Rückzahlung ab 1. Juli).

Steiermärkische Landeseisenbahn-Anleihe. 4 pCt. (Rückzahlung ab 1. April).

Zwolenowes-Smečnaer Eisenbahn. Actien (Rückzahlung ab 1. Juli).

Rückzahlungen.

Ab 1. Februar:

Ungar. Staatseisenbahn-Goldanleihe. 4½ pCt. (verlost am 2. November 1895).

Wien-Gloggnitzer Eisenbahn. 5 pCt. Anleihe v. J. 1849 (verlost am 1. Jänner; letzte Verlosung).

Personal-Nachrichten.

Se. k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 31. December 1895 allergnädigst zu gestatten geruht, dass der pensionirte Oberinspector der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, kaiserl. Rath Ferdinand Kühnert in Wien den kgl. serbischen Takowo-Orden III. Classe; der Capitän der Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterr. Lloyd Wladimir Ivellich in Triest den fürstl. montenegrinischen Danilo-Orden IV. Classe und der Diurnist der Kaiser Ferdinands-Nordbahn Johann Gruber in Wien die kgl. serbische goldene Verdienstmedaille annehmen und tragen dürfen.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahnverband.

Tariftheil V, Heft 1 (Böhm.-Bayer. Kohlenverkehr.)

Einbeziehung der Station Marktwolnzach.

Mit sofortiger Giltigkeit wird die Station Marktwolnzach in den oben bezeichneten Verkehr einbezogen, und wird vom Schnittpunkte B II des I. Abschnittes (Route via Eger) der Theilfrachtsatz von Rmk. 66 pro 10.000 kg berechnet werden.

Wien, am 27. Jänner 1896. [58]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Deutsch-Italienischer Güterverkehr. Südösterreichisch-Ungarisch-Deutscher Güterverkehr.

Schliessung der Station Karlsruhe, Mühlburger Thor, für den Güterverkehr.

Mit 1. März 1896 wird die Station Karlsruhe, Mühlburger Thor, für den Güterverkehr geschlossen.

In Folge dessen treten mit dem bezeichneten Zeitpunkte die einschlägigen, für bezeichnete Station giltigen, im Tarife vom 1. August 1888 für den Deutsch-Italienischen und im Tarife vom 1. December 1888 für den Südösterreichisch-Ungarisch-Deutschen Güterverkehr enthaltenen Frachtsätze ausser Kraft.

Wien, am 25. Jänner 1896. [59]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Grossherzoglich Badische Staatseisenbahnen. (Aufhebung von Frachtsätzen für die Bodenseeuferstation Friedrichshafen.) Die in den Transittarifen für Güter, welche von einem belgischen oder holländischen Hafen zu Schiff nach den Plätzen Frankfurt a. M., Gustavsburg, Kastel, Ludwigshafen a. Rh., Mainz und Mannheim und von da weiter befördert werden, und zwar in den Verkehren:

Main-Neckar-Bahn—Baden,
Pfalz—Baden,
Hessische Ludwigs-Bahn—Baden,
Nassau—Baden und
innerer badischer Verkehr —

für die Bodenseeuferstation Friedrichshafen vorgesehenen Frachtsätze sind mit Wirkung vom 1. Jänner ausser Kraft getreten. Von diesem Zeitpunkte ab erfolgt die Abfertigung der betreffenden Sendungen nach Massgabe der für den Verkehr mit Friedrichshafen, Station der kgl. Württembergischen Staatsbahnen, bestehenden gleichmässigen Tarife auf diese Station. Eine Frachterhöhung tritt hiedurch nicht ein.

Königl. Eisenbahn-Direction St. Johann-Saarbrücken. (Nachtrag I zum Personen- und Gepäckstarif, Theil II, Heft A.) Am 1. März tritt zum Eisenbahn-Personen- und Gepäckstarif, Theil II, Heft A, enthaltend: Besondere Bestimmungen für den Personen- und Gepäcksverkehr zwischen den Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirkes St. Johann-Saarbrücken, sowie für den Verkehr von denselben nach den Stationen der übrigen kgl. Preussischen Staatseisenbahnen der Nachtrag I in Kraft. Derselbe enthält Aenderungen und Ergänzungen der besonderen Bestimmungen zur Verkehrsordnung.

Bayerisch-Sächsischer Güterverkehr. (Nachtrag XX zu Tarifheft 2.) Am 1. Februar tritt der Nachtrag XX zum Tarifheft 2 in Kraft. Er enthält Aenderungen und Ergänzungen des Kilometerzeigers, der Stations-Tariftabellen, sowie der Ausnahmetarife und ist durch die betheiligten Stationen zu erlangen.

Belgisch - Deutsche Eisenbahnverbände. (Verschiebung des Einführungstermines.) Der Nachtrag IV zum Verbandsgütertarif, Theil I, Abtheilung A, und der Theil I, Abtheilung B (neue Auflage), kommt am 1. Februar noch nicht zur Einführung. Eine weitere Bekanntmachung über den Einführungstermin wird demnächst erfolgen,

Belgisch-Bayerischer Tarif, Theil II, für die Beförderung von lebenden Thieren und Eisenbahn-Fahrzeugen, vom 1. Mai 1894. (Nachtrag I.) Mit Giltigkeit vom 1. Februar wird der I. Nachtrag eingeführt, welcher Frachtsätze für die Beförderung von Schafen in Einzelstücken, sowie Ergänzungen des Haupttarifes enthält.

Thüringisch - Hessisch - Bayerischer Gütertarif vom 1. Jänner 1896. (Ermässigung von Frachtsätzen durch Abänderung der Kilometerzuschläge.) Mit 1. Jänner sind im Güterverkehre mit den Stationen Langewiesen, Gehren, Neustadt-Gillersdorf, Grossbreitenbach der Ilmenau-Grossbreitenbacher Eisenbahn anderweitige ermässigte Frachtsätze insofern in Kraft getreten, als sich vom genannten Tage ab im Verkehre mit den nachbenannten Stationen die Kilometerzuschläge ermässigt haben, und zwar bei:

Langewiesen i. Th.	von 4 km	auf 3 km
Gehren i. Th.	„ 8 „	„ 6 „
Neustadt-Gillersdorf	„ 16 „	„ 12 „
Grossbreitenbach	„ 19 „	„ 14 „

Bei Grenzhammer bleibt der Kilometerzuschlag von 2 km bestehen.

Kgl. Eisenbahn - Direction Bromberg. (Neue Personen- und Gepäckstarife, Theil II, für die Directionsbezirke Bromberg, Danzig und Königsberg i. Pr.) Am 1. Februar tritt für die Eisenbahn-Directionsbezirke Bromberg, Danzig und Königsberg i. Pr. je ein besonderer neuer Eisenbahn-Personen- und Gepäckstarif, Theil II, in Kraft, enthaltend: „Besondere Bestimmungen für den Personen- und Gepäcksverkehr zwischen den Stationen der genannten Bezirke, sowie für den Verkehr von diesen Stationen nach den Stationen der übrigen kgl. Preussischen Staatseisenbahnen".

Durch diese neuen Tarife werden aufgehoben:

1. der Eisenbahn-Personen- und Gepäckstarif, Theil II, für den Verkehr des Eisenbahn-Directionsbezirkes Bromberg vom 1. April 1894 nebst Nachtrag, sowie das Berichtigungsblatt vom 1. April 1894;
2. der seit 1. April 1890 giltige Tarif für die Beförderung von Personen und Reisegepäck, Theil II, enthaltend Preisberechnungstafeln für den Verkehr zwischen den Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirkes Bromberg, Danzig und Königsberg i. Pr. nebst allen Nachträgen, Ergänzungs- und Berichtigungsblättern;
3. der seit 1. April 1889 giltige Tarif für die Beförderung von Personen und Reisegepäck, Theil II, enthaltend Tariftafeln für den Verkehr von Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirkes Bromberg, Danzig und Königsberg i. Pr. nach Stationen der übrigen kgl. Preussischen Staatseisenbahnen, nebst allen Nachträgen und Berichtigungsblättern.

In den Fahrpreisen und Gepäcks-Frachtsätzen für den Binnen- und directen Staatsbahnverkehr treten Aenderungen nicht ein.

K. k. Lagerhäuser in Triest.

Mit Rücksicht auf das geringe Ausmass der derzeit noch verfügbaren Lagerflächen in den k. k. Lagerhäusern in Triest werden die Parteien bis auf Weiteres eingeladen, vor Zuweisung von Lagergütern das nöthige Einvernehmen mit der k. k. Lagerhaus-Verwaltung zu pflegen.

Triest, 18. Jänner 1896.

Die k. k. Lagerhaus-Verwaltung.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895. R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
									Kreuzer ö. W.					
376	Buschtěhrader Eisenbahn		Sand der Pos. E—20 des Tarifes, Theil I	Kaaden Brunnersdorf	Pressnitz Reischdorf	1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht der verwendeten Wagen. 2. Das Auf- und Abladen der betreffenden Sendungen ist parteiseits zu besorgen. 3. Aufrechthaltung der sonstigen für diese Artikel allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. März 1896 bis auf Weiteres, längstens jedoch bis 31. December 1896	Localgütertarif, Theil II, vom 1. Juni 1887 nebst Nachträgen I bis V	17·6	16·0	1·6	Im Kartirungswege		
					Weipert				21·9	16·0	5·9			
				Komotau	Pressnitz Reischdorf				15·2	15·0	0·2			
					Weipert				20·0	15·0	5·0			
			Schlackenasche der Pos. A—50 des Tarifes, Theil I	Kaaden Brunnersdorf	Weipert				18·8	16·0	2·8			
				Komotau					17·1	15·0	2·1			
									Kreuzer ö. W.					
377	Buschtěhrader Eisenbahn	Betheiligen Verwaltungen	Güter der Classe B als Frachtgut	Kralup (B.E.B. oder St.E.G.)	Stankau	1. Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. 2. Einhaltung der übrigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Weiteres, bezw. bis zur tarifmässigen Durchführung, längstens jedoch bis Ende December 1896	Vom 1. Juli 1894 giltige Tarife, Theil II, Heft 1 und Theil II, Heft 2, des Nordwestböhmischen Eisenbahnverbandes	71·5	60·0	11·5	Im Kartirungswege		
					Stupno-Břas				60·5	50·0	10·5			
378	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Holics-Gödinger Localbahn-Actiengesellschaft	Holz des Specialtarifes 2	Holics loco	Göding loco und transit	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1896	Directer Tarif zwischen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn und der Holics-Gödinger Localbahn-Actiengesellschaft	11 kr.	7 kr.	4 kr.	Im Kartirungswege		
379	Südbahn-Gesellschaft	Für Baumateriale und Fabrikseinrichtungsgegenstände, welche zu Erweiterungsbauten und zur Einrichtung einer Brauerei und Malzfabrik in Zägräb Verwendung finden, gelangt bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896 der im Nachtrag I zum Localtarife (Theil II) enthaltene Ausnahmetarif XVII im Verkehre auf den Linien der Südbahn ausnahmsweise auch dann zur Anwendung, wenn das gedachte Etablissement mit der Südbahn in keine directe Schienenverbindung gebracht werden sollte.												

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht				Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)			
				von	nach					per 100 kg				
									Kreuzer					
380	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	—	Güter der Classen: I	Wien (St.E.G.)	Grammat-Neusiedl	Unter Aufrechthaltung der für diese Classen bestehenden allgemeinen Tarifbestimmungen	Vom 1. April 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarif	16·4	9	7·4	Im Rückvergütungswege	Bei Sendungen von Grammat-Neusiedl: Original-Aufgabs-Recepisse oder Duplicat-Frachtbriefe, auf die reclamirende Firma als Absender lautend. Bei Sendungen nach Grammat-Neusiedl: Original-Frachtbriefe, auf die reclamirende Firma als Empfänger lautend. Diese Documente sind längstens bis Ende März 1897 vorzulegen	
			II						12·2	9	3·2			
			A						12·0	9	3·0			
			B						11·5	9	2·5			
			C (exclusive Mehl und Mahlproducte)	oder vice versa					8·7	8	0·7			
381	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	K. k. Staatsbahnen	Porzellanerde (Chinaclay, Kaolin), Pfeifenerde, lose oder in Säcken verpackt	Ober-Břis (k.k.St.B.)	Peček (St.E.G.)	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens; Aufrechthaltung der sonstigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarife	46·6 kr.	43·0 kr.	3·6 kr.	Im Kartirungswege		
382	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Südbahn-Gesellschaft	Leichen zu wissenschaftlichen Zwecken	Kitzbühel	Innsbruck	Bei Beförderung a) als Eilgut b) als Frachtgut. Unter Einhaltung der für solche Transporte festgesetzten speciellen Vorschriften	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1896	Localtarife	Es besteht kein directer Frachtsatz	Kronen pro Leiche a) 49·92 b) 24·96		Im Kartirungswege		
383	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Schlackenziegel aus der Pos. Z—1 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Klein-Schwechat	Wien II (K.F.J.B.)	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht jedes verwendeten Wagens. Auf- und Abladen ist Sache der Partei	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende September 1896	Localtarif	8·5 kr.	4·2 kr.	4·3 kr.	Im Kartirungswege		

Abänderung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Angabe der Abänderung und Bezeichnung des Zeitpunktes derselben	Bemerkungen
						von	nach		
4	Nr. 151 vom 31. December 1895	2658	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Aussig-Teplitzer Eisenbahn	Viehsalz (denaturirt, zum menschlichen Genusse nicht geeignet) in Säcken verpackt	Hall, Hallein, Aussee, Ebensee, Triest, Bochnia, Wieliczka, Dobromil und Kaczyka	Allen Stationen der Aussig-Teplitzer Eisenbahn	Die Frachtsätze sub b) und c) gelangen rücksichtlich der Strecken der Aussig-Teplitzer Eisenbahn, auf welchen generell die Bestimmung der Frachtberechnung für Wagenladungsgüter auch bei Aufgabe von einem Absender mit mehreren Frachtbriefen etc. Giltigkeit hat, pro Wagen zur Berechnung. Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 12. **Wien, 1. Februar 1896.** **IX. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Seine k. und k. Apostolische Majestät haben mit A. h. Entschliessung vom 17. Jänner 1896 dem vom Landtage des Herzogthumes Krain in seiner Sitzung vom 15. Februar 1895 beschlossenen Gesetzentwurfe, betreffend die Förderung der Bahnen niederer Ordnung, die A. h. Sanction zu ertheilen geruht.

Wien, am 22. Jänner 1896. E.-M.-Z. 3952.

Kundmachung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 27. Jänner 1896, Z. 210/I, betreffend die Liste der Eisenbahnen, auf welche das internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr Anwendung findet.

Ungarn.

Mit Note vom 16. Jänner 1896 ist im Auftrage des Herrn kgl. ungarischen Handelsministers vom kgl. Eisenbahn- und Schiffahrts-Inspectorat in Budapest das Centralamt für den internationalen Eisenbahntransport in Bern ersucht worden, die am 20. December 1895 eröffnete letzte Theilstrecke Csákovár — Bóka der im Betriebe der kgl. Ungarischen Staatsbahnen stehenden Zsebely-Csákovárer Localbahn in die Liste der dem internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr vom 14. October 1890 unterstehenden Eisenbahnen aufzunehmen.

Das Centralamt hat hievon gemäss Art. 58, Absatz 1, des internationalen Uebereinkommens entsprechende Vormerkung genommen. Eine Aenderung in der Liste ist nicht erforderlich, da die Zsebely-Csákovárer Localbahn in derselben unter q^1 der von der kgl. ungarischen Staatsverwaltung betriebenen Linien bereits aufgenommen ist. Mit Rücksicht hierauf ist auch der wirkliche Eintritt der neuen Eisenbahnstrecke in den internationalen Transportdienst vom Tage der Betriebseröffnung an zu rechnen.

Hievon wurde gemäss Art. 57, Z. 1, des internationalen Uebereinkommens den betheiligten Regierungen mit dem Circularschreiben des genannten Centralamtes vom 22. Jänner d. J. Mittheilung gemacht.

Wien, am 27. Jänner 1896.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von der Station Gratzen nach Deutsch-Beneschau.

Das k. k. Handelsministerium hat dem Bürgermeister und Bezirksobmann-Stellvertreter Ottokar Stadler in Gratzen im Vereine mit Franz Pascher, Bürgermeister in Deutsch-Beneschau, und Johann König, Bürgermeister in Strobnitz, die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von der Station Gratzen der Staatsbahnstrecke Gmünd—Eger nach Deutsch-Beneschau im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Wien, am 12. Jänner 1896. Z. 85.431 ex 1895.

Aus den Entscheidungen des Obersten Gerichtshofes.

Die Reduction des Actiencapitals durch Abstempelung der Actien auf einen niedrigeren Nominalbetrag ist einer theilweisen Zurückzahlung des Grundcapitals an die Actionäre gleichzuhalten und gibt dem Gläubiger der Gesellschaft das Recht, von derselben für seine angemeldete streitige Forderung angemessene Sicherheit zu verlangen. (Art. 243, 245, 248, 202 H.-G.-B.)

(Entscheidung vom 1. October 1895, Z. 10.558.)

Die erste Instanz gab dem Gesuche der Actiengesellschaft X. mit der in demselben gestellten Bitte um Erlassung des Auftrages an die Eisenbahn Y., sie habe umso gewisser für die Forderung der Gesuchstellerin im Betrage von 37.000 fl. angemessene Sicherheit zu leisten, als sonst der Beschluss der ausserordentlichen Generalversammlung, betreffend die Reduction des Stammcapitales von seiner jetzigen Höhe von 8,100.000 fl. auf den Betrag von 5,400.000 fl. durch Abstempelung der auf den Nominalbetrag von 150 fl. lautenden 54.000 Stück Stammactien auf den Nominalbetrag von je 100 fl., nicht durchgeführt werden dürfte, im Wesentlichen statt; denn Seitens der belangten Eisenbahn wurde zugestanden, dass die oben erwähnte Reduction des Actiencapitals beschlossen, dass dieser Beschluss vom Ministerium des Innern genehmigt, und dass in Folge dessen die Gläubiger in Gemässheit des Gesetzes aufgefordert wurden, ihre Forderungen binnen drei Monaten anzumelden.

Nun hat innerhalb dieser Frist die Actiengesellschaft X. ihre Ersatzforderung für den Bestand eines Kohlenschutzpfeilers angemeldet und verlangt für dieselbe die Bestellung einer angemessenen Sicherheit in Gemässheit der Art. 243, 245 und 248 H.-G.-B, da der Anspruch im Principe zwar anerkannt, die Höhe desselben jedoch widersprochen wird. Gegen dieses Begehren wird unter Anderem auch eingewendet, dass es unbegründet sei, weil in Folge der Durchführung der Capitalsreduction eine Gefahr für die Gläubiger nicht herbeigeführt wird, da das vorhandene Capital der Gesellschaft, somit die Zahlungsmittel nicht alterirt werden. Diese Einwendung ist aber unstichhältig, weil die Capitalsreduction der Zurückzahlung des Grundcapitals an die Actionäre aus dem Grunde gleichzuhalten ist, dass die Herabminderung des Actiencapitals nur unter Beobachtung der für die Zurückzahlung des Grundcapitals im Art. 248, resp. 202 H.-G.-B. festgesetzten Vorschriften zu erfolgen hat, was auch vorliegend von der Belangten beobachtet wurde, woraus sich eben der Beweis hiefür ergibt, dass sich die Belangte der gesetzlichen Bestimmungen bewusst war, denen zufolge die Reduction der Zurückzahlung gleichzuhalten ist.

Die zweite Instanz wies das Gesuch der Actiengesellschaft X. ab in Berücksichtigung der weiteren von der Belangten erhobenen, von der ersten Instanz zurückgewiesenen Einwendung des Mangels der passiven Legitimation auf Seite der Y., weil das Eigenthumsrecht an der fraglichen Eisenbahn in Folge Einlösung für das k. k. Aerar einverleibt wurde und alle Rechte und Pflichten, welche sich auf den Bestand und den Betrieb der Bahn beziehen, auf den Staat übergegangen sind.

Vom Obersten Gerichtshofe wurde der erstrichterliche Bescheid in seiner Wesenheit wieder hergestellt; denn es ist festgestellt und wurde nicht widersprochen, dass die an die Gläubiger der Y. ergangene Aufforderung zur Anmeldung ihrer Ansprüche unter Verweisung auf die Art. 243, 245 und 248 H.-G.-B. erfolgte; nun entspricht diese Aufforderung vollkommen den citirten Bestimmungen des Handelsgesetzbuches. Denn die nach der Behauptung der Belangten in dem Verluste von 50 fl. per Actie begründete Reducirung des Actiencapitals durch Abstempelung ermöglicht der Y., die Erträgnisse zu vertheilen, statt sie vorerst zur Deckung des Verlustes zu verwenden und hiedurch das Actiencapital auf seiner ursprünglichen Höhe zu erhalten, bezw. wieder auf dieselbe zu bringen. Hieraus ergibt sich, dass die beabsichtigte Reduction den Gläubigern der Belangten gegenüber, welche an der Erhaltung der Capitalskräftigkeit ihrer Schuldnerin ein wesentliches Interesse haben, einer theilweisen Zurückzahlung des Grundcapitals an die Actionäre vollkommen gleichkommt. Die Y. ist sonach verpflichtet, vor Durchführung der Reduction für angemeldete streitige Forderungen angemessene Sicherheit zu leisten, und es wird diese Verpflichtung im Gesetze weder von der vorherigen Registrirung des Beschlusses auf Reduction des Stammcapitals, noch von dem Nachweise einer dem Gläubiger in Folge dieser Reduction drohenden Gefahr abhängig gemacht.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. (Linie Wien—Bodenbach: Unterfahrung einer Schleppbahn durch eine Rohrleitung.) Die zum Erdberger Gaswerke führende Schleppbahn wurde in km 1·854 mittelst eines Wasserabzugsrohres für Zwecke der Theresia Donner in Wien unterfahren. [18. December 1895, Z. 55.311.]

— (Geleisevermehrung im Fabrikshofe in Stadlau.) Im Hofe der Malzfabrik der Firma Hauser & Sobotka nächst der Station Stadlau wird aus Anlass des Baues eines neuen Getreidemagazines ein 100 m langes Quergeleise hergestellt und eine Drehscheibe von 4·69 m Durchmesser eingelegt. [27. December 1895, Z. 75.629.]

— (Wirthschaftshof in Kanitz-Eibenschitz) Für Zwecke des Pumpenwärters in der Station Kanitz-Eibenschitz wurde beim dortigen Pumpenhause ein Wirthschaftshof hergestellt. [7. Jänner, Z. 620.]

— (Diverse bauliche Veränderungen in Abtsdorf.) Für die behufs Vergrösserung des bestehenden Holzverladeplatzes in der Station Abtsdorf erforderliche Verlängerung des Magazinsgeleises und die Beseitigung, bezw. Wieder- oder Neuherstellung von Hochbauobjecten wurde der Bauconsens ertheilt. [2. Jänner, Z. 76.987 ex 1895.]

— (Zufahrtsstrasse zur Station Kolin.) Auf Grund des Ergebnisses der am 6. Juni 1895 durchgeführten Localcommission wurde von der projectirten Pflasterung der Bahnhof-Zufahrtsstrasse in Kolin Umgang genommen, dagegen angeordnet, dass die von der Commission als zweckmässig erachteten Herstellungen an der bezeichneten Zufahrtsstrasse zur Ausführung gelangen. [24. December 1895, Z. 68.599.]

— (Geleiseverbindung in Brünn.) Die Herstellung einer directen Verbindung der Geleiseanlagen des oberen Bahnhofes in Brünn mit den Geleisen der Brünner Localbahn wurde genehmigt. [18. December 1895, Z. 67.189.]

— (Auflassung eines Wächterpostens.) Auf Grund des Ergebnisses der am 25. September 1895 durchgeführten Localverhandlung wurde die Auflassung des Wächterpostens Nr. 284 genehmigt. [4. Jänner, Z. 72.583 ex 1895]

— (Signalhütten bei Wächterhäusern.) Bei den Streckenwächterhäusern Nr. 395 und 427 der Strecke Prag—Bodenbach wurden Signalhütten mit Glockenschlagwerken aufgestellt. [8. Jänner, Z. 999.]

Bozen-Meraner Bahn. Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Bozen hat hinsichtlich der Einbeziehung der Bozen-Meraner Bahn in die Petersbachleege die commissionelle Verhandlung auf den 31. Jänner anberaumt. [G.-I.-Z. 1929.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Verkehrsstörung.

Oesterreichisch-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft:

29. Jänner. In Folge von Schneehindernissen konnten in der Strecke Bruck a. d. L.—Hainburg die Züge 1402, 1401 und 1404 nicht in Verkehr gesetzt werden.

Nachrichten aus Ungarn.

Eisenbahnprojecte. (Ertheilung von Vorconcessionen.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat den Nachbenannten die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten im Sinne der bestehenden Normen für nachbenannte Eisenbahnlinien ertheilt:

1. Mit Erlass vom 13. December 1895, Z. 76.617, den Ingenieuren Franz Hübner und Alois Kurz für eine in Fortsetzung der projectirten Localbahn Budapest-Városliget (Stadtwäldchen)—Rákos-Palota—Vácz-Hartyán (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 64, Vorconcession Post 4, und 134 ex 1895) von deren Endstation Vácz-Hartyán ausgehende und diese mit Berührung der Stadt Vácz (Waitzen) mit der gleichnamigen Station der donaulinksuferseitigen Hauptlinie Marchegg—Budapest der königl. Ungarischen Staatsbahnen verbindende normalspurige Localbahn mit Dampf- eventuell elektrischem Betriebe, auf die Dauer eines Jahres.
2. Mit Erlass vom 13. December 1895, Z. 80.354, dem Reichstags-Abgeordneten Baron Georg Stojanovics für eine vom Stationsplatze Versecz der im Betriebe der kgl. Ungarischen Staatsbahnen stehenden Localbahn Nagy-Becskerek—Versecz der Torontáler Comitats-Localbahn-Actiengesellschaft und der Linien Temesvár—Versecz—Báziás und Versecz—Kubin der kgl. Ungarischen Staatsbahnen ausgehende, im Bereiche der Stadt Versecz mit Benützung entsprechender Strassenzüge sich verzweigende und nach Berührung des zukünftigen Stationsplatzes Versecz-Vásártér der projectirten Localbahn Versecz-Gattaja (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 99 ex 1894) bis zur städtischen Ziegelfabrik führende Strasseneisenbahn mit elektrischem Betriebe, auf die Dauer eines Jahres.
3. Mit Erlass vom 13. December 1895, Z. 82.790, dem Bürgermeister der Stadt Kis-Kun-Félegyháza Dr. Geza Zambó, als Vorstand des dortigen Eisenbahn-Executivcomité, für eine von der Station Félegyháza der Hauptlinie Budapest—Orsova—Verciorova der kgl. Ungarischen Staatsbahnen und der in deren Betrieb stehenden Localbahn Félegyháza-Csongrád ausgehende und im Bereiche des Comitates Pest-Pilis-Solt-Kis-Kun über Jász-Szent-Lágló, die Gemarkung der Gemeinde Szank und weiterhin über Monostor und die Gemarkung von Puszta-Móriczgát bis Kis-Kun-Majsa (Comitat Pest-Pilis-Kis-Kun-Solt) führende normalspurige Localbahn, auf die Dauer eines Jahres.
4. Mit Erlass vom 13. December 1895, Z. 84.833, dem Einwohner von Bagota Paul Ordódy für eine von der Station Zsolna der Hauptlinie Budapest—Galantha—Zsolna der kgl. Ungarischen Staatsbahnen und der Hauptlinie Czácza—Zsolna—Kassa der Kaschau-Oderberger Eisenbahn abzweigende und diese in radialer Richtung gegen Süden, mit Durchschneidung der nördlichen Gebietstheile der Comitate Trencsén und Nyitra, über Rajecz und die Gemarkung der Gemeinde Német-Próna in der zukünftigen Endstation Privigye mit der concessionirten Localbahn Nagy-Bélicz—Privigye (Fortsetzung der Linie Tót-Megyer—Nagy-Surány—Privigye [vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 82 ex 1895]) verbindende normalspurige Localbahn, auf die Dauer eines Jahres.
5. Mit Erlass vom 13. December 1895, Z. 84.392, der Direction der Localbahn Budapest—Szent-Lörincz für eine von einem geeigneten Punkte ihrer im Betriebe der Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen stehenden Betriebslinie Budapest—Szent-Lörincz abzweigende, einerseits über Kis-Pest bis Kossuthfalva, andererseits von einem anderen gleichfalls geeigneten Punkte der erstgenannten Linie bis zur Gemarkung der Gemeinde Puszta-Péteri führende schmalspurige Localbahn mit Dampf- oder elektrischem Betriebe, auf die Dauer eines Jahres.

Projectirte Localbahn Eszék—Djakovár—Strizivojna-Vrpolje. (Ausbaubeschluss.) Die Interessenten der Comitate Veröcze (Virovitica) und Vinkoveczi (Slavonien) haben den Beschluss gefasst, eine von der Station Eszék der Hauptlinie Nagyvárad (Grosswardein)—Eszék—Villány der kgl. Ungar. Staatsbahnen und der in ihrem Betriebe stehenden Localbahn Eszék—Našic—Uj-Kapella—Batrina abzweigende und diese in der Sta-Station Strizivojna-Vrpolje mit der croatisch-slavonischen Transversallinie (Zágráb [Agram]—)Sziszék—Brod—Vinkovcze—Mitrovicza—Zimony (Semlin) in südlicher Richtung verbindende Radialbahn (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 1 ex 1895, Vorconcession Post 1) auszubauen. Es ist dies eine Theillinie der noch im Jahre 1871 projectirten Eisenbahnverbindung zwischen der Drau bei Essegg und der Save bei Brod. In Folge der im Jahre 1878 erfolgten Occupation Bosniens machten sich jedoch solche strategische Einflüsse geltend, dass die Drau—Saveverbindung aufgelassen und die Herstellung einer Donau—Save-Bahnverbindung mittelst der Linie Dalja—Brod ausgeführt wurde. In Folge dessen wurde jedoch das productive Mittelslavonien, wie auch die für den bosnischen Zwischenhandel sehr wichtige Stadt Eszék umgangen, wodurch auch dieser Zwischenhandel vollständig aufhörte. In neuerer Zeit wurde nun wieder das alte Project aufgenommen und sowohl von der interessirten Bevölkerung der Stadt Eszék und Mittelslavoniens, als auch von den anderen massgebenden Factoren mit Energie betrieben. In einer unter Vorsitz des Obergespans Grafen Theodor Pejacsevics abgehaltenen Versammlung der Notablen und Interessenten der oben genannten Comitats- und Stadtmunicipien wurde nun der Beschluss gefasst, zum ungesäumten Ausbaue der Linie Eszék—Djakovár—Strizivojna-Vrpolje zu schreiten, welche ihre directe Fortsetzung bis zur Save, bezw. nach Bosnien durch die Anschlusslinie Strizivojna-Vrpolje—Samac finden wird.

Projectirte Dernöthalbahn, d. i. die Linie Rozsnyó—Torna. (Ausbaubeschluss.) Die Interessenten der Comitate Abauj-Torna und Gömör haben den Ausbau der projectirten Localbahn Rozsnyó-Torna (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 15 ex 1895, Vorconcession Post 3) beschlossen. Die effectiven Baukosten dieser 15·2 km langen Localbahn, welche,

a) von der Endstation Torna der als Sackbahn endigenden Localbahn Kassa-Torna, einer Flügelbahn der Hauptlinie Budapest — Hatvan — Miskolcz — Kassa (Kaschau) der kgl. Ungar. Staatsbahnen, abzweigend und in deren Verlängerung diese im Dernöthal in transversaler Richtung über Jólész, Hoszurét, Hárskút und Dernö in der Station Rozsnyó mit der gleichfalls als Sackbahn endigenden Localbahn Bánréve-Rozsnyó-Dobsina, einer Flügelbahn der Linie Fülek—Miskolcz der kgl. Ungar. Staatsbahnen, verbinden und
b) eine von der zukünftigen Station Hárskút ausgehende, bis Krásznahorka-Váralja führende Flügelbahn erhalten wird,

sind mit 640.000 fl., d. i. mit 42.105 fl. per laufendes Bahnkilometer, bemessen. Der Bau der projectirten Bahn wird sofort nach Erfliessen der Concession begonnen werden.

Projectirte Localbahn Zombor — Ó-Becse. (Ausführungsbeschluss.) Die Interessenten des Comitates Bács-Bodrog haben den Beschluss gefasst, eine von der Station Zombor der Hauptlinie Nagyvárad (Grosswardein) — Eszék—Villány der kgl. Ungar. Staatsbahnen ausgehende, diese durch eine das Comitatsgebiet in ost-westlicher Richtung längs dem Franzenscanal durchschneidende, in der Station Ó-Becse in die derzeit als Sackbahn endigende Linie Szabadka—Zenta—Ó-Becse der im Betriebe der kgl. Ungar. Staatsbahnen stehenden Bács-Bodroger Comitats-Localbahnen einmündende Linie auszubauen. Die für die Getreidetransporte aus dem Bereiche der Bácska hochwichtige Linie wird, nach Ueberbrückung der Theiss nächst Ó-Becse, Anschluss an die Ó-Becse gegenüber, gleichfalls unmittelbar am Theissufer liegende Station Török-Becse der Linie Nagy-Kikinda — Nagy-Becskerek — Pancsova erhalten und das Productionsgebiet des Banates mit jenem der Bácska, sowie auch mit der Theiss und der westlichen Donau am kürzesten Wege verbinden.

Eisenbahn Budapest-Dorogh-Esztergom (Gran). (Herstellung einer Verbindungsbahn in Budapest.) Die Direction der Eisenbahn Budapest-Dorogh-Esztergom wird im Bereiche des von ihrer Linie tangirten hauptstädtischen donaurechtsuferseitigen Gebietes eine Verbindungslinie mit der Ofener Theilstrecke der Ringbahn, nebst Anlage entsprechender Manipulationsgeleise, ausführen, und wurden der Gesellschaft zu diesem Zwecke die erforderlichen hauptstädtischen Grundstücke theils käuflich, theils pachtweise überlassen. Die Direction der den Betrieb führenden kgl. Ungar. Staatsbahnen wird nach Ausbau der Donaubrücke zwischen Ujpest und Ó-Buda auf Stationen

zwischen Bruck a. d. L. und Almás-Füzitö für die donaulinksuferseitigen Bezirke bestimmte Frachtsendungen, insbesondere Kohlen- und Materialienfrachten, via Almás-Füzitö—Esztergom—Dorogh—Ó-Buda instradiren, und zwar sowohl zur Entlastung der donaurechtsuferseitigen Hauptlinie, als auch wegen der auf diesem Wege kürzeren Entfernung zwischen den nördlichen Pester Stadtbezirken und den genannten Relationen.

Projectirte Strasseneisenbahn mit Kabelbetrieb in Budapest. (Ausführungsmodus.) Die Ingenieure Josef Möszmer und Stefan Weszely bewerben sich um die Concession zur Anlage einer Strassenbahn mit Kabelbetrieb im Bereiche der donaurechtsuferseitigen Stadtbezirke Budapests (Buda [Ofen]), welche, mit Benützung entsprechender Strassenzüge und Berührung des Bahnhofes der Südbahn-Gesellschaft, bis auf die Höhe des Svábhegy (Schwabenberg) führen wird (vergl. Vorconc. Vrdgs.-Bl. Nr. 2 und 48 ex 1895). Die Budapester Communalverwaltung, welche, vorbehaltlich der ministeriellen Genehmigung, die Ausführung dieses Projectes im Principe acceptirt, hat im Interesse der polizeilich gebotenen Sicherung des allgemeinen Strassenverkehres den Projectanten folgende Bedingungen gestellt:

1. Nachdem der Burggartenquai der von der Ofener Burgstrasse kommenden Strassenbahn vorbehalten ist, so ist der Ausgangspunkt der Kabelbahn nach dem Tabaner Kirchenplatze zu verlegen.

2. Alle Strassen, welche die Kabelbahn passirt, sind vorher durch die Unternehmung auf mindestens 10 Klafter zu verbreitern.

3. Die Serpentinenwege des Blocksberges sind, wegen der grossen Niveauunterschiede, in derselben Weise wie dies die Untergrundbahn auf der Andrássystrasse thut, zu unterfahren.

4. Die Enyedigasse ist für die zum Friedhofe im Wolfsthale führende Strassenbahn bestimmt, daher die Kabelbahn nur provisorisch hier geführt werden kann und späterhin von der Strassenbahn-Gesellschaft das Péagerecht zu erwerben hat.

Localbahn Györ (Raab) - Veszprém - Dombovár. (Stationen und Haltestellen der neu eröffneten Theilstrecke Veszprém—Dombovár.) Im Bereiche der am 30. December 1895 dem Verkehr übergebenen Theilstrecke Veszprém—Uj-Dombovár (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 5) der Localbahn Györ—Veszprém—Uj-Dombovár wurden nebst den Anschlussstationen Veszprém der Linie Györ—Veszprém—Kis-Czell—Szombathely (Steinamanger)—Fehring (Graz) und Uj-Dombovár der Linie Budapest—Uj-Dombovár—Gyékényes—Zágráb (Agram)—Fiume folgende Stationen, bezw. Haltestellen dem Betriebe übergeben, und zwar: Papkeszi, Balantonfö, Kajár, Enying, Mezö-Komárom-Hidvég, Fürged, Ságh, Konyi und Kocsola-Dalmand, den Verladestationen Berhida, Felsö-Nyék, Fornád und Konda und der Haltestelle Küngös. Sämmtliche Stationen und Verladestationen sind für den Gesammtverkehr, die Haltestelle Küngös jedoch blos für den Personen- und Gepäcksverkehr eingerichtet.

Strasseneisenbahn in Temesvár (derzeit noch) mit Pferdebetrieb. (Umgestaltung der Linien auf elektrischen Betrieb.) Die Direction der Temesvárer Strasseneisenbahn-Gesellschaft hat den Beschluss gefasst, ihr derzeitiges Betriebsnetz mit einem Kostenaufwande von rund 1,000.000 fl. auf elektrischen Betrieb umzugestalten und diese Arbeit innerhalb sechs Monaten durchzuführen. Die Finanzirung wird die Ungarische Eisenbahn-Verkehrsbank durchführen und den bisherigen Actionären die Option auf die zur Ausgabe gelangenden Titres einräumen.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. (Eröffnung einer Verrechnungsstelle am Millenniums-Ausstellungsplatze für die mittelst Eisenbahn dort eintreffenden Ausstellungsgüter.) Die Direction der kgl. ungar. Staatsbahnen verlautbart, dass für die Dauer der im Jahre 1896 in Budapest zu veranstaltenden Millenniums-Landesausstellung auf dem Territorium der Ausstellung eine Verrechnungsstelle mit der Bezeichnung: „Budapest-kiállitás" (Budapester Ausstellung) errichtet wurde, welche am 10. Februar eröffnet wird. Auf dieser Station werden nur für die Ausstellung bestimmte, oder von dort rückzusendende Ausstellungsgegenstände manipulirt. Die Auf- und Abgabe von lebenden Ausstellungsthieren hingegen wird in der Station „Rákos rendezö pályaudvar" (Rangirbahnhof) erfolgen. Am 10. Februar tritt für den Transport von Ausstellungsgegenständen und lebenden Ausstellungsthieren ein temporärer Tarif in Kraft, welcher für Ausstellungsgegenstände von sämmtlichen Stationen der ungarischen Eisenbahnen directe Frachtsätze, für lebende Thiere aber Einheitssätze und Gebührenberechnungs-Bestimmungen, ferner Bestimmungen über die auf den Linien der österreichischen und bosnisch-herzegowinischen Bahnen und auf den Schiffen der Ungarischen Fluss- und Seeschiffahrts-Actiengesellschaft und der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft anzuwendenden Begünstigungen enthält.

Ungarische Südöstliche Localbahn-Actiengesellschaft (Projectantin der Linie Versecz—Gattaja—Lugos—Maros-Illye). (Constituirende Generalversammlung.) Am 4. Jänner fand in Budapest unter Vorsitz des Präsidenten des Executivcomité der Gründer der Ungarischen Südöstlichen Localbahn-Actiengesellschaft, Baron Georg Stojanovics, die constituirende Generalversammlung der Actionäre der genannten Gesellschaft statt. (Vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 3.) Nach Constatirung der Beschlussfähigkeit der Versammlung und Constituirung des Bureau gelangte der Bericht des Comité-Präsidenten über die bisherige Thätigkeit desselben im Interesse der Realisirung des Projectes zur Verlesung. Diesem zufolge wurde für die Theilstrecke Versecz—Gattaja der von der Gesellschaft projectirten Marosthalbahn, d. i. der Linie Versecz—Gattaja—Lugos—Maros-Illye, bereits die Concession erworben, und ist das für den Ausbau dieser Strecke erforderliche Stammcapital von 3,674.400 fl. gesichert. Die Gesammtlinie Versecz—Gattaja—Lugos—Maros-Illye wird von Versecz aus die Linie Báziás—Temesvár der kgl. Ungar. Staatsbahnen mit deren Flügelbahn Vojtek—Német-Bogsán in der Station Gattaja, weiterhin in der Station Lugos mit der Hauptlinie Budapest—Orsova—Verciorova und schliesslich in der Station Maros-Illye mit der Hauptlinie Budapest—Arad—Tövis—Predeal verbinden. Die Bewilligung der Finanzirung zur Fortsetzung derselben über Gattaja und Lugos bis Maros-Illye wird einer ad hoc einzuberufenden Generalversammlung vorbehalten. Nach Kenntnissnahme des Berichtes und Ertheilung des Absolutoriums erfolgten die Wahlen in die Direction und den Aufsichtsrath, und wurde Baron Stojanovics zum Präsidenten des Directionsrathes gewählt.

Ausland.

Deutsches Reich. (Verhandlungen des Landes-Eisenbahnrathes.) Der Landes-Eisenbahnrath gab in seiner Sitzung vom 13./14. December 1895 mit Stimmenmehrheit sein Gutachten dahin ab, dass für eine Ermässigung der Eisenbahnfrachtsätze für Grubenholz auf weitere Entfernungen zur Zeit ein allgemeines wirthschaftliches Bedürfniss nicht vorhanden sei. Zur Annahme empfohlen wurde hingegen der Antrag der ständigen Tarifcommission, die Frachtsätze für Schiefertafeln und -Griffel herabzusetzen, weil es nothwendig sei, die wirthschaftliche Lage der heimischen Schieferindustrie, besonders des Thüringer Waldes, dadurch zu heben. Der Antrag auf Wiederherstellung directer Gütertarife mit Polen wurde mit Rücksicht auf die zwischen Deutschland und Russland gegenwärtig schwebenden Tarifverhandlungen von der Tagesordnung ausgeschieden, dagegen die Einführung eines Ausnahmetarifes für russisches Leuchtöl (Kerosin) nach dem ostelbischen Gebiet mit Einschluss von Leipzig, Halle und Magdeburg, sowie die Ermässigung der deutschen Frachtantheile für eine Anzahl russischer Ausfuhrartikel im Verkehr nach Hamburg zur Ausfuhr seewärts befürwortet, unter der Voraussetzung, dass für die Ausfuhr deutscher Erzeugnisse nach Russland ebenfalls genügende Frachtermässigungen bewilligt werden. Der Landes-Eisenbahnrath hat diesen Beschluss in der Erwägung gefasst, dass bei Ablehnung der russischerseits gewünschten Frachtermässigungen die russische Industrie sich für die Versendung ihrer Güter nach Hamburg des Weges über die russischen Ostseehäfen bedienen würde, und dass unter diesen Verhältnissen eine Benachtheiligung der deutschen Ausfuhrindustrie nicht anzunehmen sei. Der Antrag auf Ermässigung der Ausnahmetarife für schlesische Steinkohlen nach Stettin zum Ortsverbrauch fand Befürwortung, da nicht nur das weitere Vordringen der englischen Kohle möglichst verhindert, sondern auch für die schlesische Arbeiterbevölkerung die Erwerbsgelegenheit vermehrt werden soll. Das Mass der Frachtherabsetzung wurde der Staatsbahnverwaltung überlassen, da für den Staat ein Frachtausfall von 600.000 Mk. in Frage steht. Ein Unterantrag, auch für Braunkohlen und Briquetts aus der Lausitz die Tarifermässigung zuzugestehen, wurde abgelehnt. Auch die Vertreter des Ruhrkohlenreviers stimmten der Frachtherabsetzung für die schlesischen Kohlen entschieden zu, um die Concurrenz der englischen Kohle in Deutschland einzudämmen. Verworfen wurde dann ein Vorschlag der ständigen Tarifcommission auf Abänderung des Tarifes für amerikanisches Eichen-, Kiefern- und Nussbaumholz, weil in Amerika die Bestände an werth-

vollen Hölzern durch Raubbau schon stark gelichtet seien und deshalb nun versucht werden solle, die in sehr grossen Mengen vorhandenen geringwerthigen Hölzer, besonders aber das Holz der in ungeheueren Beständen vorhandenen Sumpfcypresse, durch Zusammenladen mit werthvolleren Hölzern auf billigste Weise nach Deutschland zu schaffen. Ebenso lehnte der Landes-Eisenbahnrath mit grosser Mehrheit den Antrag auf Herabsetzung der Ausfuhrtarife für Zucker aus den Provinzen Schlesien und Posen über die deutschen Seehäfen ab. Der Bezirks-Eisenbahnrath Breslau hat das Bedürfniss der Frachtermässigung anerkannt, weil Schlesien mit seiner den Verbrauch der Provinz weit übersteigenden Production auf den Absatz nach den nordischen Ländern angewiesen und bei der weiten Entfernung der Ausfuhrhäfen Stettin und namentlich Hamburg die Benutzung der Eisenbahn wegen der hohen Frachtkosten fast ausgeschlossen sei. Dagegen wurde Seitens der Zuckerindustrie Mitteldeutschlands und des Ostens erklärt, dass der Staffeltarif die Wettbewerbsbestimmungen zwischen den einzelnen Zuckerversandtgebieten verschieben und den Osten wie Mitteldeutschland zu Gunsten Schlesiens und Posens schwer schädigen würde. Endlich wurde auch die Herabsetzung der Fracht für Kaffee-Ersatzmittel (geröstetes Getreide, Graupen, Malz, Cichorien) gemäss dem Beschlusse der ständigen Tarifcommission abgelehnt, weil die vom Ministerium der öffentlichen Arbeiten angestellten Ermittelungen über das Bedürfniss, sowie die eventuell wirthschaftlichen und finanziellen Folgen der Tarifermässigung ergeben haben, dass letztere für die Staatsbahnen einen Ausfall von jährlich rund 60.000 Mk. zur Folge haben würden, ohne dass nach dem Gutachten der überwiegenden Mehrzahl der Eisenbahndirectionen dadurch für die Kaffeesurrogate eine Verkehrsbelebung, aus dem Frachtgewinne eine Stärkung des Kleinhandels erwartet werden könnte.

— (Aenderung von Stationsnamen.) Die Station Brake der Oldenburgischen Staatseisenbahnen führt fortan zur Unterscheidung von Brake (Westphalen) die Bezeichnung „Brake (Oldbg.)" und die an der Bahnlinie Hetzdorf—Eppendorf der Sächsischen Staatseisenbahnen gelegene Haltestelle Leubsdorfer Hammer die Bezeichnung „Hammer-Leubsdorf".

Preussen. (Fahrgelderstattung im Vereins-Rundreiseverkehr.) Der Minister der öffentlichen Arbeiten hat unter dem 8. December 1895 an die kgl. Eisenbahn-Directionen den nachstehenden Erlass gerichtet:

„Nach Einsicht der auf den Erlass vom 19. September 1895 eingegangenen Berichte will ich die kgl. Eisenbahn-Directionen ermächtigen, fortan im Vereins-Rundreiseverkehr in allen Fällen, in denen der Inhaber eines Fahrscheinheftes auf einer Zwischenstrecke gegen Lösung besonderer Fahrkarten an Stelle des in dem Fahrscheinheft bezeichneten Weges einen längeren Schienenweg benutzt hat, auf seinen Antrag den Betrag der Fahrscheine für die nicht benutzten Strecken des Fahrscheinheftes zu erstatten, sofern sowohl der gewählte längere, wie der aufgegebene kürzere Weg den unter preussischer Staatsverwaltung stehenden Linien angehören."

— (Herausgabe des Eisenbahn-Nachrichtenblattes.) Nach einem Erlass des Ministers der öffentlichen Arbeiten vom 18. December 1895 werden in Zukunft in dem Eisenbahn-Verordnungs-Blatte nur die Vorschriften — Gesetze, Verordnungen, Erlässe u. s. w. — von dauerndem Werthe oder von grundsätzlicher Bedeutung veröffentlicht werden, um in dieser Weise das Eisenbahn-Verordnungs-Blatt zu einem Nachschlagebuche zu machen. Für die sonstigen Erlässe vorbereitenden Inhalts und vorübergehenden Werthes, die bisher theils durch das Eisenbahn-Verordnungs-Blatt, theils durch Umdruck bekannt gegeben wurden, sowie für solche Mittheilungen, welche nicht auch fernerhin im Eisenbahn-Verordnungs-Blatte zu veröffentlichen sind, ist vom 1. Jänner ab das als Manuscript zum Dienstgebrauch gedruckte Eisenbahn-Nachrichtenblatt bestimmt.

— (Betrieb auf den Bahnstrecken Welle—Elten und Elten—Landesgrenze.) Nachdem die bisher von der Preussischen Staatsbahnverwaltung betriebene Eisenbahn von Welle über Elten nach Zevenaar am 1. October 1895 in die Verwaltung der Gesellschaft für den Betrieb der Niederländischen Staatseisenbahnen zu Utrecht übergegangen ist, wird der Betrieb auf der Strecke Welle—Elten, wie bisher, nach Massgabe der Bahnordnung für die Nebeneisenbahnen Deutschlands vom 5. Juli 1892, der Betrieb auf der Strecke Elten—Landesgrenze dagegen nach Massgabe der Betriebsordnung für die Haupteisenbahnen Deutschlands vom 5. Juli 1892, und zwar gemeinsam mit der von der Niederländischen Staatseisenbahn-Gesellschaft betriebenen Strecke Emmerich—Elten—Landesgrenze geführt.

Baden. (Preisermässigung für Kilometerhefte.) Mit dem 1. Jänner ist die bisherige Bestimmung, wonach demjenigen, der für die Badischen Staatseisenbahnen innerhalb eines Kalenderjahres mehr als fünf Kilometerhefte für sich löst, ein Preisnachlass gewährt wird, aufgehoben worden. An deren Stelle tritt die Vergünstigung, dass jeder Inhaber eines ausgenutzten oder abgelaufenen Kilometerheftes zu 1000 km gegen Rückgabe des Heftes 1 Mk. zurückersetzt erhält. Die Kilometerhefte sind fortan ohne jede Anmeldung sofort zu haben.

Russland. (Organisation einer Centralleitung sämmtlicher russischer Eisenbahnen.) Das Project der Aufstellung einer Centralverwaltung sämmtlicher russischer Eisenbahnen geht nunmehr, nachdem sich eine solche bei dem raschen Wachsthum des Staatsbahnnetzes immer mehr als nothwendig herausstellt, seiner Realisirung entgegen. In dem neuen Centralorgane wird die oberste Leitung sowohl der Staats- als auch der Privatbahnen concentrirt, wogegen das Eisenbahn-Departement des Verkehrsministeriums, sowie die bisher bestandene Verwaltung der Staatsbahnen aufgelöst werden. Als Chef der neuen Centralleitung wird der dermalige Director des Eisenbahn-Departements des Verkehrsministeriums, Staatsrath Sumarokoff, bezeichnet; dem Chef wird ein Conseil beigegeben, dem die Ertheilung allgemeiner Instructionen an die Eisenbahnen, die Entscheidung wirthschaftlicher Fragen u. dgl. obliegen wird. Die Geschäftsthätigkeit der Centralverwaltung wird in drei Ressorts geschieden: in das administrativ-wirthschaftliche, das technische und in die Betriebsabtheilung. In der Localverwaltung der Eisenbahnen ist vorläufig keine organisatorische Aenderung in Aussicht genommen.

— (Eröffnung neuer Bahnstrecken.) Am 11./23. November 1895 wurde die Theilstrecke Swenzjany (Station der St. Petersburg-Warschauer Eisenbahn) bis Postawa der Glubokoje-Swenzjany-Zufahrtsbahn, am 3./15. December 1895 die Theilstrecke Kellerowo—Belkowo der Zweigbahn Kellerowo-Jurjew Polskij der Moskau-Jaroslaw-Archangeler Eisenbahn, am 13. 25. December 1895 die Theilstrecke Ob—Bolotnaja der Mittelsibirischen Eisenbahn, ferner am 15./27. December 1895 die Zweigbahn Berditschew-Shitomir der Südwestbahn, die Theilstrecken Sserdobsk—Pensa, Wolsk I—Wolsk II und Rtischtschewo—Arkadak der Rjäsan-Uralsker Eisenbahn dem öffentlichen Verkehr übergeben.

— (Concessionirung von Eisenbahnlinien.) Der Irinowka-Industriegesellschaft ist die Concession für den Bau folgender schmalspuriger Bahnen ertheilt worden: Von der Station Irinowka zum Dorfe Scheremetjewka mit einer Abzweigung zum Ladogasee, von der Station Ochta der Irinowkaer Bahn zum Ufer der grossen Newa und von der Station Porochowije der Irinowkaer Bahn zum Dorfe Koltuscha; ferner ist der Actiengesellschaft zum Baue und Betriebe der Ssoswin-Blagodat-Eisenbahn die Concession zum Baue und Betriebe einer Eisenbahn von der Station Kuschwa der Uralbergbahn zum Flusse Ssoswa ertheilt worden.

Schiffahrt.

„Adria", kgl. ungar. Seeschiffahrts-Actiengesellschaft.

(Dampferfahrten im Februar 1896.)

Export.

Im Februar 1896 werden die nachstehend benannten erstclassigen Dampfer (oder Ersatzschiffe) von Fiume nach den unten angeführten Relationen abgelassen, wenn nicht durch Witterungsverhältnisse oder andere unvorhergesehene Ereignisse Störungen eintreten sollten:

Nach	Dampfer	Februar
Liverpool	„Lesblan"	1—10
Rouen	„Báthori"	1—10
London	„Sultana"	5—15
Hull, Newcastle o/T	„Finland"	5—15
Liverpool	„Marathon" (Cunard Line)	5—15
Liverpool	„Athenian"	15—25
Ronen		15—25
Barcelona [1])	„Széchenyi"	25
Gibraltar [2]), London	„Mátyás Király"	19—29
Glasgow	„Nagy Lajos"	19—29
Rotterdam, Antwerpen	„Kálmán Király"	19—29
Liverpool	„Aleppo" (Cunard Line)	19—29
New-York	„Hesperia" (Anchor Line)	19—29
Hull, Newcastle o T	„Rosario"	19—29
Bordeaux	„Tibor"	25 II—5/III

[1]) Der Dampfer wird ausser Barcelona noch einen zweiten Mittelmeerhafen des spanischen Continents, eventuell Cadix, berühren.

[2]) Falls acht Tage vor Abfahrt des Dampfers keine genügende Ladung nach Gibraltar angemeldet wurde, behält die Direction sich das Recht von die Berührnng dieses Hafens zu unterlassen.

Import.

Im Februar 1896 werden in der Richtung vom Auslande heimwärts folgende Dampfer (oder Ersatzschiffe) verkehren, wenn nicht durch Witterungsverhältnisse oder andere unvorhergesehene Ereignisse Störungen eintreten sollten:

Von	Nach	Dampfer	Februar
Rouen	Triest, Fiume	„Zichy“	1—10
Liverpool	Fiume, Triest	„Saragossa“ (Cunard Line)	1—10
Hull, Newcastle o/T	Triest, Fiume	„Mourino“	1—10
London	„ „	„Wm. Bailey“	5—15
Rotterdam, Antwerpen	„ „	„Baross“	5—15
Liverpool	„ „	„Algerian“	5—15
London	„ „	„Rákóczy“	5—15
Rouen	„ „	„Deák“	10—20
Liverpool	Fiume, Triest	„Marocco“ (Cunard Line)	15—25
Bordeaux	Triest, Fiume	„Jokai“	15—25
Glasgow	„ „	„Matlekovits“	15—25
London	„ „	„Narva“	19—29
Rouen	„ „	„Andrássy“	19—29
Rotterdam, Antwerpen	„ „	„Szt. István“	19—29
Hull, Newcastle o/T	„ „	„Palermo“	19—29
Liverpool	„ „	„Andalusian“	19—29

Ueberschiffungsdienst mit directen Ladescheinen von den oben genannten Abfahrtshäfen nach allen Häfen des Mittelländischen und Adriatischen Meeres, ferner nach den vom Oesterr. Lloyd befahrenen Linien (Levante, Ost-Indien, China und Japan).

Mittelmeer-Dienst.

A) Mercantillinie Fiume—Malta—Sicilien—Marseille.

Im Monate Februar fahren folgende Dampfer von Fiume nach Marseille: „Zrinyi“ am 6., „B. Kemény“ am 13., „Szent László“ am 20. und „Tisza“ am 27.;

von Marseille nach Fiume: „Szent Lászlo“ am 7., „Tisza“ am 14., „Zrinyi“ am 21. und „B. Kemény“ am 28.

B) Eillinie Fiume—Sicilien—Marseille.

Im Monate Februar fahren folgende Dampfer von Fiume nach Marseille: „Adria“ am 3., „Arpád“ am 10., „Szápáry“ am 17. und „Buda“ am 24.;

von Marseille nach Fiume: „Szápáry“ am 2., „Buda“ am 9., „Adria“ am 16. und „Arpád“ am 23.

Für das Unterbleiben einer Fahrt oder für den verspäteten Abgang eines bezeichneten Dampfers in Folge der bereits bestehenden oder noch einzuführenden Quarantainemassregeln übernimmt die Gesellschaft keine Verantwortung.

Verschiedene Mittheilungen.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. (Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.) Die am 1. October 1895 für den Güterverkehr eröffneten Strecken Caternberg — Osterfeld K. M. (11 km) nebst Abzweigung Block Hourl bis zur Einmündung in die Strecke Frintrop — Bottrop (10 km) der kgl. Eisenbahn-Direction Essen sind den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des XX. Stückes.) Das am 27. Jänner 1896 herausgegebene XX. Stück enthält unter

Nr. 1873: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 21. Jänner 1896, Z. 11697, betreffend die Ausscheidung mehrerer ungarischer Gebiete, sowie der Spiritusfabrik Grünwald in Budapest aus dem Lungenseuchen-Sperrgebiete.

Nr. 1874: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Krain vom 20. Jänner 1896, Z. 1270, betreffend die Wiedergestattung der Einfuhr von Schweinen aus den Bezirken Banjaluka und Bosn.-Gradiska im Occupationsgebiete nach Krain.

Nr. 1875: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Schlesien vom 22. Jänner 1896, Z. 1485, betreffend die Ausscheidung mehrerer ungarischer Gebiete, sowie der Spiritusfabrik Grünwald in Budapest aus dem Lungenseuchen-Sperrgebiete.

Nr. 1876: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Salzburg vom 23. Jänner 1896, Z. 876, betreffend das Verbot der Einfuhr von Schweinen aus Steinbruch (Köbánya) in Ungarn nach Salzburg.

Nr. 1877: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Salzburg vom 23. Jänner 1896, Z. 877, betreffend die Ausscheidung mehrerer ungarischer Gebiete, sowie der Spiritusfabrik Grünwald in Budapest aus dem Lungenseuchen-Sperrgebiete.

Nr. 1878: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Kärnten vom 23. Jänner 1896, Z. 919, betreffend die Wiedergestattung der Einfuhr von Mastschweinen aus den Bezirken Banjaluka und Bosn.-Gradiska in Bosnien nach Villach in Kärnten.

Nr. 1879: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Mähren vom 21. Jänner 1896, Z. 2634, betreffend das Verbot der Einfuhr von Schweinen aus der Borstenvieh-Contumaz- und Mastanstalt Köbánya (Steinbruch) in Ungarn nach Mähren.

Nr. 1880: Kundmachung der Landesregierung für Bosnien und die Herzegowina vom 18. Jänner 1896, Z. 6376/I, betreffend das Verbot der Einfuhr von Schweinen aus der landwirthschaftlichen Station in Modrić und allen im Umkreise von 5 Kilometern um dieselbe liegenden Orten des Bezirkes Gradačac im Occupationsgebiete.

Nr. 1881: Kundmachung der k. k. Statthalterei für das Küstenland vom 21. Jänner 1896, Z. 1585/IV, betreffend das Verbot der Einfuhr von Schweinen aus den Maststallungen zu Steinbruch in Ungarn in das Küstenland.

— (Inhalt des XXI. Stückes.) Das am 28. Jänner 1896 herausgegebene XXI. Stück des obenannten Blattes enthält unter

Nr. 1882: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 24. Jänner 1896, Z. 13.569, betreffend die Wiedergestattung des freien Verkehres mit Klauenthieren im Gerichtsbezirke Raudnitz in Böhmen.

Nr. 1883: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Kärnten vom 24. Jänner 1896, Z. 992, betreffend die Freigebung des Verkehres mit Rindern aus den ungarischen Comitaten Hont, Nógrad, Sáros, aus dem Gebiete der kgl. Freistadt Selmecz-Bélabanya (Schemnitz und Dilln) und aus der Spiritusfabrik Grünwald in Budapest nach Kärnten.

Nr. 1884: Kundmachung der k. k. Landesregierung für die Bukowina vom 23. Jänner 1896, Z. 1304, betreffend die Wiedergestattung des freien Verkehres mit Schweinen in dem Bezirke Stadt und Land Czernowitz in der Bukowina.

Nr. 1885: Kundmachung der k. k. Landesregierung für die Bukowina vom 22. Jänner 1896, Z. 1336, betreffend das Verbot der Ein- und Durchfuhr von Schafen und Schweinen aus dem rumänischen Districte Dorohoi in und durch die Bukowina.

Nr. 1886: Kundmachung der k. k. Statthalterei für das Küstenland vom 22. Jänner 1896, Z. 1584/IV, betreffend die Ausscheidung mehrerer ungarischer Gebiete, sowie der Spiritusfabrik Grünwald in Budapest aus dem Lungenseuchen-Sperrgebiete.

Nr. 1887: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Tirol und Vorarlberg vom 25. Jänner 1896, Z. 1951, betreffend die Wiedergestattung der Einfuhr von Schweinen aus den Bezirken Banjaluka und Bosnisch-Gradiska im Occupationsgebiete nach Tirol und Vorarlberg.

Nr. 1888: Kundmachung der k. k. Landesregierung für die Bukowina vom 22. Jänner 1896, Z. 1337, betreffend das Verbot der Einfuhr von Schweinen aus Steinbruch in Ungarn in die Bukowina.

— (Inhalt des XXII. Stückes.) Das am 29. Jänner 1896 herausgegebene XXII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 1889: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Krain vom 22. Jänner 1896, Z. 1376, betreffend das Verbot der Einfuhr von Schweinen aus Steinbruch in Ungarn nach Krain.

Nr. 1890: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Krain vom 22. Jänner 1896, Z. 1375, betreffend die Ausscheidung mehrerer ungarischer Gebiete, sowie der Spiritusfabrik Grünwald in Budapest aus dem Lungenseuchen-Sperrgebiete.

— (Inhalt des XXIII. Stückes.) Das am 30. Jänner 1896 herausgegebene XXIII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 1891: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Schlesien vom 25. Jänner 1896, Z. 1737, betreffend die Wiedergestattung der Einfuhr von Wiederkäuern aus den Comitaten Csongrád und Györ in Ungarn nach Schlesien.

Nr. 1892: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Schlesien vom 25. Jänner 1896, Z. 1766, betreffend die Beschränkung für den Verkehr mit Klauenthieren aus Galizien nach Schlesien.

Personal-Nachrichten.

Se. k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 20. Jänner dem Oberinspector der priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn Carl Leppich anlässlich seiner Uebernahme in den Ruhestand in Anerkennung seiner vieljährigen verdienstlichen Berufsthätigkeit den Titel eines kaiserlichen Rathes mit Nachsicht der Taxe allergnädigst zu verleihen geruht.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Directer Personen- und Gepäcksverkehr zwischen Stationen der k. k. priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, der k. Ungar. Staatsbahnen, der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Bahn und der Eperjes-Bartfelder Localbahn.

Neue Gebührenberechnungstabelle.

Die im Nachtrage I zu der vom 1. September 1893 giltigen obbezeichneten Tariftabelle auf Seite 4, sub. M. a, enthaltene Gebührenberechnungstabelle wird am 1. März 1896 ausser Kraft gesetzt, und findet von diesem Tage ab die nachstehende Tabelle Anwendung:

Fahrpreistabelle.

Zone	Fahrpreise für eine Person für Personen-, Omnibus- und gem. Züge I.	II.	III.	Eil-Züge I.	II.	III.
	in Gulden incl. Steuer- und Stempelgebühr					
I.	0·60	0·40	0·25	0·75	0·50	0·30
II.	1·20	0·80	0·50	1·50	1·00	0·60
III.	1·80	1·20	0·75	2·25	1·50	0·90
IV.	2·40	1·60	1·00	3·00	2·00	1·20
V.	3·00	2·00	1·25	3·75	2·50	1·50
VI.	3·60	2·40	1·50	4·50	3·00	1·80
VII.	4·20	2·80	1·75	5·25	3·50	2·10
VIII.	4·80	3·20	2·00	6·00	4·00	2·40
IX.	5·40	3·60	2·25	6·75	4·50	2·70
X.	6·00	4·00	2·50	7·50	5·00	3·00
XI.	6·60	4·40	2·75	8·25	5·50	3·30
XII.	7·20	4·80	3·00	9·00	6·00	3·60
XIII.	8·10	5·40	3·50	10·50	7·00	4·30
XIV.	9·00	6·00	4·00	12·00	8·00	5·00

Budapest, am 25. Jänner 1896. [60]

Die Direction der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn
im Namen der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn.

Einführung von Tarifnachträgen zu den Local-Personen- und Gepäckstarifen.

Am 1. März 1896 tritt zu dem für die ungarischen Linien der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn giltigen Local-Personentarife, sowie zu dem hiezu gehörigen Anhange der Nachtrag I mit folgendem Inhalte in Kraft:

1. Nachtrag I zum Tarife:
   a) Aenderung der Zusatzbestimmungen zum Betriebsreglement.
   b) Aenderung der tarifarischen Bestimmungen.
2. Nachtrag I zum Anhange:
   a) Aenderung der zonenmässigen Eintheilung der Stationen und Haltestellen für den Nachbarverkehr.
   b) Aenderung der zonenmässigen Eintheilung der Stationen für den Fernverkehr.
   c) Aenderungen im alphabetischen Verzeichnisse der Stationen und Haltestellen.
   d) Aenderung von Stationsnamen.
   e) Berichtigungen.

Ferner tritt zu dem ab 20. Mai 1884 für die österreichische und ungarische Linie der Kaschau-Oderberger Eisenbahn giltigen gemeinsamen Local-Personen- und Gepäckstarife der Nachtrag X mit folgendem Inhalte in Kraft:

1. Aenderung der einleitenden und der allgemeinen Tarifbestimmungen.
2. Aenderung der Fahrpreise zwischen Stationen der österreichischen und ungarischen Linie.
3. Fahrgebühren für die Haltestelle Lomnathal.
4. Aenderung von Stationsnamen.

Exemplare dieser Nachträge sind bei der Tarifabtheilung der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn erhältlich.

Budapest, am 24. Jänner 1896. [61]

K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn. Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Einführung directer Personenzugs-Fahrkarten im Verkehre zwischen Nestersitz-Pömmerle und Komotau.

Mit Giltigkeit vom 15. Februar 1896 gelangen für nachstehende Stationsverbindung directe Fahrkarten III. Classe zur Ausgabe.

Der Preis beträgt:
Nestersitz-Pömmerle—Komotau . . 97 Kreuzer

Teplitz, am 28. Jänner 1896. [62]

K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn.

Ungarisch-Adriatischer Eisenbahnverband.

Druckfehler-Berichtigung.

In den zu den Tarifen für den Ungarisch-Adriatischen Eisenbahnverband mit Giltigkeit vom 1. Jänner 1896 hinausgegebenen Nachträgen I und im Anhange sind folgende Druckfehler-Berichtigungen vorzunehmen:

1. Im Nachtrage I zum Tarife Heft 1 (Verkehr mit Fiume):
   a) Auf Seite 5 in der 13. Zeile von unten sind die Worte „Spacva und" zu streichen;
   b) auf derselben Seite in der 17. Zeile von unten ist vor dem Worte „Szent-Ágota" einzuschalten „Spacva und";
   c) auf Seite 23 im zweiten Absatze des Punktes sind die Worte „Heu, Stroh, Häckerling" zu streichen.
2. Im Nachtrage I zum Tarife Heft 2 (Verkehr mit Triest):
   a) Auf Seite 5 in der 14. Zeile von unten sind die Worte „Spacva und" zu streichen;
   b) auf derselben Seite in der 19. Zeile von unten ist vor dem Worte „Szent Ágota" einzuschalten „Spacva und".
3. Im Anhange:
   a) der auf Seite 8 in der Position 3 enthaltene Satz für Köbanya felsö p. u. ist von „58" auf „158" abzuändern.

Wien, am 24. Jänner 1896. [63]

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg	per 100 kg			
384	Buschtěhrader Eisenbahn	Betheiligen Verwaltungen	Güter des Specialtarifes 1 als Frachtgut	Kralup (B.E.B. und St.E.G.)	Pilsen	1. Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. 2. Erfüllung der übrigen für diese Artikel allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, bezw. bis zur tarifmässigen Durchführung, längstens jedoch bis Ende December 1896	Tarif, Theil III, des Nordwestböhm. Eisenbahn-Verbandes vom 1. Mai 1892	59·4 kr. ö. W.	50·0 kr. ö. W.	9·4 kr. ö. W.	Im Kartirungswege		
				oder umgekehrt										
385	Buschtěhrader Eisenbahn		Getreide, Hülsenfrüchte, Mahlproducte, Malz, Oelsaaten	Kralup (B.E.B.) loco und transit; Prag (Bubna) (B.E.B.) loco und transit	Prag (Smichow) (B.E.B.) loco und transit	Derlei Sendungen als Frachtgut bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen werden bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1896 bezüglich des Ab- und Auflegens nach den im Tarife, Theil I, der österr.-ungarischen, bosnischen und herzegowinischen Eisenbahnen vom 1. Jäuner 1893 für alle anderen Gütersendungen von mindestens 5000 kg pro Wagen festgesetzten Bestimmungen behandelt.								
				oder umgekehrt										
386	Buschtěhrader Eisenbahn		Holz, und zwar Langholz, auf zwei Wagen verladen	Lužna Lischan	Směcna Sternberg	1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht zweier Wagen. 2. Das Auf- und Abladen ist parteiseits zu besorgen	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis 31. December 1896	Localgütertarif, Theil II, vom 1. Juni 1887 nebst Nachträgen I—V	11·0 kr. ö. W.	8·9 kr. ö. W.	2·1 kr. ö. W.	Im Kartirungswege		
387	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Bier in Fässern und leere, gebrauchte Bierfässer	Wien Nordbahnhof	Zistersdorf	Anlieferung in jeder Menge; Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1896	Localtarife u. z. Hauptbahnnetz vom 1. Jänner 1893 u. Localbahnen vom 1. Juni 1888	Verschieden	29·6 kr.	Verschieden	Im Kartirungswege		
				bezw. vice vers										
388	Oesterr. Nordwestbahn		Steine und Schotter der Classe C und des Specialtarifes 3	Jungbunzlau	Wlkawa; Nimburg	Die verwendeten Wagen dürfen über die Ladefähigkeit derselben nicht beladen werden	Bis auf Widerruf, längst. bis Ende August 1896	Localtarif	Verschieden	7·50 (Wlkawa); 10·— (Nimburg) Gulden ö. W. pro zweiachsigen Wagen	Verschieden	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen hat durch die Partei auf deren Kosten zu erfolgen. In den betreffenden Frachtbriefen muss der Bezirks-Ausschuss in Nimburg als Aufgeber und alleiniger Empfänger erscheinen

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
									kr.	Pfge.				
389	Oesterr. Nordwestbahn	Betheiligten Verwaltungen	Petroleum, raffinirt, Blau- und Grünöl, Mineraltheer, mineralische Schmieröle und Petroleum-Naphtha (Benzin, aus Petroleum destillirt) *)	Pardubitz St.E.G.	Bodenbach transit	Aufgabe mit directen Frachtbriefen bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen	Bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1896	Localtarif der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft vom 1. Juni 1888, bezw. Ausnahmetarif für raffinirtes Petroleum etc. vom 15. November 1891	26	41	Differenz gegenüber dem Ausnahmetarife für raffinirtes Petroleum etc. vom 15. November 1891	Im Kartirungswege		Die vorstehenden Frachtsätze finden nur auf Sendungen Anwendung, welche mit directen Frachtbriefen nach dem Auslande zur Aufgabe gebracht werden. *) Für Sendungen von Petroleum-Naphtha (Benzin, aus Petroleum destillirt) werden unter Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen die zugestandenen Frachtsätze um 10 Percent erhöht eingehoben
					Halbstadt transit				18	26				
					Mittelsteine transit				21	30				
				Pardubitz S.N.D.V.B.	Tetschen transit			Localtarif der Oesterr. Nordwestbahn und Süd-norddeutschen Verbindungsbahn vom 1. August 1883, bezw. Ausnahmetarif für raffinirtes Petroleum etc. vom 15. November 1891	26	41				
					Reichenberg transit				23	30				
					Seidenberg transit				28	37				
					Liebau transit				16	21				
					Mittelwalde transit				17	23				
390	Südbahn-Gesellschaft	Kaiser Ferdinands-Nordbahn; Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft; Kaiser Ferdinands-Nordbahn, k. k. österr. Staatsbahnen	**Baumwolle, rohe, in Wagenladungen** ostindischer und levantinischer (ägyptischer, türkischer) Provenienz, eingereiht in den Süd-Nordösterr.-Ungar. Verband-Ausnahmetarif XXVI c, amerikanischer Provenienz, eingereiht in den Süd-Nordösterr.-Ungar. Verband-Ausnahmetarife XXVI d, bezw. XXVI e	Triest und Fiume	Friedek-Mistek; Hohenstadt; Heilendorf	Unter Einhaltung der für den Süd-Nordösterr.-Ungar. Verband-Ausnahmetarif XXVI c, d und e giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Süd-Nordösterr.-Ungar. Verbandtarif vom 1. Jänner 1892, bezw. dessen Nachtrag VI vom 1. August 1895; Ausnahmetarif XXVI:	(siehe unten)	(siehe unten)	(siehe unten)	Im Kartirungswege		

Nr. 390 — Kreuzer ö. W. (incl. Mgb. bezw. Steuer)

Spalte	von	Friedek-Mistek e	d	c	Hohenstadt e	d	c	Heilendorf e	d	c
9	Triest	128	143	150	128	143	150	128	143	150
9	Fiume	132	148	155	145	162	170	139	155	163
10	Triest	119	133	140	104	116	122	104	116	122
10	Fiume	123	138	145	121	135	142	123	138	145
11	Triest	9	10	10	24	27	28	24	27	28
11	Fiume	9	10	10	24	27	28	14	17	18

1 Fortlaufende Nummer	2 Die Publication erfolgt von der	3 und im Namen der	4 Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	5 für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5 nach	6 bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	7 und gilt in der Zeit	8 Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	9 Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	10 Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	11 Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	12 Art der Durchführung	13 Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	14 Besondere Bemerkungen
391	Südbahn-Gesellschaft	kgl. Ungar. Staatseisenbahn und Bács-Bodrogher Localeisenbahn	Getreide, Hülsenfrüchte und Oelsaaten		Triest S. B.	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen und Frachtbrief	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Tarif für den Ungarisch-Adriatischen Eisenbahnverband, Theil II, Heft 2, vom 1. Jänner 1895	Heller incl. Mgb. und ungar. Transportsteuer			Im Kartirungswege		
				Beska					262	235	27			
				India					259	235	24			
				Karlócza					264	221	43			
				Kuknjevci-Erdövég					239	227	12			
				Martinci					245	221	24			
				Mitrovicz					248	207	41			
				Mitrovicz-Szávapart					248	207	41			
				Pétervárad					267	221	46			
				Putinci					257	227	30			
				Ruma					251	221	30			
				Sid					236	231	5			
				Uj-Pázua					260	243	17			
				Ujvidék					267	221	46			
				Verbász-Kula					277	251	26			
				Zimony					260	253	7			
				Vogány				Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	217	Verschieden			
				Ada, Bács-Petrovoszello, Moholy, Ó-Becse, Zenta						235				
				Bács-Martonos, Ó-Kanizsa						239				
392	Südbahn-Gesellschaft		Weizen, Buchweizen (Haide, Haidekorn), Roggen (Korn) und rohe Hirse	Bares	Leobersdorf transit	Die Transporte müssen für an den Linien der k. k. österr. Staatsbahnen gelegene Mühlen-Etablissements zum Zwecke der Vermahlung bestimmt sein und von Bahn zu Bahn abgefertigt werden. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen und Frachtbrief. Für derlei Sendungen nach Lambach und westlich Lambach gelegenen Stationen der Linien bis Passau, Ried, Simbach und Salzburg. Für derlei Sendungen nach Stationen der Strecke St. Valentin bis Gunskirchen. Aus den Original-Frachtbriefen muss ersichtlich sein, dass die betreffenden Sendungen ab Leoben, resp. Leobersdorf auf Grund der im Verordnungs-Blatte Nr. 148 ex 1895, Pos. 2471, publicirten Ermässigung abgerechnet wurden	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarif	Heller incl. ung. Steuer: 171	130	Heller: 41	Im Rückvergütungswege	Gegen auf reclamirende Firma als Aufgeberin lautende Duplicat-Frachtbriefe und Original-Frachtbriefe bis zur definitiven Bestimmungsstation, welche Documente längstens drei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	
					Leoben transit				171	130	41			
393	Südbahn-Gesellschaft		Schilf und Schilfrohr	Bóglar	Wien (Matzleinsdorf)	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen. Auf- und Abladen durch die Partei	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarif	114	102	12	Im Kartirungswege		
				Szantód					121	108	13			
									Heller incl. ung. Steuer		Heller			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
394	Südbahn-Gesellschaft	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Brückenconstructionstheile, eiserne	Graz S.B.	Kundl	Sendungen müssen für den Bau der Innbrücke bei Kundl bestimmt sein. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro verwendeten Wagen. Auf- und Abladen auf Kosten der Partei	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarife	220 h	171 h	49 h	Im Kartirungswege		
395	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Maschinen, zerlegte, und Maschinentheile	Triest-Freihafen S.B. und Fiume-Freihafen	Podgórze-Płaszów	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen und Frachtbrief. Einhaltung der Bestimmungen d. uebengenannten Verbandtarifes. Die Sendungen müssen nachweislich von England proveniren und zur Errichtung einer Dampfspagatfabrik in Podgórze bestimmt sein	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Tarif für den Galizisch-Adriatischen Eisenbahnverband vom 1. Jänner 1893	211 kr. ö. W. incl. Mgb. und ungar. Transportsteuer	160 kr. ö. W. incl. Mgb. und ungar. Transportsteuer	51 kr. ö. W.	Im Kartirungswege		
396	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Mauer- und Dachziegel	Brünn (St.E.G.)	Zwittau	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens; Anfrechthaltung der für die Classe C allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende August 1896	Localtarif	22·1 kr.	17·0 kr.	5·1 kr.	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
397	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Eilgüter: gewöhnliche	Wien (St.E.G. oder K.F.N.B.) oder vice versa	a) Bilin (A.T.E.) b) Brüx (A.T.E.)	Aufgabe in beliebigen Mengen	Vom 15. März 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Theil II, Heft 1, des Oesterr. Eisenbahnverbandes	Bestehen keine directen Frachtsätze	Kreuzer a) 773·0 b) 773·0		Im Kartirungswege		
			Eilgüter: ermässigte							a) 295·0 b) 296·4				
			Eilgüter: besonders ermässigte							a) 240·5 b) 253·5				
			Gewöhnliche Eilgüter bis 50 kg und 10 Stück pro Frachtbrief							a) 481·0 b) 507·0				
			Säcke aller Art, neu oder gebraucht, bei Aufgabe als Eilgut							a) 208·0 b) 220·0				
398	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Glaswaaren (Hohlglaswaaren) laut Waarenclassification des Tarifes, Theil I, Position: G—20 u. 21	Sajo-Szt. Peter	Wien (St.E.G.) Wien (K.F.N.B.)	Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Oesterr.-Ungarischer Verbandstarif, Theil II, Heft 4	Kreuzer 127	121·6	5·4	Im Kartirungswege		
			G—20	Pálfalva Sajo-Szt. Peter					73 90	64·6 73·6	8·4 16·4			
			G—21	Pálfalva Sajo-Szt. Peter					102 127	82·9 94·9	19·1 32·1			

Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	
399	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Schwefelsäure	oder nach Ratibor (Station des Directions-Bezirkes Kattowitz der kgl. Preussischen Staatsbahnen)	oder von Petrowitz (Station der Kaiser Ferdinands-Nordbahn)	Aufgabe mit directen Frachtbriefen und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen unter Einhaltung der Bestimmungen des Tarifes, Theil III, Heft 1 für den Norddeutschen Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina vom 1. September 1895	Vom 1. Februar 1896 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1896	Tarif Theil II, Heft 1 vom 1. September 1895 für den Norddeutschen Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina	Bestehen keine directen Frachtsätze	Pfge. 33		Im Kartirungswege		
			Salzsäure	Schwientochlowitz Ratibor Königshütte o. S. Kattowitz (Stationen des Directions-Bezirkes Kattowitz der kgl. Preussischen Staatsbahnen)						46 31 47 44				
400	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Fabriksalz	Klausaschacht (Station des Directions-Bezirkes Bromberg der Preussischen Staatsbahnen)	Petrowitz (Station der Kaiser Ferdinands-Nordbahn)	Aufgabe mit directen Frachtbriefen, Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen und Einhaltung der Bestimmungen des Tarifes, Theil II, Heft 1 vom 1. September 1895 für den Norddeutschen Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina	Vom 1. Februar 1896 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1896	Tarif Theil II, Heft 1 vom 1. September 1895 für den Norddeutschen Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina	Besteht kein directer Frachtsatz	81 Pfennige		Im Kartirungswege		
401	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Erze aller Art, Braun- und Eisenstein, roh und gemahlen	oder nach Jawiszowice Libiąc Wadowice (Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn)	oder von a) Königshütte o. S. b) Morgenroth (Stationen des Directions-Bezirkes Kattowitz der kgl. Preussischen Staatsbahnen)	Aufgabe mit directen Frachtbriefen, Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens und Einhaltung der Bestimmungen des Tarifes, Theil II, Heft 1 vom 1. September 1895 für den Norddeutschen Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina	Vom 1. Februar 1896 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1896	Tarif Theil II, Heft 1 vom 1. September 1895 für den Norddeutschen Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina	Bestehen keine directen Frachtsätze	Pfge. a) 21 b) 22 a) 22 b) 23 a) 38 b) 38		Im Kartirungswege		

Ausserkraftsetzung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der betheiligten Bahnverwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation: von	nach	Zeitpunkt der Aufhebung	Besondere Bemerkungen
1	2	3	4	5	6		7	8
4	Nr. 129 vom 5. November 1895	1763	Aussig-Teplitzer Eisenbahn, k. k. österr. Staatsbahnen, Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Eilgüter, ferner Säcke aller Art bei Aufgabe als Eilgut	Wien (K.F.N.B. oder St.E.G.)	Bilin (A.T.E.) Brüx (A.T.E.) oder vice versa	15. März 1896	Neue Frachtsätze für die gleichen Transporte sind im vorliegenden Verordnungs-Blatte verlautbart

Druck von Otto Maass & Sohn. Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 13. Wien, 4. Februar 1896. IX. Jahrgang.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Verordnung der Ministerien des Innern und des Handels vom 29. December 1895,*) betreffend das Verbot der von der Firma Carl Philipp Pollak in Prag erzeugten „Säuerling-Essenz."

Da die von der Firma Carl Philipp Pollak in Prag erzeugte und zur Erzeugung von Kunstwein offerirte „Säuerling-Essenz", dem Fachgutachten des Obersten Sanitätsrathes zufolge, nach ihrer chemischen Zusammensetzung und hinsichtlich ihrer nachtheiligen Wirkung auf die Verdauungsorgane den mit den Ministerialverordnungen vom 2. Mai 1892, R.-G.-Bl. Nr. 72, und vom 1. Juli 1894, R.-G.-Bl. Nr. 140, verbotenen, unter den Namen „Wein-Extract", bezw. „Wein-Essenz" in Vertrieb gesetzten Erzeugnissen derselben Firma gleichzustellen und in ihrer Verwendung zur Weinbereitung als gesundheitsschädlich zu betrachten ist, wird deren Erzeugung, Verkauf und Vertrieb in Gemässheit der Bestimmungen der §§ 6 und 7 der Ministerialverordnung vom 1. Mai 1866, R.-G.-Bl. Nr. 54, allgemein verboten.

Badeni m. p. **Glanz** m. p.

Erlass des k. k. Eisenbahnministers vom 24. Jänner 1896, Z. 74.467 ex 1895, an die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen als derzeit geschäftsführende Verwaltung in der Eisenbahn-Directoren-Conferenz, betreffend die Beschleunigung in der Erledigung von Parteireclamationen.

Bereits in der zu Anfang des Jahres 1894 abgehaltenen Enquête über das Eisenbahn-Betriebsreglement und die Zusatzbestimmungen zu demselben wurde von Vertretern des Handelsstandes zum Zwecke der beschleunigten Erledigung von Parteireclamationen Seitens der Bahnverwaltungen ein Antrag wegen Aufnahme einer Bestimmung zu § 61, Absatz 4, Betr.-Regl., gestellt, dahin gehend, dass die Eisenbahn, wenn sie eine Reclamation binnen sechs Monaten nicht erledigt hat, eine Zinsenvergütung nach dem jeweiligen Bankzinsfusse, vom Tage der Frachtzahlung an berechnet, der Partei zu leisten habe. Dieser Antrag wurde mit Rücksicht auf die von den Vertretern der Bahnverwaltungen abgegebene Erklärung fallen gelassen, dass die Bahnen damit beschäftigt seien, Einrichtungen zu treffen, welche eine raschere Erledigung der Reclamationen ermöglichen werden. (Siehe Enquête-Protokoll, Antrag 10, Seite 17.)

Die Bahnverwaltungen haben nun allerdings bereits mehrfache Massnahmen im Interesse der beschleunigten Erledigung von Parteireclamationen getroffen, so u. A. laut Pos. II des Resumé Nr. 1 der in Salzburg am 28. April 1894 abgehaltenen Conferenz der Rückvergütungsbureaux.

Diese Massnahmen scheinen jedoch der Geschäftswelt noch nicht zu genügen, da zufolge eines in der Sitzung des Staatseisenbahnrathes vom 6. November 1895 gefassten Beschlusses neuerdings das Ersuchen gestellt wurde, wegen schnellerer Erledigung der von den Parteien eingebrachten Mehrfracht-, Refactie- und sonstigen

*) Enthalten in dem am 8. Jänner 1896 ausgegebenen III. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 4.

Reclamationen, sowie der Eingaben in Geschäftsangelegenheiten Seitens der betreffenden Eisenbahn-Verwaltungen auf die Bahnen einzuwirken.

Unter Bezugnahme hierauf wird die k. k. General-Direction eingeladen, diese Angelegenheit in der nächsten Directoren-Conferenz zur Berathung zu bringen und Veranlassung zu treffen, damit dem erwähnten Wunsche des Staatseisenbahnrathes thunlichst Rechnung getragen werde.

Das Eisenbahnministerium sieht einem Berichte über das Ergebniss der bezüglichen Berathung entgegen.

Von dem Inhalte dieses Erlasses werden die übrigen Bahnverwaltungen durch dessen Abdruck im Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt in Kenntniss gesetzt.

Wien, am 24. Jänner 1896.

Der k. k. Eisenbahnminister:
Guttenberg m. p.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von der Station Mistelbach der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft zur Station Hohenau der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Das k. k. Handelsministerium hat dem Bürgermeister Julius Schaumann in Stockerau im Vereine mit Ignaz Weineck und Dr. Michael Ecker in Stockerau die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von der Station Mistelbach der Linie Wien—Brünn der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft zur Station Hohenau der Strecke Wien—Lundenburg der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Wien, am 31. December 1895. Z. 73.850.

Stempelpflicht des kaufmännischen Benachrichtigungsschreibens bei Uebertragung von Frachterstattungs-Ansprüchen.

Im gemeinsamen Tarife, Theil I, der österreichischen und ungarischen Eisenbahnen vom 1. Jänner 1893 sind zu den §§ 61 und 73 des Eisenbahn-Betriebsreglements Zusatzbestimmungen enthalten, durch welche der Vorgang bei Einbringung von Frachterstattungs-Ansprüchen (Zusatzbestimmung VIII zu § 61), bezw. von sonstigen aussergerichtlichen Ansprüchen (Zusatzbestimmung II zu § 73) geregelt wird.

In diesen Zusatzbestimmungen haben auch Festsetzungen für den Fall Aufnahme gefunden, dass der Berechtigte (d. h. der auf Grund der reglementarischen und Tarifbestimmungen Berechtigte) seinen Anspruch durch eine andere Person einbringen lässt.

Von der Eisenbahn wird in solchem Falle eine Bescheinigung gefordert, dass der Berechtigte mit der Auszahlung des entfallenden Betrages an den Einreicher der Reclamation einverstanden ist.

Hinsichtlich der Form der Uebertragung gedachter Ansprüche ist in der Zusatzbestimmung VIII zum § 61 (Frachterstattungs-Ansprüche) angegeben, dass die Bescheinigung durch ein die Erklärung des obigen Einverständnisses enthaltendes, einfaches kaufmännisches Benachrichtigungsschreiben erfolgen kann, während Zusatzbestimmung II zu § 73 (sonstige aussergerichtliche Ansprüche) in solchem Falle die Beibringung einer von dem Reclamationsberechtigten ausgestellten rechtsgiltigen Cession fordert.

Es steht wohl ausser Frage, dass die nach den allgemeinen gesetzlichen Bestimmungen zulässigen Legitimationen (Vollmacht, Cession) bei Uebertragung der gedachten Ersatzausprüche jederzeit Verwendung finden könnten.

Bei dem Gebrauche der erwähnten, durch die allgemeinen gesetzlichen Bestimmungen zugelassenen Legitimationen wäre selbstredend Seitens der Aussteller den gesetzlichen Anforderungen in jeder Beziehung Genüge zu leisten, und müsste mithin auch die Stempelpflicht nach Massgabe des Gebührengesetzes erfüllt werden.

Dagegen hatte es nach der bis in jüngerer Zeit geübten Praxis den Anschein, dass die bei Frachterstattungs-Ansprüchen zulässige Uebertragungsbescheinigung mittelst des einfachen kaufmännischen Benachrichtigungsschreibens einer Stempelpflicht nicht unterliege.

Im Laufe des verflossenen Jahres sind jedoch von mehreren Eisenbahn-Verwaltungen Kundmachungen zur Verlautbarung gelangt, in welchen ausdrücklich hervorgehoben wird, dass auch bei letzterer Art von Bescheinigungen die Stempelpflicht zu erfüllen ist.

Diese Verlautbarungen haben bereits in der am 6. November v. J. abgehaltenen Sitzung des Staatseisenbahnrathes, auf Grund eines Antrages des Mitgliedes Herrn Sigmund Szancer, zu einer Stellungnahme dieser Körperschaft über den Gegenstand geführt und ferner zu zahlreichen Eingaben von Handelskammern, Vereinen und Privatinteressenten an das Handelsministerium, sowie zu einer lebhaften Erörterung der Sache in der Fachpresse den Anlass gegeben.

Eine Darstellung des Entwicklungsganges der gedachten Angelegenheit dürfte daher für die betheiligten Kreise von Interesse sein.

Es erscheint zunächst erforderlich, festzustellen, unter welchen Umständen das kaufmännische Benachrichtigungsschreiben als Uebertragungsbescheinigung bei Frachterstattungs-Ansprüchen zugelassen worden ist.

In der von den österreichischen und ungarischen Eisenbahnen erlassenen gemeinschaftlichen Kundmachung vom 1. April 1880 (C.-Bl. Nr. 54 ex 1880), betreffend den Vorgang bei der Auszahlung von Parteiguthabungen, war die Auszahlung der Uebergebühren an den Inhaber der Frachtdocumente ohne Prüfung seiner Bezugsberechtigung festgesetzt.

Diese Bestimmung hat sich in der Folge rechtlich und praktisch als unhaltbar erwiesen und brachte die Eisenbahn häufig in die Lage, die betreffenden Uebergebühren zweimal hinauszuzahlen.

Besonders empfindlich für den Ausgabenetat der Eisenbahnen gestalteten sich überdies die Verhältnisse,

als die Geschäftswelt sich bei Einbringung ihrer Ersatzansprüche immer mehr solcher Vermittler bediente, welche dieses Geschäft gewerbsmässig betrieben (Reclamationsbureaux).

Die österreichischen und ungarischen Eisenbahnen erliessen demnach auf Grund eines Beschlusses der gemeinsamen Directoren-Conferenz vom 15. December 1887 im Verordnungs-Blatte des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 5 vom 12. Jänner 1888 eine neuerliche Kundmachung, betreffend die Auszahlung von Parteiguthabungen, in welcher die Bestimmung enthalten war, dass „Frachtreclamationen, welche Namens „der Bezugsberechtigten von anderen Personen bei„gebracht werden, nur dann Berücksichtigung finden, „wenn diese Reclamationen nebst den im Punkte 5 vor„gezeichneten Beweisdocumenten noch ausserdem mit „einer legal ausgestellten und scalamässig gestempelten, „das specielle Guthaben betreffenden Cession oder einer „auf Geldempfang lautenden, mit einem 50 kr. Stempel „versehenen Vollmacht des Bezugsberechtigten belegt „sind, welche bei der betreffenden Bahnverwaltung zurück„behalten wird."

Gegen diese neuen Auszahlungsnormen und insbesonders gegen die oben angeführte Bestimmung wurde aus den Kreisen der Handels- und Geschäftswelt beim Handelsministerium vielfach Vorstellung erhoben, und kam dabei weiter noch der Umstand in Betracht, dass das kgl. ungarische Ministerium für öffentliche Arbeiten und Communicationen den gedachten Bestimmungen hinsichtlich der ungarischen Eisenbahnen die Genehmigung versagte.

Damit nun im Bereiche sämmtlicher österreichischer und ungarischer Eisenbahnen in Bezug auf die mehrerwähnten Normen eine gleichförmige Vorgangsweise erhalten bleibe, wurde mit dem genannten ungarischen Ministerium eine Einigung dahin erzielt, den österreichischen, bezw. ungarischen Eisenbahnen die aufsichtsbehördliche Genehmigung zur Anwendung der neuen Auszahlungsnormen nur unter der Bedingung zu ertheilen, dass der vorstehend wiedergegebene Kundmachungsabsatz, wie folgt, abgeändert werde:

„Frachtreclamationen, welche Namens der Bezugs„berechtigten von anderen Personen eingebracht werden, „finden nur dann Berücksichtigung, wenn diese Reclama„tionen nebst den im Punkte 5 vorgezeichneten Beweis„documenten noch ausserdem mit einer Bescheinigung „darüber belegt sind, dass der Bezugsberechtigte mit „der Auszahlung seines Guthabens an den Einreicher der „Reclamation einverstanden ist.

„Diese Bescheinigung, welche bei der betreffenden „Bahnverwaltung zurückbehalten wird, kann durch ein „die Erklärung des obigen Einverständnisses ent„haltendes einfaches kaufmännisches Notificationsschreiben „des Bezugsberechtigten an die Bahnverwaltung erbracht „werden."

Dieser Bedingung sind die Eisenbahn-Verwaltungen durch Veröffentlichung einer neuen Vorschrift für die Auszahlung der Parteiguthabungen im Verordnungs-Blatte des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 133 vom 12. November 1889 nachgekommen, welche Vorschrift mit unwesentlichen textlichen Abänderungen auch in den neuen Tarif, Theil I der österreichischen und ungarischen Eisenbahnen als gegenwärtige Zusatzbestimmung VIII zu § 61 des Betriebsreglements Aufnahme gefunden hat.

Anlangend die Stempelpflicht solcher kaufmännischer Benachrichtigungsschreiben, waltete ursprünglich die Anschauung vor, dass mit der gedachten Art der Bescheinigung keinerlei Förmlichkeiten oder Stempelauslagen verbunden seien.

Die auf letzterer Annahme begründete Vorgangsweise erfuhr erst im Laufe des Jahres 1895 eine Aenderung.

Die Staatseisenbahn-Gesellschaft hatte in Folge eines Beschlusses der Control-Chefs-Conferenz zu Budapest, 25. und 26. Februar 1894 (Resumé 132, Punkt 298), mit Eingabe an das k. k. Finanzministerium und unter Beibringung zweier Formulare von Uebertragungsbescheinigungen über Refactieansprüche neuerlich die Frage der Stempelpflicht derselben aufgeworfen.

Die Entscheidung des k. k. Finanzministeriums lautete nun dahin:

„dass die in Rede stehenden Reclamationen, mittelst „welcher die Eisenbahn-Verwaltungen durch den Bezugs„berechtigten beauftragt werden, die Refactiebeträge „nicht an diesen, sondern an eine dritte Person auszu„zahlen, sich als in den Text kaufmännischer Correspon„denzen aufgenommene Anweisungen darstellen und als „solche im Sinne des § 9 des Gesetzes vom 29. Fe„bruar 1864, R.-G.-Bl. Nr. 20, der Gebühr nach T.-P. 11, „Punkt 2, lit. b), aa), des Gesetzes vom 13. December 1862, „R.-G.-Bl. Nr. 89, bezw. eventuell nach § 12, al. 2, des „erstbezogenen Gesetzes unterliegen."

Obgleich hiebei nur von der Uebertragung von Refactieansprüchen die Rede war, so haben die Eisenbahnen aus dem Wortlaute des Bescheides des k. k. Finanzministeriums doch den Schluss gezogen, dass nunmehr alle auf Frachterstattungs-Ansprüche sich beziehenden Bescheinigungen des Berechtigten wegen Ausfolgung des betreffenden Guthabens an andere Personen als der Stempelpflicht unterliegend angesehen werden müssen.

Wie schon erwähnt, sind mehrere Eisenbahnen mit der Verlautbarung diesbezüglicher Kundmachungen bereits vorgegangen.

Die in Rede stehende Massnahme hat in den durch dieselbe betroffenen Kreisen des Handelsstandes eine lebhafte Bewegung hervorgerufen, welche zu den Eingangs besprochenen Enunciationen Anlass gegeben hat.

Auch in der Sitzung des Budgetausschusses des Abgeordnetenhauses vom 7. November 1895 wurde diese Angelegenheit vom Abgeordneten Mauthner zur Sprache gebracht.

In den bezüglichen Eingaben an das Handelsministerium wird übereinstimmend dem Wunsche Ausdruck gegeben, es bei dem früheren Vorgange bewenden zu lassen, und für den Fall, als die Stempelpflichtigkeit der Uebertragungsbescheinigungen mittelst einfachen kaufmännischen Benachrichtigungsschreibens aufrecht erhalten werden sollte, das Verlangen gestellt, die zur Entrichtung kommende Gebühr der schuldtragenden Eisenbahn-Verwaltung aufzulasten.

Die vorgebrachten Wünsche werden mit gewissen Einschränkungen auch juristisch zu begründen versucht, in der Mehrzahl der Eingaben aber mit Billigkeitsrücksichten motivirt.

In einzelnen der in Rede stehenden Eingaben wird weiters ein Unterschied gemacht zwischen der Uebertragung von Refactieansprüchen und der Uebertragung von Ansprüchen in Folge unrichtiger Frachtberechnung, und wird die Stempelfreiheit wenigstens für die Uebertragung letzterer Ansprüche mittelst des einfachen kaufmännischen Benachrichtigungsschreibens verlangt.

Ueber den Eingangs erwähnten, vom Mitgliede S. Szancer gestellten Antrag (Punkt 16 der Tagesordnung der Sitzung vom 6. November 1895) hat der Staatseisenbahnrath in eben dieser Sitzung den nachstehenden Beschluss gefasst:

„Das hohe k. k. Handelsministerium wolle bei dem „hohen k. k. Finanzministerium dahin interveniren, dass „die früher bestandene Stempelfreiheit für kaufmännische „Benachrichtigungsschreiben wieder eingeführt werden „möge, umsomehr, als in der ungarischen Reichshälfte „keinerlei Frachtreclamationen der Stempelpflicht unter- „liegen."

Mit Rücksicht auf den im vorangeführten Beschlusse enthaltenen Hinweis auf die in der ungarischen Reichshälfte geltende Uebung wäre auf Grund von verlässlichen Informationen zu bemerken, dass die ungarischen Eisenbahnen bei Mehrfrachten stempelfreie, bei Refactien stempelpflichtige Uebertragungsbescheinigungen verlangen.

Die Verhandlungen der betheiligten Ministerien wegen einer endgiltigen Austragung der besprochenen Angelegenheit sind noch im Zuge.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Eisenbahnbauten. (Stand derselben mit Ende des Monates December 1895.) Zu den mit Ende des Monates November in Bauausführung gestandenen Eisenbahnen in der ausgewiesenen Ausdehnung von 494·537 km sind im Verlaufe des Monates December durch den Baubeginn des Loses 6 c der Gürtellinie der Wiener Stadtbahn 0·580 km, ferner durch den Baubeginn der Strecke Karlsbad—Neurohlau und Neudek—Landesgrenze der Localbahn Karlsbad-Johanngeorgenstadt 39·660 km, ferner durch den Baubeginn der Localbahn Marienbad—Karlsbad 54·200 km zugewachsen. Fertiggestellt und dem Betriebe übergeben wurde die Localbahn Beneschau-Wlaschim mit 23·010 km, ferner die Localbahn Bielitz-Zigeunerwald mit 4·995 km. Es verblieben daher mit Schluss des Monates December 560·972 km Eisenbahnen in Bauausführung, wovon 210·868 km auf Staatsbahnen, 19·840 km auf die Wiener Stadtbahn und 330·264 km auf Localbahnen entfallen. Die Bauvollendung der Localbahn Salzburg-Lamprechtshausen, deren Theilstrecke Salzburg—Oberndorf bereits eröffnet wurde, ist in nächster Zeit zu erwarten; auch schreitet der Bau der Valsuganabahn und der ostgalizischen Localbahnlinie Tarnopol—Ostrów rüstig vorwärts. Die Zahl der im Monate December beim Eisenbahnbau beschäftigt gewesenen Arbeiter betrug 7256, gegen 14.850 im Vormonate, das sind 13 Arbeiter pro Kilometer. (Vergl. Verordnungs-Blatt Nr. 2 vom 9. Jänner 1896.)

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. (Linie Wien—Bodenbach: Sickergrube in Stadlau.) In der Station Stadlau wird beim Frachtenmagazine eine zweite Sickergrube sammt Canal hergestellt.
[30. December 1895, Z. 76.363.]

— (Bauherstellungen bei Wächterhäusern.) Für die Herstellung einer Ueberfallgrube in der Station Stadlau, eines Backofens beim Wächterhause Nr. 40 n und je eines Thürvorbaues bei den Wächterhäusern Nr. 47 n und 48 n wurde die Baubewilligung ertheilt. [31. December 1895, Z. 76.723.]

— (Nebengebäude in Kralup.) In der Station Kralup wird bei der Heizhauskanzlei ein Nebengebäude hergestellt.
[8. Jänner, Z. 824.]

— (Linie Chotzen—Halbstadt: Fabriksgeleisevermehrung in Halbstadt.) Im Hofe der Spinnfabrik der Firma B. Schroll's Sohn in Halbstadt werden behufs Verbindung des Baumwollmagazines mit der neuen Spinnerei die Geleise vermehrt. [8. Jänner, Z. 998.]

— (Linie Halbstadt—Mittelsteine: Wächterhäuservergrösserung.) Die Streckenwächterhäuser Nr. 75 und 76 in km 98·6 und 99·2, dann das Weichenwächterhaus Nr. 1 in der Station Halbstadt werden vergrössert.
[2. Jänner, Z. 76.988 ex 1895.]

— (Linie Brünn—Okřiško: Bauliche Herstellungen bei mehreren Wächterhäusern.) Die Herstellung von Nebengebäuden bei den Wächterhäusern Nr. 106, in km 0·7/8, in km 2·3/4, Nr. 96 und in km 1·5/6, ferners die Herstellung eines Backofens und eines Nebengebäudes beim Dampfpumpenhause in der Station Segen-Gottes, sowie die Errichtung einer Draisinenhütte in der Station Namiest wurde genehmigt.
[4. Jänner, Z. 241.]

Projectirte Localbahn Mauthausen-Grein. (Anordnung der Stationscommission.) Die k. k. Statthalterei in Linz hat bezüglich der projectirten normalspurigen Localbahn Mauthausen-Grein die Stationscommission und in Verbindung mit derselben die Klarstellung der etwa derzeit noch in Betracht kommenden Trassenfragen auf den 5. Februar anberaumt.
[H.-M.-Z. 3761.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Verkehrsstörungen und Behebung von solchen.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen:

(Eisenbahn-Betriebsdirection Wien.)

31. Jänner. Wegen Schneeverwehung musste auf der Localbahn Göpfritz—Gross-Siegharts der Gesammtverkehr bis auf Weiteres eingestellt werden.

(Eisenbahn-Betriebsdirection Lemberg.)

30. Jänner. Wegen Schneeverwehung Gesammtverkehr auf der Localbahn Lemberg-Kleparów—Janów voraussichtlich auf vier Tage eingestellt.

31. Jänner. Wegen Schneeverwehung wurde in der Strecke Zloczów—Podwołoczyska der Gesammtverkehr eingestellt.

31. Jänner. Wegen Schneeverwehung unterblieb in der Strecke Neu-Zagórz—Przemyśl Zug 2013.

1. Februar. Gesammtverkehr zwischen Zloczów und Podwołoczyska wieder aufgenommen.

(Eisenbahn-Betriebsdirection Stanislau.)

31. Jänner. Wegen Schneeverwehung wurde der Güterverkehr auf der Strecke Dolina—Wygoda bis auf Weiteres eingestellt.

1. Februar. In Folge heftigen Schneesturmes wurde Gesammtverkehr auf den Localbahnlinien Hliboka—Meżebrody und Karapcziu—Czudyn und auf den Kolomeaer Localbahnen eingestellt.

1. Februar. Gesammtverkehr in der Strecke Stanislau—Husiatyn und auf den Kolomeaer Localbahnen wieder aufgenommen.

2. Februar. Wegen Schneeverwehung wurde der Gesammtverkehr auf der Localbahn Hadikfalva-Radautz und der Güterverkehr auf der Localbahnstrecke Hatna—Kimpolung eingestellt.

Oesterreichisch-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft:

31. Jänner. Wegen Schneeverwehung konnten auf der Localbahn Schwarzbach-Littau die Züge 1902 und 1901 nicht in Verkehr gesetzt werden. Gesammtverkehr wird mit Zug 1904 wieder aufgenommen.

31. Jänner. Wegen Schneeverwehung konnten auf der Localbahnstrecke Kl.-Schwechat—Mannersdorf die Züge 1311, 1315, 1316 und 1302 nicht in Verkehr gesetzt werden und verkehrten Zug 1312 nur in der Theilstrecke Kl.-Schwechat—Götzendorf, die Züge 1314 und 1313 nur in der Theilstrecke Kl.-Neusiedl—Mannersdorf und Zug 1301 nur in der Theilstrecke Götzendorf—Mannersdorf.

31. Jänner. Wegen Schneeverwehung musste auf der Localbahn Enzersdorf bei Staatz—Poysdorf der Zugsverkehr eingestellt werden.

1. Februar. In Folge heftigen Sturmes und eingetretener Vereisung musste gestern auf der Strecke Wien—Mistelbach Zug 106 n in Wolkersdorf aufgelöst werden und konnte heute Zug 104 n nicht in Verkehr gesetzt werden.

In der Nacht vom 31. Jänner auf den 1. Februar musste ferner der Güterverkehr in der Strecke Grussbach—Stadlau eingestellt werden.

1. Februar. Wegen Verwehung und Vereisung der Strecke Gerasdorf—Wolkersdorf musste in der Strecke Stadlau—Strelitz der Güterverkehr gänzlich sistirt werden.

1. Februar. In Folge neuerlicher Verwehung der Strecke Stadlau—Wolkersdorf konnten in der Strecke Wien—Grussbach auch die Züge 15 n und 103 n nicht verkehren. Zug 15 n wurde ab Grussbach in Verkehr gesetzt. Die Freimachung der Bahn dürfte Mittags vollendet werden.

1. Februar. Auf der Localbahn Kl.-Schwechat—Mannersdorf sind die Züge 1312 und 1311 ausgeblieben.

2. Februar. Gesammtverkehr auf der Localbahn Enzersdorf bei Staatz—Poysdorf wieder aufgenommen.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn:

1. Februar. Wegen Schneeverwehung auf der Strecke Wagram—Gänserndorf sind in der Strecke Wien—Lundenburg die Züge 25, 5, 7 und 15, sowie die Güterzüge, dann in der Strecke Gänserndorf—Marchegg Zug 507 und in der Strecke Lundenburg—Brünn Zug 807 nicht in Verkehr gesetzt worden.

1. Februar. Der Gesammtverkehr in der Strecke Gänserndorf—Wagram wurde Nachmittag wieder aufgenommen.

Nachrichten aus Ungarn.

Ungarisches Eisenbahnwesen. (Eröffnung neuer Eisenbahnlinien im Jahre 1895.) Im Laufe des Jahres 1895 wurden folgende Eisenbahnlinien (mit Ausschluss von Strassen-, Werks- und Montanbahnen) dem Betriebe übergeben, und zwar: Die Anschlussstrecke Mármaros-Sziget—Landesgrenze bei Körösmezö (14·80 km), wodurch eine neue Verbindung mit Ostgalizien durch Vermittlung der auf österr. Gebiete gelegenen Anschlussstrecke Woronienka—Stanislau geschaffen wurde; die Theilstrecke Baranya-Szent-Lörincz—Baranya-Sellye der Szent-Lörincz—Slatina—Našicer Localbahn (23·74 km); die Localbahn Pressburg-Duna-Szerdahely (44·11 km); die Localbahn Baja-Zombor-Neusatz (144·5 km); die Theilstrecke Aranyos-Marót—Kis-Tapolcsány der Zsitvathalbahn (4 km); die Localbahn Gyula-fehérvár-Zalatna (schmalspurig, 37·9 km); die Localbahn Temesvár-Józsefváros—Nagy-Szent-Miklós (62·9 km); die Localbahn Kecskemét-Fülöpszállás (42 km), insgesammt 374·95 km. Eine Anzahl von bereits im Baue begriffenen Linien, darunter auch solche von bedeutender Länge, wie z. B. die Székler Bahnen in Siebenbürgen, wird im Laufe des Jahres 1896 dem Betriebe übergeben werden.

Ausland.

Deutsches Reich. (Eröffnung von Bahnstrecken im Monate November 1895.) Im Deutschen Reiche wurden im Laufe des Monates November 1895 folgende Bahnstrecken eröffnet:

a) In Preussen: Am 1. November die 17·9 km lange Theilstrecke Lissa i. P. — Luschwitz der Nebenbahn Lissa i. P.—Wollstein im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Posen mit den Haltestellen Dt.-Wilke (ab Lissa 5·09 km), Gr.-Kreutsch (11·54 km) und Luschwitz (17·90 km) für den öffentlichen Verkehr; die Haltestellen sind für den Personen-, Gepäcks- und Güterverkehr, sowie für die Abfertigung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren eingerichtet; diese Theilstrecke, eine Seitenstrecke der Bahnlinie Breslau—, bezw. Glogau—Posen, gehört zur Betriebsinspection Glogau, zur Verkehrs- und Maschineninspection Lissa und zur Werkstätteninspection Posen; die 9·91 km lange Theilstrecke Kannenberg—Daber der Saatziger Kleinbahnen für den Personen-, Gepäcks-, Leichen-, Vieh- und Güterverkehr mit folgenden Stationen und Entfernungen: Kannenberg (bestehende Station), Breitenfelde (5·27 km), Hospital-Vorwerk (7·68 km) und Daber (9·91 km); die Beförderung von Expressgut und Fahrzeugen ist ausgeschlossen; Leichen werden nur in Daber angenommen und ausgeliefert; die Leitung des Betriebes ist der Betriebsabtheilung Stettin der Gesellschaft Lenz & Cie. übertragen; ferner am 10. November die 10·758 km lange Theilstrecke Benau—Christianstadt der Nebenbahn Sorau-Benau-Christianstadt im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Breslau für den öffentlichen Verkehr; der am Ende derselben gelegene Bahnhof III. Classe Christianstadt ist zur Abfertigung von Personen und Reisegepäck, Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen, Stück- und Wagenladungsgütern geeignet; die Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen ist ausgeschlossen; diese Theilstrecke ist unterstellt: der Betriebsinspection in Sorau, der Maschineninspection II in Breslau, der Werkstätteninspection in Lauban und der Verkehrsinspection in Görlitz.

b) In Württemberg: Am 1. November die Verbindungsbahn in Stuttgart zwischen der Hauptbahn der kgl. Württembergischen Staatseisenbahnen (Richtung Feuerbach) und der Gäubahn für den öffentlichen Verkehr.

c) In Mecklenburg: Am 16 November die 46·045 km lange Strecke Rostock-Lloydbahnhof—Tribsees nebst der 8·741 km langen Abzweigung Sanitz—Tessin und des 2·688 km langen Verbindungsgeleises Rostock F. F.—Dalwitzhof der Mecklenburgischen Friedrich Franz-Eisenbahn für den öffentlichen Verkehr; die Verkehrsstellen der Strecke Rostock-Lloydbahnhof—Tribsees und deren Entfernungen sind folgende: Bahnhof Rostock-Lloyd (bestehende Station), Signalstation Dalwitzhof (2·220 km), Haltestelle Roggentin (6·576 km), Haltestelle Brodersdorf (10·647 km), Haltestelle Teschendorf (12·742 km), Haltestelle Gr.-Lüsewitz (15·815 km), Bahnhof Sanitz (18·228 km), Haltestelle Dammerstorf (25·993 km), Haltestelle Dettmannsdorf-Kölzen (29·339 km), Ladestelle Dudendorf (33·065 km), Bahnhof Sülze (37·617 km), Landesgrenze (44·192 km) und Bahnhof Tribsees (46·045 km); auf der Abzweigung Sanitz—Tessin und auf dem Verbindungsgeleise Bahnhof Rostock F. F.—Signalstelle Dalwitzhof befindet sich keine Zwischenstation; die Bahnhöfe dienen dem Gesammtverkehre, ebenso die Haltestellen, mit Ausnahme der Abfertigung von Fahrzeugen; die Ladestelle Dudendorf dient dem Wagenladungsgüterverkehre; die Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen findet auf keiner Verkehrsstelle statt.

d) In Bayern: Am 9. November die 13·2 km lange Localbahn Traunstein—Ruhpolding der kgl. Bayer. Staatseisenbahnen mit den Stationen Traunstein, Haslach (1·5 km). Traundorf (3·7 km), Siegsdorf (5·6 km), Eisenärzt (8·9 km) und Ruhpolding (13·2 km) für den öffentlichen Verkehr.

— (Eröffnung von Stationen und Haltestellen im Monate November.) Im Deutschen Reiche wurden im Laufe des Monates November folgende Stationen und Haltestellen eröffnet:

a) In Preussen: Am 1. November die Haltestelle Rellinghausen Rh. im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Essen, welche bisher nur dem Personenverkehre diente, für die Abfertigung von Frachtgut (Stückgut und Wagenladungen); die Abfertigung von Eilgütern, lebenden Thieren und Sprengstoffen ist auch fernerhin ausgeschlossen; die Station Niederwalgern an der Strecke Treysa—Giessen im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Cassel für den Güterverkehr; die Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen ist ausgeschlossen; die Station Gerlingen an der Strecke Olpe—Rothemühle im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Elberfeld, welche bisher für den Personen-, Eilgut-, Stückgut- und Wagenladungsverkehr eingerichtet war, auch für den Gepäcksverkehr; die Haltestelle Niedertrebra zwischen den Stationen Stadtsulza und Apolda im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Erfurt für den Personen- und Gepäcksverkehr; der Haltepunkt Borkendorf zwischen den Stationen Bischofswalde und Gross-Kunzendorf im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Breslau für den Personenverkehr; ferner der Haltepunkt Grünthal zwischen den Stationen Nakel und Schepitz im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Bromberg für den Personen- und beschränkten Gepäcksverkehr; am 10. November der Haltepunkt Steffenswalde zwischen den Stationen Kraplau und Geierswalde im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Königsberg i. Pr. für den beschränkten Personen- und Gepäcksverkehr; ferner der Haltepunkt Steinsdorf zwischen den Stationen Haynau und Kaiserswaldau im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Breslau für den Personenverkehr; am 15. November die Haltestelle Tiefenau zwischen den Stationen Marienwerder und Rehhof im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Danzig für den Güterverkehr in Wagenladungen; der Haltepunkt Thyrow zwischen den Stationen Ludwigsfelde und Trebbin im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Halle a. d. S. für den Personenverkehr; die Haltestelle Zelmpolnothal zwischen den Stationen Zempelburg und Hohenfelde im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Betriebsdirection zu Bromberg für den Personen-, Gepäcks- und Wagenladungsgüterverkehr; Gepäcksstücke werden von dieser Haltestelle gegen Erhebung der Gebühren auf der Endstation unabgefertigt mitgenommen; die Abfertigung von Vieh und Fahrzeugen findet nicht statt, wie auch die Verladung von Sprengstoffen ausgeschlossen ist; die Station Rellinghausen Rh. im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Essen, welche bisher dem Personen- und Frachtgutverkehre diente, auch für die Abfertigung von Eilgütern; die Haltestelle Spirokeln zwischen den Stationen Sodehnen und Darkehnen im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Königsberg i. Pr. für den Güterverkehr.

b) In Württemberg: Am 1. November der Güterbahnhof Stuttgart-Nordbahnhof der kgl. Württembergischen Staatseisenbahnen für den allgemeinen Wagenladungsverkehr; derselbe ist bestimmt, den Güterbahnhof hinsichtlich des in der Richtung von Feuerbach eintreffenden Kohlen- und Coaksverkehres zu entlasten; Sendungen der letzteren Art können daher nur noch nach dem Nord- oder Westbahnhofe geleitet werden.

c) In Baden: Am 1. November der Güterbahnhof Karlsruhe-Westbahnhof an der neuen Zufahrtslinie zum neuen Rangirbahnhof Karlsruhe zwischen der Abzweigung von der Maxauer Bahn und der Station Bulach der grossherzogl. Badischen Staatseisenbahnen für den Frachtgutverkehr (mit Ausschluss von Eilgütern) und für den Verkehr mit Leichen, lebenden Thieren in Wagenladungen und mit Fahrzeugen.

d) In Sachsen: Am 1. November ein Theil der neuen Station Dresden-König Albert-Hafen der kgl. Sächs. Staatseisenbahnen für den Güterverkehr, und zwar wie die übrigen Stationen an den Dresdner Elbquais im Wesentlichen nur dem Elbe-Umschlagsgüterverkehre (Stückgut und Wagenladungen).

e) In Elsass-Lothringen: Am 1. November die Haltestelle Gondrexange an der Bahnstrecke Avricourt—Saarburg der Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen für den Personen- und Güterverkehr; ferner am 15. November der Haltepunkt Besslingen zwischen der Station Ulflingen und der b lgisch-luxemburgischen Grenze für den Personenverkehr.

Deutsches Reich. (Eisenbahnunfälle im Monate November 1895.) Nach der im Reichseisenbahnamte aufgestellten Nachweisung der auf deutschen Eisenbahnen — ausschliesslich Bayerns — im Monat November 1895 vorgekommenen Betriebsunfälle waren zu verzeichnen:

Entgleisungen	auf freier Bahn	10
	in Stationen	21
Zusammenstösse	auf freier Bahn	4
	in Stationen	20
sonstige Betriebsunfälle		173
	zusammen	228

Dabei wurden

	getödtet	verletzt
Reisende	1	8
Bahnbeamte und Bahnarbeiter im Dienste	42	94
Post-, Steuer-, Telegraphen-, Polizeibeamte etc. im Dienste	—	2
Fremde Personen, einschliesslich der nicht im Dienste befindlichen Beamten und Arbeiter, aber ausschliesslich der Selbstmörder	18	11
zusammen	61	115

Die den Reisenden zugestossenen Unfälle sind auf folgenden Bahnen vorgekommen:

Verwaltungsbezirk der kgl. preussischen Eisenbahn-Direction		
in Altona	—	1
„ Elberfeld	—	1
„ Erfurt	—	1
„ Essen	—	1
„ Frankfurt a. M.	—	3
„ Magdeburg	—	1
kgl. Württembergische Staatseisenbahnen	1	—
wie vor	1	8

Bei den Betriebsunfällen wurden
118 Eisenbahnfahrzeuge erheblich,
113 Eisenbahnfahrzeuge unerheblich
beschädigt.

Von den Betriebsunfällen ereigneten sich
auf den Staatsbahnen bei einer Betriebslänge von 36.724 km . . . 216 Fälle
auf den Privatbahnen bei einer Betriebslänge von 2051 km . . . 12 „

Je ein Unfall kommt auf

	Kilometer Betriebslänge	Tausend Zugkilometer
bei den Staatsbahnen	170	120
bei den Privatbahnen	171	79

Wenn die Verwaltungen nach dem geometrischen Mittel aus den Betriebslängen und den geleisteten Zugkilometern geordnet werden, so treten an die ungünstigste Stelle:

bei den Staatsbahnen
die Verwaltungsbezirke der kgl. Eisenbahn-Directionen in Frankfurt a. M., in Essen und in Berlin,
bei den Privatbahnen
die Lübeck-Büchener Eisenbahn.
die Hessische Ludwigsbahn und
die Ostpreussische Südbahn.

Preussen. (Aufhebung des Getreide-Freilagers auf dem Stettiner Güterbahnhofe in Berlin.) In Folge des fortschreitenden Umbaues des Stettiner Güterbahnhofes in Berlin gelangt vom 1. April ab das Getreide-Freilager auf dem genannten Bahnhofe bis auf Weiteres zur Aufhebung.

Baden. (Schliessung der Station Karlsruhe Mühlburger Thor.) Die Station Karlsruhe Mühlburger Thor der grossherzogl. Badischen Staatseisenbahnen wird am 1. März für die Beförderung von Leichen, Grossvieh in Wagenladungen und einzelnen Stücken, Kleinvieh in Wagenladungen, Fahrzeugen und Gütern geschlossen. In Folge dessen treten auf den angegebenen Zeitpunkt sämmtliche für obige Beförderungsgegenstände bestehenden Taxen und Frachtsätze der Station Karlsruhe Mühlburger Thor ausser Kraft.

Frankreich. (Betriebseröffnung.) Die Strassenbahn-Gesellschaft der Boulevards von Poitiers hat am 8. December 1895 von ihrer im Departement Vienne gelegenen Pferdebahnlinie Poitiers—Saint-Martin l'Ars die in Poitiers gelegene 3·5 km lange Reststrecke mit den Zwischenhaltestellen Pont Guillon und Petit Blossac eröffnet.

— (Gemeinnützigkeitserklärung von Strassenbahnprojecten.) Durch Verordnung vom 2. December 1895 wurde die im Isère-Departement gelegene, für Personen- und Güterverkehr bestimmte Strassenbahn von Grenoble (Paris-Lyon-Mittelmeerbahnhof) nach Chapareillan für gemeinnützig erklärt; ferner ist die im Departement Calvados gelegene Strassenbahn von Caen nach Ouistreham für gemeinnützig erklärt worden.

— (Concessionsertheilung.) Der Generalrath des Departements Saone et Loire hat die Concession für die vorher bereits an Jeancard concessionirten vier Dampfstrassenbahnen:

1. Autun—Corcelles,
2. Saint-Bonnet Beaubery—Montceau les Mines,
3. Saint-Marcel les Chalon—Saint-Martin en Bresse und
4. Maçon—Fleur Ville

den Ingenieuren Coignet und Grosselin in Paris ertheilt.

— (Concessionsübertragung.) Die Uebertragung der Concession für die Strassenbahnen Dives—Luc sur Mer, sowie Grandcamp—Isigny von der Gesellschaft der Decauvillewerke auf die „Société anonyme des chemins de fer du Calvados" ist genehmigt worden.

Schiffahrt.

Greiner Donaustruden. (Schiffsverkehr im Jahre 1895.) Nach dem officiellen statistischen Ausweise passirten den Greiner Donaustruden im Jahre 1895 4852 Fahrzeuge, gegen 5697 im Vorjahre, somit weniger 845 Fahrzeuge. Im Thalverkehre fuhren durch 820 (— 273) Dampfschiffe, 775 (— 117) Dampfern angehängte Schlepper, 191 (+ 19) Kehlheimer, Gamsen und Futterplätten, 178 (+ 11) Sechserinnen, Pegeleisen und Trauner, 113 (— 63) Tiroler und Salzburger Plätten, 30 (+ 1) beladene kleine Fahrzeuge, 103 (— 7) unbeladene Flösse, 712 (— 3) mit Brenn- und Bauholz beladene Flösse, 127 (+ 50) mit sonstigen Waaren beladene Flösse. Unter den Gegenzügen wurden verzeichnet 819 (— 290) Dampfschiffzüge mit 739 (— 167) angehängten Schleppern und mit 241 angehängten Holzzillen, ferners 4 (— 6) Pferdezüge. Der stärkste Verkehr war in den Monaten October mit 619 Fahrzeugen, September mit 605 Fahrzeugen, April mit 566 Fahrzeugen, August mit 549 Fahrzeugen, Juni mit 533 Fahrzeugen, Mai und Juli mit je 528 Fahrzeugen, November mit 472 Fahrzeugen. Der schwächste Verkehr war im Monate März mit 103 Fahrzeugen, December mit 349 Fahrzeugen. In den Monaten Jänner und Februar passirte kein Fahrzeug den Donaustruden.

Grossherzogthum Mecklenburg-Schwerin. (Elbestrombauten in den Jahrgängen Johannis 1891/95.) Im Herzogthume Mecklenburg-Schwerin sind während dieses Zeitraumes insgesammt 321.004·86 Mk. für die in der Elbestrecke ausgeführten Arbeiten und Bauten verausgabt worden.

Auf die einzelnen Jahrgänge vertheilen sich diese Auslagen folgendermassen:

1891/92: 86.322·83 Mk., und zwar:

Für neue Strombauten, Verlängerung der Buhnen und Uferdeckwerke	66.427·25 Mk.
„ Unterhaltung der vorhandenen Werke incl. Deichdefension, Erhaltung der Deiche und Schleusen	12.952·58 „
„ Räumung des Elbestromes	1.170·20 „
„ Pflanzung und Aushägerungswerke	2.723·94 „
„ Bezeichnung des Fahrwassers	343·25 „
„ Unterhaltung und Neuanschaffung von Geräthen und Pegelbeobachtung	2.641·11 „
„ geometrische Arbeiten	64·50 „

1892/93: 86.143·45 Mk., und zwar:

Für neue Strombauten, Verlängerung der Buhnen und Uferdeckwerke	55.618·82 Mk.
„ Unterhaltung der vorhandenen Werke incl. Deichdefension, Erhaltung der Deiche und Schleusen	15.175·08 „
„ Räumung des Elbestromes	6.039·82 „
„ Pflanzung und Aushägerungswerke	6.580·31 „
„ Bezeichnung des Fahrwassers	307·45 „
„ Unterhaltung und Neuanschaffung von Geräthen und Pegelbeobachtung	2.421·97 „

1893/94: 83.233·47 Mk., und zwar:

Für neue Strombauten, Verlängerung der Buhnen und Uferdeckwerke	53.825·71 Mk.
„ Unterhaltung der vorhandenen Werke incl. Deichdefension, Erhaltung der Deiche und Schleusen	14.969·39 „
„ Räumung des Elbestromes	2.259·13 „
„ Pflanzung und Aushägerungswerke	8.111·55 „
„ Bezeichnung des Fahrwassers	330·20 „
„ Unterhaltung und Neuanschaffung von Geräthen und Pegelbeobachtung	3.538·89 „
„ Krankenversicherung der Stromarbeiter	198·60 „

1894/95: 65.305·11 Mk., und zwar:

Für neue Strombauten, Verlängerung der Buhnen und Uferdeckwerke	35.125·05 Mk.
„ Unterhaltung der vorhandenen Werke incl. Deichdefension, Erhaltung der Deiche und Schleusen	20.482·08 „
„ Räumung des Elbestromes	1.802·28 „
„ Pflanzung und Aushägerungswerke	3.894·47 „
„ Bezeichnung des Fahrwassers	164·35 „
„ Unterhaltung und Neuanschaffung von Geräthen und Pegelbeobachtung	2.487·38 „
„ geometrische Arbeiten	452·90 „
„ Krankenversicherung der Stromarbeiter	896·60 „

Oesterreichischer Lloyd.

Abfahrten ab Triest in der Woche vom 31. Jänner bis zum 6. Februar.

Adriatischer Dienst.

31. Jänner, um 7 Uhr Früh: Dampfer „Tritone“, Capitän F. Tosoni, nach Dalmatien bis Spizza, mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Traù, Spalato, Caroher, Milnà, Cittavecchia, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Curzola, Orebich, Terstenik, Meleda, Gravosa, Ragusavecchia, Castelnuovo, Teodo, Perasto, Risano, Perzagno, Cattaro und Budua.

31. „ um Mitternacht: Dampfer „Carlotta“, Capitän G. Walluschnig, nach Venedig.

1. Februar, um 7 Uhr Früh: Dampfer „Metkovich“, Capitän A. de Leitner, nach Dalmatien und Metkovich, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Postire, Pucische, Macarsca, Gradaz und Fort-Opus.

3. „ um Mitternacht: Dampfer „Massimiliano“, Capitän G. de Grisogono, nach Venedig.

4. „ um 7 Uhr Früh: Dampfer „Thetis“, Capitän M. Zurich, nach Dalmatien bis Cattaro, mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Zaravecchia, Sebenico, Spalato, Lesina, Curzola, Gravosa, Castelnuovo (Megline), Perasto, Risano und Perzagno.

5. „ um 7 Uhr Früh: Dampfer „Trieste“, Capitän A. Scarpa, nach Dalmatien und Metkovich, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Sebenico, Traù, Milnà, Spalato, S. Pietro, Almissa, Macarsca, S. Giorgio di Lesina, Trapano und Fort-Opus, überdies S. Martino und Gelsa auf der Rückfahrt; Anschluss in Pola nach Cherso, Rabaz, Abbazia, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Valcassione und Porto Manzo.

5. „ um Mitternacht: Dampfer „Carlotta“, Capitän G. Walluschnig, nach Venedig.

6. „ um 6 Uhr Abends: Dampfer „Graf Wurmbrand“, Capitän A. Bilaffer, Eildampfer nach Cattaro, mit Berührung von Pola, Zara, Spalato und Gravosa.

Levante- und Mittelmeer-Dienst.

2. Februar, um 11 Uhr Vormittags: Dampfer „Jupiter“, Capitän G. Vitaglich, nach Smyrna, mit Berührung von Lussinpiccolo, Spalato, Gravosa, Cattaro, Antivari, Dulcignò, S. Giov. di Medua, Durazzo, Valona, Santi Quaranta, Corfu, Argostoli, Zante, Canea, Rethymo, Candien, Vathy, Cesmè und Khios.

2. „ um 7 Uhr Früh: Dampfer „Minerva“, Capitän C. Androvich, nach Thessalien und Constantinopel mit Berührung von Fiume, Corfu, Patras, Catacolo, Calamata, Syra, Piräus, Volo, Salonich, Cavalla, Lagos, Dedeagh, Dardanellen, Gallipoli, Rodosto, Burgas, Varna und Kustendje. Ueberschiffung in Corfu nach Sajada, Parga, Prevesa und Salagora.

5. „ um Mittag: Dampfer „Semiramis“ Capitän C. Bechtinger, nach Alexandrien, mit Berührung von Brindisi. Ueberschiffung in Alexandrien nach Port Said, Jaffa, Kaifa, Beyruth, Tripolis, Lattakia, Alexandrette, Mersyn, Larnaca, Limassol und Rhodus.

6. „ um 11 Uhr Vormittags: Dampfer „Ceres“, Capitän P. Ivellich, nach Constantinopel und Batum mit Berührung von Brindisi, Santi Quaranta, Corfu, Patras, Piräus, Dardanellen, Ineboli, Samsun, Kerasund, Rizeh und Trapezunt. Für Passagiere und Werthsachen Ueberschiffung in Corfu nach Albanien, in Piräus nach Thessalien, und in Constantinopel nach Varna, Burgas, Kustendje und Odessa.

Dienst nach Ostindien, China und Japan.

3. Februar, um Mittag: Dampfer „Imperatrix“, Capitän T. Rassevich, nach Bombay, mit Berührung von Brindisi, Port Said, Suez und Aden. Anschluss in Bombay nach China und Japan bis Kobe.

20. „ um 4 Uhr Nachmittags: Dampfer „Maria Valerie“, Capitän A. Fellner, nach Indien, China und Japan, mit Berührung von Port Said, Suez, Aden, Kurrachee, Bombay, Colombo, Penang, Singapore, Hongkong, Shanghai und Kobe.

Die Ladung nach Madras, und Calcutta wird in Colombo auf den Dampfer der Zweiglinie Colombo—Madras—Calcutta überschifft.

Brasilianischer Dienst.

10. Februar, Dampfer „Berenice“, Capitän E. Radeglia, nach Santos, mit Berührung von Fiume, Pernambuco, Bahia und Rio Janeiro.

Ohne Haftung für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Contumaz-Massregeln.

Verschiedene Mittheilungen.

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen. (Das Verzeichniss der Eisenbahnstationen mit gleichlautender oder ähnlicher Namensbezeichnung) ist von der geschäftsführenden Verwaltung neu herausgegeben und an die Vereinsverwaltungen vertheilt worden. Durch das neu herausgegebene Verzeichniss wird das im November 1888 ausgegebene Verzeichniss nebst den zugehörigen Nachträgen aufgehoben.

— (Uebergang der Torontaler Vicinalbahnen in den eigenen Betrieb der Torontaler Vicinalbahnen-Actiengesellschaft. Der Betrieb der bisher durch die kgl. Ungar. Staatseisenbahnen verwalteten Torontaler Vicinalbahnen wird vom 1. Jänner ab selbstständig durch die Direction der Torontaler Vicinalbahnen-Actiengesellschaft besorgt. Die Strecken der Torontaler Eisenbahnen Nagy-Becskerek—Sándorudvar—Szécsány—Versecz, Sándorudvar—Pancsova und Szécsány—Pardany (zusammen 172.917 km) sind daher den Vereinsbahnstrecken der Direction der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen abgerechnet worden und somit bis auf Weiteres aus dem Vereinsnetz ausgeschieden.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des XXIV. Stückes.) Das am 31. Jänner 1896 herausgegebene XXIV. Stück enthält unter

Nr. 1893: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Mähren vom 22. Jänner 1896, Z. 2650, betreffend die Bestimmung der Eisenbahnstationen Bedihoscht, Fulnek, Pohrlitz und Tobitschau als Ein- und Ausladestationen für Wiederkäuer und Schweine.

Nr. 1894: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 25. Jänner 1896, Z. 11 978, betreffend die Wiedergestattung der Einfuhr von Schweinen aus dem Gerichtsbezirke Belz in Galizien nach Böhmen.

Nr. 1895: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 26. Jänner 1896, Z. 13.638, betreffend die Einfuhr von Wiederkäuern aus seuchenfreien Orten Galiziens nach Böhmen.

Nr. 1896: Kundmachung der k. k. Statthalterei für das Küstenland vom 24. Jänner 1896, Z. 1645 IV, betreffend die Wiedergestattung der Einfuhr von Klauenthieren aus ganz Salzburg in das Küstenland.

Nr. 1897: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Mähren vom 23. Jänner 1896, Z. 2633, betreffend die bedingungsweise Gestattung der Einfuhr von Rindern aus mehreren Jurisdictionen in Ungarn nach Mähren.

Nr. 1898: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Niederösterreich vom 29. Jänner 1896, Z. 9107, betreffend die Zufuhr von Schweinen aus dem Comitate Torontal in Ungarn nach Niederösterreich.

Nr. 1899: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Mähren vom 22. Jänner 1896, Z. 1329, betreffend die Beschränkung der Einfuhr von Wiederkäuern (Rindern, Schafen und Ziegen) aus Galizien nach Mähren.

Nr. 1900: Kundmachung der Landesregierung für Bosnien und die Herzegowina vom 18. Jänner 1896, Z. 7142/I, betreffend die Aufhebung der Sperre über den Bezirk Brčka, inclusive der Gemeind Zabar gornji des Bezirkes Gradačac gegen den Ab- und Zutrieb von Borstenvieh.

Nr. 1901: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Oberösterreich vom 25. Jänner 1896, Z. 1182 II, betreffend das Einfuhrverbot für Schweine aus Steinbruch in Ungarn nach Oberösterreich.

Literatur.

Schiffahrts-Kalender für das Elbegebiet 1896. Herausgegeben und redigirt von Richard Pollack, k. u. k. Oberlieutenant a. D., d. z. Schriftführer des Elbevereines in Aussig. Teplitz, Selbstverlag des Herausgebers, in Commission bei Adolf Urban in Dresden.

Der XIV. Jahrgang dieses in den Kreisen der Elbeschiffahrts-Interessenten bestbekannten und auch anderweitig immer ausgedehnteren Absatz findenden Schiffahrts-Kalenders enthält zahlreiche, für die Schiffahrtstreibenden selbst, wie für alle jene, welche mit der Elbeschiffahrt zu thun haben, beachtenswerthe Informationen und Auskünfte. Derselbe beginnt mit einem Kalendarium nebst den Hamburger Fluthzeiten und den Rasttagen im böhmischen Braunkohlenrevier. Daran schliessen sich unter Anderem einige Angaben über die österreichisch-ungarische Kronenwährung, über die metrischen Masse und Gewichte, über die Post- und Telegraphenbestimmungen in Oesterreich und Deutschland, über die österreichischen Stempelscalen und den deutschen Wechselstempelsteuertarif, eine hydrographische und topographische Tabelle mit Angabe der Entfernung der einzelnen Orte von Hamburg (Magdeburger Hafen, Gasanstalt) in Kilometern, der Höhe der Pegel-Nullpunkte über dem Pegel-Nullpunkte in Hamburg in Metern, der Höhe des Wasserspiegels über dem Pegel-Nullpunkte zu Hamburg in Metern, des absoluten und relativen Gefälles von Ort zu Ort und der geringsten Normal-Strombreite in Metern, ferner ein geographisches Ortsverzeichniss von Melnik bis Hamburg, worin fast sämmtliche an der Elbe oder in deren unmittelbarer Nähe gelegenen Städte und Orte mit den bei den Schiffern gebräuchlichen Ortsbezeichnungen, die Mündungen der Nebenflüsse und hauptsächlichsten Bäche, die Pegel, Eisenbahn-, Dampfschiff-, Post- und Telegraphenstationen, die Brücken, Häfen, Fähren, Zuflusshäfen und die Standorte der Schiffmühlen aufgenommen sind; ein Kilometerzeiger der Elbeuferstaaten; je ein Entfernungsanzeiger für Bildung der Schlepplöhne auf der Elbe für die Strecken Hamburg—Magdeburg (in Kilometern), Magdeburg—Schandau (in Meilen und Kilometern), Schandau—Schreckenstein-Wannow (in Meilen und Kilometern), dann für die Saalestrecke Mündung—Halle (in Kilometern); ein Verzeichniss der Elbebrücken nach dem Stande vom Jahre 1894 mit Angabe der Bestimmung derselben, der Lichtenweite ihrer Durchfahrtsöffnungen, des höchsten schiffbaren Wasserstandes, der Construction und der geringsten nutzbaren Höhe derselben; dann ein Verzeichniss der Häfen und Zufluchtsorte nach den Aufzeichnungen der 1894er internationalen Stromschau-Commission. Weiters sind darin enthalten zahlreiche die Elbeschiffahrt betreffende Gesetze, Verordnungen und sonstige Vorschriften, theils ihrem ganzen Umfange nach, theils im Auszuge, Angaben über Hafen- und Lotsengebührentarife, über die Elbeschiffahrts-Berufsgenossenschaft in Magdeburg, über die Aussiger Frachtenbörse, über die Wasserbauämter in den Elbeuferstaaten, über die Dampfschiffahrts-Unternehmungen auf der Elbe und im Elbegebiete überhaupt, über das Transportversicherungswesen, über die Schifferschulen, über die Vereine zur Förderung der Interessen der Elbeschiffahrt, endlich über die Schiffahrtsverhältnisse auf den Canälen und schiffbaren Nebenflüssen der Elbe, insbesondere auch auf der Moldau. Als Anhang ist dem Kalender die zwischen der k. k. österreichischen und der k. deutschen Regierung vereinbarte, am 1. April 1894 in Kraft getretene Polizeiordnung für die Schiffahrt und Flösserei auf der Elbe beigegeben.

Neu aufgenommen sind an Schiffahrtsvorschriften: für Oesterreich: zwei Erlässe der Statthalterei in Prag an den Aussiger Elbeverein in Angelegenheit des Hochwasser-Nachrichtendienstes; die Kundmachung des Statthalters in Prag vom 26. August 1894, betreffend die Abänderung des § 2 der Instruction für die Elbefahrzeuge; die Kundmachung der Statthalterei in Prag vom 13. April 1895, L.-G.-Bl. Nr. 29, betreffend die Abänderung der Ländeordnung für die Holzflösserei auf der Elbe von Melnik abwärts ddto. 30. October 1880; das vom Finanzministerium im Einvernehmen mit dem Handelsministerium mit Erlass vom 10. September 1895, Z. 6045/F.M., genehmigte provisorische Statut für die Aussiger Börse, die Verordnungsblätter Nr. 1—4 des Vorstandes dieser Börse, welche unter Einem die Normen zur Regelung des Börseverkehres und das Regulativ für die Ausmittlung der Course (Frachtsätze) enthalten; für Sachsen: ein Auszug aus der Verordnung des Ministeriums des Innern, betreffend den Verkehr mit Sprengstoffen, vom 26. Jänner 1894; die Bekanntmachung der kgl. Amtshauptmannschaft Meissen als Elbestromamt vom 21. April 1894, betreffend die Schiffahrt und Flösserei durch die Meissener Elbebrücken, und die Bekanntmachung derselben Amtshauptmannschaft vom 20. März 1894, betreffend das Stellen und Umhalten der Elbefahrzeuge; für Preussen: die Bekanntmachung des Chefs der Elbestrombauverwaltung vom 24. Mai 1891, betreffend die Schiffs- und Schifferpatente für die Elbe; die Polizeiverordnung des Regierungspräsidenten in Magdeburg vom 11. März 1893, betreffend den Transport flüssiger Kohlensäure; die Polizeiverordnung des Chefs der Elbestrombauverwaltung, Oberpräsidenten der Provinz Sachsen, vom 8. August 1894, betreffend die Erhaltung der Wasserstrassen im Bereiche der Elbestrombauverwaltung; die Polizeiverordnung desselben Functionärs vom 21. October 1893, betreffend den Schiffs- und Flossverkehr an den Umschlagsstrecken des linken Elbeufers bei Magdeburg; die Polizeiverordnung des Ministeriums für Handel und Gewerbe vom 13. September 1894, betreffend den Schiffsverkehr auf dem Stromgebiete der Elbe während der Cholerazeit; die polizeiliche Bekanntmachung des kgl. Polizeipräsidiums in Magdeburg vom 5. Jänner 1895, betreffend das Umladen und Lagern von Petroleum in Magdeburg; ein Nachtrag zum Hafen- und Ufergebührentarif für den städtischen Hafen und die städtischen Uferladestellen in der Neustadt vom 28. März 1895; eine polizeiliche Bekanntmachung des kgl. Polizeipräsidiums in Magdeburg vom 7. August 1895, enthaltend das Verbot des Befahrens der Zollelbe und der Stromelbe, sowie der Durchfahrt unter der Zollbrücke mit Booten, Gondeln u. s. w.; für Hamburg: die Bekanntmachung der Deputation für Handel und Schiffahrt vom 11. April 1893, betreffend die Untersuchung der zur Elbeschiffahrt bestimmten Fahrzeuge nebst den Nachträgen vom 11. August 1893 und vom 3. März 1894; die Bekanntmachung der Deputation für Handel und Schiffahrt vom 3. April 1889, betreffend den Verkehr der Oberländer Kähne mit Seeschiffen; die Verordnung des Senates, Amtsblatt Nr. 32 vom 29. März 1894, betreffend den Verkehr mit Sprengstoffen; die Bekanntmachungen der Polizeibehörde vom 25. April 1893 und vom 16. November 1893, betreffend das Liegen der Fahrzeuge beim Entenwärder und im Kaltenhofer Durchstich; die Bekanntmachung des Senates vom 27. December 1893, betreffend das Regulativ für den Betrieb der Reiherstiegbrücke; die Bekanntmachung der Polizeibehörde vom 27. März 1894, betreffend die für Zollfahrzeuge bestimmte Wasserstrasse an der Zollgrenze im Niederhafen; die Bekanntmachung der Polizeibehörde vom 20. Juni 1893, betreffend die Benützung des Landungsplatzes auf der Weddel, und ein Auszug aus der vom Senate am 22. December 1893 erlassenen Betriebsordnung für die Quaianlagen.

An früheren österreichischen Vorschriften sind in den Schiffahrts-Kalender aufgenommen: die Kundmachung der Statthalterei in Prag vom 25. Juni 1890, betreffend die Einwinterung im Mühlgraben zu Leitmeritz; einzelne Bestimmungen aus den Elbelandungsplatz- und Hafenordnungen für Aussig und Rosawitz; ein Auszug aus der Uferordnung für das Anhalten und Ablegen der Fahrzeuge entlang des Elbeverladungsplatzes der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn bei Laube unterhalb Tetschen, und ein Auszug aus der Verordnung des Handelsministeriums vom 3. März 1894, R.-G.-Bl. Nr. 39, womit die Polizeiordnung für die Schiffahrt und Flösserei auf der Elbe kundgemacht wurde.

Als für Oesterreich von Interesse sind ferner hervorzuheben: die Daten über das Strombauwesen und die Stromaufsicht auf der österreichischen Elbestrecke und auf der Moldau, über die Oesterreichische Nordwest-Dampfschiffahrts-Gesellschaft und die Sächsisch-böhmische Dampfschiffahrts-Gesellschaft, über die Schifferschulen im österreichischen Elbegebiete, über die Havariecommissäre an der österreichischen Elbe, über den Elbeverein in Aussig, den Verein der Holzhändler, Holzindustriellen und Flossfahrtsunternehmer in Prag, über den Verein für Holzhändler und Flossinteressenten in Herrnskretschen, dann das geographische Verzeichniss der Ortschaften an der Elbe stromabwärts von Prag.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Neuausgabe der Tarifübersicht.

Am 1. Februar 1896 gelangt eine Neuauflage der Uebersicht der auf den k. k. Oesterr. Staatsbahnen in Giltigkeit stehenden Personen-, Gepäcks- und Gütertarife zur Ausgabe.

Exemplare dieser Tarifübersicht sind zum Preise von fl. 2.— bei der k. k. General Direction der Oesterr. Staatsbahnen zu beziehen.

Wien, am 30. Jänner 1896. [64]

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Abänderung der Bezeichnung der Station Asten.

Die bisherige Bezeichnung der in der Strecke Wien—Salzburg gelegenen Station „Asten" wird vom 1. Mai 1896 an in „Asten-St. Florian" abgeändert werden.

Wien, im Jänner 1896. [65]

Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Einbeziehung der Stationen Liblic-Byšic und Neratovic in den Tarif-Theil III, Heft 1 vom 1. August 1892.

Mit Giltigkeit vom 15. Februar 1896 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1896, werden auf Seite 34 des genannten Tarifes die Stationen Liblic-Byšic und Neratovic der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn in den I. Schnitttarif (österr. Stationen) mit nachstehenden Distanzen und Transportpreisen einbezogen, und zwar:

Kilometer	Von oder nach	Transportpreise pro 100 kg in Kreuzern
	Bis zum Schnittpunkte	
441	Liblic-Byšic	94
438	Neratovic	91

Wien, im Jänner 1896. [66]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Aufhebung von directen Frachtsätzen.

Mit 15. März 1896 werden die nachstehend bezeichneten directen Frachtsätze für den Verkehr zwischen den Stationen der Mátraer Localeisenbahn einerseits und den Stationen Wien St. E. G. oder K. F. N. B., Wien St. Marx, Stadlau und Floridsdorf andererseits ausser Kraft gesetzt, und zwar:

1. Tarif, Theil II, Heft 4, vom 1. Februar 1892 die directen Frachtsätze auf Seite 43 und 71.
2. Tarif, Theil IV, Heft 1, vom 15. März 1892 die directen Frachtsätze auf Seite 27 und 45.

An Stelle der hiemit ausser Wirksamkeit tretenden Frachtsätze werden vorläufig neue Frachtsätze nicht activirt.

Wien, am 1. Februar 1896. [67]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Königl. Ungar. Staatsbahnen. (Einführung directer Frachtsätze für Pflaumen etc. ab Station Brčka.) Die Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen verlautbart, dass die in dem Ausnahmetarife für die Beförderung von Pflaumen und Pflaumenmus vom 1. Jänner 1895 enthaltenen Frachtsätze für die Station Gunja (frühere Bezeichnung Brčka-Gunja) der im Betriebe der Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen stehenden Linie Vinkovce—Brčka ab 1. Jänner 1896 bis zur Durchführung im Tarifwege, spätestens jedoch bis Ende December 1896 unter Zuschlag von 1.30 Frcs. pro 1000 kg auch für Transporte von der Station Brčka gelten.

Grossherzoglich Badische Staatseisenbahnen. (Frachtfreie Beförderung von Gütern über die Baseler Verbindungsbahn. Mit Wirkung vom 1. Februar 1896 wird für Güter, welche aus der Mittel- und Westschweiz nach badischen Stationen befördert werden und von da nach solchen Gebieten weitergehen, für welche die Transittarife für Basel Badischer Bahnhof im Verkehr mit der Mittel- und Westschweiz verwendbar sind, frachtfreie Beförderung über die Baseler Verbindungsbahn gewährt.

Die erhobenen Verbindungsbahnfrachten werden auf Einreichung der Originalfrachtbriefe nach und von der betreffenden badischen Station zurückerstattet.

Nähere Auskunft ertheilt das Gütertarifbureau der grossh. Staatseisenbahnen.

Ausfuhrtarife für den Verkehr von Deutschland und den Niederlanden nach Russland. (Einführung des Nachtrages I.) Zu dem vom 1. Jänner 1895 giltigen Ausfuhrtarif für die directe Beförderung von Eil- und Frachtgütern von deutschen und niederländischen Stationen nach Eydtkuhnen transito, Prostken transito, Illowo transito und Alexandrowo transito zur Ausfuhr nach Russland (ausgenommen Polen) tritt mit Giltigkeit vom 1. Februar der I. Nachtrag in Kraft. Derselbe enthält ausser Berichtigungen Aenderungen der Anwendungsvorschriften, sowie Aufnahme einer grösseren Anzahl neuer Stationen süddeutscher Eisenbahn-Verwaltungen in die Anhänge zu den Theilen III und IV des Tarifes und einzelner Stationen der Sächsischen und Bayerischen Staatseisenbahnen in die Anhänge zu den Theilen I bis IV des Tarifes. Frachterhöhungen oder Verkehrserschwernisse kommen, insoweit sie nicht bereits früher im Wege der Bekanntmachung eingeführt sind, durch diesen Nachtrag nicht zur Einführung.

Magdeburg-Halle-Sächsischer Verband. (Einführung des neuen Gütertarifes.) Der neue Gütertarif für den Magdeburg-Halle-Sächsischen Verbandsverkehr ist nunmehr erschienen.

Thüringisch-Hessisch-Bayerischer Gütertarif vom 1. Jänner 1896. (Abänderung einer Tarifentfernung.) Seite 386 des Tarifes ist die Entfernung Homburg a. d. E.—Wertheim von 327 in 227 km abzuändern.

Hannover-Bayerischer Gütertarif, Heft 1, vom 1. August 1893. (Abänderung der Entfernungen für Lichtenfels und Ritschenhausen.) Die im Oldenburg-Mitteldeutschen und Altonaer Gütertarif vom 1. Jänner 1896 enthaltenen Entfernungen für Lichtenfels und Ritschenhausen kommen mit Wirksamkeit vom 1. Jänner auch für die gleichnamigen bayerischen Stationen im Hannover-Bayerischen Verkehre zur Anwendung, insoweit im Tarifheft 1 Entfernungen für Lichtenfels und Ritschenhausen vorgesehen sind.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
402	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	B o r s t e n v i e h	Suczawa transit	Wien-St. Marx	Aufgabe in Wagenladungen (Etagen-Wagen) mit directen Frachtbriefen von der Station Turn-Severin der rumänischen Eisenbahnen nach Wien-St. Marx unter Einhaltung der Bestimmungen des Ausnahmetarifes Nr. 33 des Oesterr.-Ungar.-Rumänischen Eisenbahn-Verbandes vom 1. Jänner 1895	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1896	L o c a l t a r i f		860 Centimes pro Quadratmeter		Im Kartirungswege		Der Frachtsatz versteht sich pro Quadratmeter der Ladefläche eines Borstenviehwagens und wird stets für die am verwendeten Borstenviehwagen angeschriebene G e s a m m t-Ladefläche b e i d e r Etagen desselben berechnet
403	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Getreide, Hülsenfrüchte, Malz, Mühlenfabrikate und Oelsaaten	Opočno, Station der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	den im Oesterr.-Ungar.-Bayer. Gütertarif, Theil III, Heft 4, giltig vom 1. November 1888, enthaltenen bayer. Stationen (oder umgekehrt)	Tarifbestimmungen	Bis zur tarifmässigen Durchführung längstens bis 31. December 1896	Oesterr.-Ungar.-Bayerischer Gütertarif, Theil III, Heft 4, giltig vom 1. November 1888	Es bestehen keine directen Frachtsätze	Die um 0·09 Mark erhöhten Frachtsätze der Station Tynist		Im Kartirungswege		
404	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Güter der in der Tabelle angeführten Tarif-Classen	Wien K.E.B. loco	Wilten (oder umgekehrt)	Einhaltung der tarifmässigen Bestimmungen	Bis Ende Februar 1896	Localtarif		Siehe Tabelle		Im Kartirungswege		

Eilgut: gewöhnliches, unter 5000 kg, pro Frachtbrief	Eilgut: gewöhnliches, von mindestens 5000 kg, pro Frachtbrief und Wagen	Eilgut: gewöhnliches, von mindestens 10.000 kg, pro Frachtbrief und Wagen	Eilgut: ermässigtes, unter 5000 kg, pro Frachtbrief	Eilgut: besonders ermässigtes, unter 5000 kg, pro Frachtbrief	Eilgut: ermässigtes und besonders ermässigtes, von mindestens 5000 kg, pro Frachtbrief und Wagen	Eilgut: ermässigtes und besonders ermässigtes, von mindestens 10.000 kg, pro Frachtbrief und Wagen	Frachtgut: Classe I, unter 5000 kg, pro Frachtbrief	Frachtgut: Classe II, unter 5000 kg, pro Frachtbrief	Frachtgut: Classe I und II, von mindestens 5000 kg	Frachtgut: Classe I und II, von mindestens 10.000 kg	Wagenladungsclasse A, unter 10.000 kg	Wagenladungsclasse A, von mindestens 10.000 kg	B	C	Specialtarife 1	Specialtarife 2	Specialtarife 3
Kreuzer pro 100 Kilogramm																	
598	366	320	299	299	212	183	299	212	183	160	137	124	94	70	109	70	59

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
405	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen	Pflaumen, getrocknete, und Pflaumenmus in Fässern	Brčka, Station der königl. ungarischen Staatseisenbahnen	Passau transit, Station der k. k. österr. Staatsbahnen	Bei Aufgabe in Wagenladungen von 10.000 kg pro Wagen und Frachtbrief oder Frachtzahlung hiefür. Die Sendungen müssen nach Paris oder darüber hinaus bestimmt sein	Bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis zum 31. December 1896	Localtarif		42·50 Francs Gold für 1000 kg		Im Kartirungswege		Im Uebrigen erfolgt die Abfertigung der Sendungen nach Massgabe der Bestimmungen des im Oesterr.-Ungar.-Französischen Eisenbahn-Verbande seit 1. Jänner 1895 bestehenden Ausnahmetarifes für die Beförderung von getrockneten Pflaumen und Pflaumenmus von ungarischen Stationen nach Passau transit
406	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Milch als Eilgut	Pobřitz	Branowitz	Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. December 1896	Localtarif	16·4 kr.	12·0 kr.	4·4 kr.	Im Kartirungswege		
407	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Frachtgüter der Classen I bei Aufgabe von mindestens 5000 Kilogramm pro Wagen	Wien K.F.J.B.	Bodenbach } B.N.B. Tetschen } oder vice versa	Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Februar 1896	Nachtrag II zum Tarife, Theil II, Heft 1 des Oesterr. Eisenbahn-Verbandes	kr. 208	kr. 172	kr. 36	Im Kartirungswege		
			I — 10.000						192	151	41			
			II — 5000						200	172	28			
			II — 10.000						192	151	41			
			A — 5000						145	129	16			
			A — 10.000						134	116	18			
			B — 10.000						104	90	14			
			C — 10.000						67	66	1			
408	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Frachtgüter der Classen I bei Aufgabe von mindestens 5000 Kilogramm pro Wagen	Wien (K.F.N.B., K.F.J.B., Oe.N.W.B. und St.E.G.)	Tepltz (A.T.E.) oder vice versa	Aufrechthaltung der einschlägigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Februar 1896	Nachtrag II zum Tarife, Theil II, Heft 1 des Oesterr. Eisenbahn-Verbandes	kr. 208	kr. 172	kr. 36	Im Kartirungswege		
			I — 10.000						192	151	41			
			II — 5000						208	172	36			
			II — 10.000						192	151	41			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
409	**Südbahn-Gesellschaft**	K. k. österr. Staatsbahnen	Cement (Portland-Cement)	Kirchbüchl	a) Wien K.E.B. b) Nussdorf	Bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Das Aufladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarife	ad a) 122 Heller ad b) 124 Heller	ad a) 108 Heller ad b) 112 Heller	ad a) 14 Heller ad b) 12 Heller	Im Kartirungswege		

Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Angabe der Berichtigung, beziehungsweise Umschreibung derselben	Bemerkungen
11	Nr. 3 vom 11. Jänner 1896	176	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Brennholz aus der Pos. H, 20 der Güterclassification des Tarif-Theiles I als Frachtgut	Sloboda rungurska-Grube	Kolomea loco und Sopów	Als zweite Empfangsstation ist statt „Sopron" „Sopów" einzusetzen	

Lieferungs-Ausschreibung.

Auf der für Rechnung der Commission für Verkehrsanlagen in Wien herzustellenden Wiener Stadtbahn ist

a) die Lieferung und Anbringung von eisernen Zierwänden bei drei eisernen Brücken der Gürtellinie,

b) die Lieferung von 24 Stück Ventilen für die Ablassrohre der Entwässerungscanäle der Wienthallinie

im Offertwege zu vergeben.

Die näheren Bestimmungen für die Einbringung der Angebote, die Formularien hiefür, die Bedingnisse und die Pläne sind bei der Baudirection für die Wiener Stadtbahn (VII., Mariahilferstrasse Nr. 126) und bei den k. k. Bauleitungen der Wiener Stadtbahn, und zwar ad a) Section Gürtellinie (XV., Neubaugürtel Nr. 34), ad b) Section Donaucanal- und Wienthallinie (IX., Waisenhausgasse Nr. 16) einzusehen.

Die bezüglichen Angebote sind versiegelt **spätestens ad a) am 28., ad b) am 27. Februar 1896, 12 Uhr Mittags**, bei der gefertigten k. k. General-Direction einzureichen.

Zur Danachachtung wird ausdrücklich hervorgehoben, dass nur jene Anbotsteller bei der Offertverhandlung auf eine Berücksichtigung ihres Angebotes zählen können, welche in einer alle Zweifel ausschliessenden Weise ihre finanzielle und technische Leistungsfähigkeit bezüglich der Durchführung der von ihnen zu übernehmenden Lieferung darzuthun vermögen.

Offerte, bei welchen eine der als Bestandtheile derselben bezeichneten Beilagen von dem Aussteller des Offertes nicht unterschrieben wurde oder solche Offerte, in denen eine gänzliche oder theilweise Aenderung der Offertgrundlagen angestrebt wird, werden als nicht eingelangt betrachtet.

Wien, im Jänner 1896.

Die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

Dem heutigen Verordnungs-Blatt liegt das Inhaltsverzeichniss des VIII. Jahrganges 1895 und der Tarif-Index für das IV. Quartal 1895 bei.

Druck von Otto Maass & Sohn. Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt im k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr: Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl. „ das Deutsche Reich . . . 25 Mark „ das übrige Ausland . . . 33 Frcs. Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 14. | Wien, 6. Februar 1896. | IX. Jahrgang.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Kundmachung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 2. Februar 1896, Z. 478/I. betreffend die Liste der Eisenbahnen, auf welche das internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr Anwendung findet.

Ungarn.

Mit Note vom 19. Jänner 1896 hat im Auftrage des Herrn kgl. ungarischen Handelsministers das kgl. Eisenbahn- und Schiffahrts-Inspectorat in Budapest an das Centralamt für den internationalen Eisenbahntransport in Bern das Ersuchen gerichtet, die im Betriebe der kgl. Ungarischen Staatsbahnen stehende Localbahn Györ-Veszprém-Dombovár, deren Theilstrecke Veszprém—Uj-Dombovár am 30. December 1895 dem Verkehre übergeben wurde, in die Liste der dem internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr vom 14. October 1890 unterstellten Eisenbahnen aufzunehmen.

Das genannte Centralamt hat hievon im Sinne des Art. 58, Absatz 1, des internationalen Uebereinkommens Kenntniss genommen und dem in der Liste enthaltenen Verzeichnisse der von der kgl. ungarischen Staatsbahn-Verwaltung betriebenen und dem internationalen Uebereinkommen unterstehenden Linien angefügt:

p^2. die Györ-Veszprém-Dombovárer Localbahn.

Mit Rücksicht darauf, dass die kgl. Ungarischen Staatsbahnen als Gesammtnetz und mit namentlichem Vorbehalte der vom internationalen Verkehre ausgeschlossenen Linien in der Liste bereits enthalten sind, ist der wirkliche Eintritt der neuen Linie in den internationalen Transportdienst auf den Tag ihrer Eröffnung für den öffentlichen Betrieb zurückzuführen.

Hievon wurden gemäss Art. 57, Z. 1, die am internationalen Uebereinkommen betheiligten Staaten mit dem Circularschreiben des Centralamtes vom 28. Jänner d. J. in Kenntniss gesetzt.

Wien, am 2. Februar 1896.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von der Station Sigmundskron der k. k. priv. Bozen-Meraner Bahn zur Station Neumarkt-Tramin der Südbahnlinie Kufstein—Ala.

Das k. k. Handelsministerium hat dem Bürgermeister Dr. Julius Perathoner in Bozen im Vereine mit dem Bürgermeister Johann Piristi in Tramin, dem Bürgermeister Franz Lindner in Gries, dem Vice-Bürgermeister Carl Seeber in Neumarkt, dem Präsidenten der Handels- und Gewerbekammer Paul Welponer in Bozen und dem Bürgermeister Andreas Freiherrn von Dipauli in Kaltern die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normal- oder schmalspurige Localbahn von der Station Sigmundskron der k. k. priv. Bozen-Meraner Bahn über Eppan, Kaltern und Tramin zur Station Neumarkt-Tramin der Südbahnlinie Kufstein—Ala im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Wien, am 3. Jänner 1896. Z. 76.380 ex 1895.

Aus den Entscheidungen der königlich ungarischen Gerichte.

Der Adressat einer im beschädigten Zustande angelangten Frachtsendung darf dieselbe wegen der Beschädigung nicht zurückweisen. Der den Schadenersatz fordernde Kläger hat gemäss § 399 des ungar. H.-G. (entspricht dem Art. 396 des Allg. D. H.-G.-B.) alle jene Daten anzuführen und zu beweisen, welche auf die Bemessung der Entschädigung von Einfluss sind; eventuell hat er sich mit dem bei der öffentlichen Feilbietung einer solchen Waare erzielten Erlöse zu begnügen.

Eine durch die Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft transportirte Frachtsendung langte in der Bestimmungsstation in beschädigtem Zustande an, weshalb der Adressat deren Annahme verweigerte und diese Gesellschaft erst nach zwei Jahren auf Entschädigung in einem den Werth der Sendung weit übersteigenden Betrage klagte.

Das Erstgericht wies den Kläger a limine mit der Begründung ab, dass er wegen Nichtübernahme der Sendung gar nicht in den Frachtvertrag eingetreten war, weshalb ihm auch die Activlegitimation ganz fehle. Nachdem er vom Aufgeber nach längerer Unterhandlung mit demselben eine entsprechende Cessionserklärung erhalten und die Klage erneuert hatte, sprachen ihm beide Untergerichte nur denjenigen Betrag zu, welcher sich aus dem Erlöse der inzwischen von der Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft feilgebotenen Waare ergab, den der Aufgeber anzunehmen verweigert hatte.

Die Motivirung dieser von der kgl. Curie mit Entscheidung vom 25. October 1895, Z. 869, bestätigten Urtheile wurde von ihr mit folgenden Ausführungen adoptirt:

Gemäss § 399 des H.-G. hat der Frachtführer im Falle einer Beschädigung der von ihm transportirten Waare, wenn eine schuldbare Sorglosigkeit oder böse Absicht nicht erwiesen wird, welche im gegenwärtigen Falle gar nicht behauptet wurde, nur die im erwähnten Paragraphen vorgesehene Preisdifferenz abzüglich der dem Kläger ersparten Kosten zu leisten. Derselbe war demnach nicht berechtigt, die beschädigte Sendung zurückzuweisen und deren vollen Handelswerth einzuklagen. Er hätte diesen Werth zur Zeit der Beschädigung nachweisen müssen, und hatte es sich auch nur selbst zuzuschreiben, wenn dieselbe angeblich zu einem geringeren Preise feigeboten wurde, als hiefür zu erzielen war. Die Feilbietung selbst aber anzufechten, ist er deshalb nicht berechtigt, weil die Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft nach ihrem Betriebsreglement hiezu vollkommen befugt war und er nicht einmal behaupten kann, dass hiebei irgend eine Rechts- oder Ordnungswidrigkeit vorgefallen sei.

Ein nach dem Herabschneiden der Plomben in einem durch solche verschlossenen Wagen verübter Diebstahl ist ohne Rücksicht auf den Werth der gestohlenen Gegenstände als Verbrechen zu bestrafen.

Der Beschuldigte hatte aus einem plombirten Waggon, nach Beseitigung des Plombenverschlusses, einige geringfügige Gegenstände gestohlen, die bei Weitem nicht den Werth von 50 fl. hatten, welchen Betrag § 334 des ungar. St.-G. zur Qualification des Diebstahlverbrechens fordert.

Die erste Instanz erklärte den Thäter eines Verbrechens wegen Diebstahls an versperrtem Gute schuldig und bemass danach die Strafe.

Die kgl. Tafel in Budapest bezeichnete jedoch die That als Vergehen und setzte demgemäss die Strafe mit der Begründung herab, dass die an den Bahnwaggons angebrachten und leicht herabreissbaren Plomben nicht als ein solcher Verschluss oder Apparat angesehen werden können, welcher den Diebstahl gemäss § 336/3 des ungar. St.-G. schon an sich als Verbrechen qualificirt, da die Plombirung nur zur Befestigung der beiden Schnurenden an der Wagenthüre dient und deren Beseitigung keine Kraftanstrengung erfordert. Der Diebstahl konnte daher nur nach dem geringen Werthe des Gestohlenen, somit nur als Vergehen qualificirt werden.

Die kgl. Curie hat dagegen mit Entscheidung vom 22. October 1895, Z. 203, das erstrichterliche Urtheil wieder hergestellt und somit den in Rede stehenden Diebstahl mit der Begründung als Verbrechen erklärt, dass die Plombirung zum Verschluss des Waggons dient und durch das Herabschneiden der Plomben und das Eindringen in den Wagen ein vom Gesetze als Verbrechen erklärter Diebstahl verübt wurde.

Bei nachgewiesener Zahlung der Frachtgebühr ist die Abgabsbahn, bei Francaturen die Versandtbahn zur Rückerstattung einer mehrbezahlten Frachtgebühr verpflichtet.

Der Aufgeber einer von Jagodina (Serbien) nach Wien transportirten Sendung Borstenvieh belangte die Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen wegen Rückerstattung einer mehrgezahlten Frachtgebühr.

Die erste Instanz gab diesem Begehren bei gleichzeitiger Verurtheilung der genannten Direction zur Zahlung der Gerichtskosten statt. Die Einwendung, dass nicht sie, sondern die Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft den fraglichen Frachtbetrag eingehoben habe, muss gegenüber der aus dem § 412 des ungarischen Handelsgesetzes (conform dem Art. 410 des Allg. d. Handelsgesetzbuches) sich ergebenden Analogie, wonach eine solidarische Verpflichtung aller derjenigen Frachtführer eintritt, durch deren Hände das Gut geht, unberücksichtigt bleiben.

Die kgl. Tafel in Budapest wies dagegen den Kläger unter Verfällung in die Kosten deshalb ab, weil die irrthümliche Berechnung der Fracht nicht von Seiten der kgl. Ungarischen Staatsbahnen, sondern von der serbischen Aufgabs- und österreichischen Abgabsbahn geschehen ist.

Dieses Urtheil wurde von der kgl. Curie mit Entscheidung vom 11. October 1895, Z. 1038, aus den gleichen Motiven und aus dem weiteren Grunde bestätigt, dass, wenn die geklagte Direction in der Einrede die Activlegitimation des Klägers auch nicht bestritten hätte, sich dieser Umstand doch aus eigenen Anführungen von selbt ergibt. Im Uebrigen muss bemerkt werden, dass laut Zusatzbestimmung zu § 61 des neuen Betriebsreglements ausdrücklich gesagt wird: Die Rückerstattung einer mehrbezahlten Fracht kann nur von derjenigen Bahn verlangt werden, welche die Frachtgebühr wirklich eingehoben hat.

Bei nachgewiesener Fracht ist die Abgabsbahn, bei Francaturen die Versandtbahn ersatzpflichtig.

Normen für den Börseverkehr der Aussiger Schiffsfrachtenbörse.

Zur Regelung des Börseverkehres und als Regulativ für die Ausmittlung der Course (Frachtsätze) an der Aussiger Börse hat der Börsevorstand nachstehende Normen in Ausführung des § 28, al. f und g des provisorischen Börsestatutes erlassen:

§ 1.

Die Börsezeit ist zwischen 8½ und 10 Uhr Vormittags. Die Börseversammlungen beginnen eine Viertelstunde nach dem Anfang und enden eine Viertelstunde vor Ablauf der Börsezeit. Der Anfang und das Ende einer jeden Börsezeit wird durch ein Glockenzeichen angekündigt. Das Verweilen in den zu den Börseversammlungen bestimmten Räumen nach Schluss der Börsezeit wird mit einer Geldbusse von 1 Krone geahndet.

§ 2.

Das Rauchen ist während der Börsezeit in den zu den Börseversammlungen bestimmten Räumen nicht gestattet. Jeder, der die Börse besucht, hat sich dort ruhig und anständig zu betragen und den zur Handhabung der Ordnung bestellten Organen Folge zu leisten. Wer sich diesem nicht fügen will, kann auf Anordnung eines Mitgliedes des Börsevorstandes sofort aus den Börseräumen entfernt werden. Abgesehen hievon unterliegt er der anderweitigen etwa vorgesehenen Bestrafung.

§ 3.

Zum Abschlusse von Börsegeschäften an der Börse während der Börsezeit im fremden Namen ist nur jene Person berechtigt, auf welche, als Vertreter, die Börsekarte lautet.

§ 4.

Zur Vermittlung des Verkehres werden Mäkler (Sensale) bestimmt. Auf dieselben finden die Bestimmungen des Gesetzes vom 4. April 1875, R.-G.-Bl. Nr. 68, Anwendung, unter Berücksichtigung der durch diese Normen und dieses Regulativ geschaffene Ergänzung und Abänderung. Während der Börsezeit dürfen von Börsemitgliedern Frachtverträge nur durch diese Mäkler abgeschlossen werden.

§ 5.

Die Prüfung der Mäkler wird von einer Commission vorgenommen, welche aus dem Börsecommissär als Vorsitzenden und zwei Börsevorstandsmitgliedern besteht. Die betreffenden Vorstandsmitglieder werden von Fall zu Fall vom Vorstande bestimmt. Im Falle der Verhinderung der Theilnahme an der Prüfung hat das betreffende Mitglied dies rechtzeitig dem Präsidenten des Börsevorstandes mitzutheilen, damit ein anderes Börsevorstandsmitglied zur Vornahme der Prüfung berufen werden kann. Ueber die Fragen und Antworten während der Prüfung, sowie über die dann folgende Berathung und Abstimmung ist ein Protokoll aufzunehmen. Sowohl der Börsecommissär wie auch die Börsevorstandsmitglieder haben das Recht, an den Candidaten Fragen zu stellen. Die Prüfung hat in eingehender Weise stattzufinden und soll sich auf sämmtliche zur Vermittlung von Börsegeschäften nöthigen commerciellen und Gesetzeskenntnisse erstrecken. Die Prüfungscommission hat sobald als möglich zu beschliessen, ob dem Candidaten das Fähigkeitsdecret ausgestellt werden solle. Das Protokoll ist von allen Mitgliedern der Prüfungscommission zu unterfertigen. Der Candidat erhält über das Resultat der Prüfung ein von dem Börsecommissär als Vorsitzenden der Commission unterfertigtes Decret. Während des provisorischen Bestandes der Börse kann der Börsevorstand von den Erfordernissen des Art. 84, al. III, hinsichtlich der Concursausschreibung absehen.

§ 6.

Die Mäkler sind ausser dem Tagebuche ein Handbuch zu führen verpflichtet; in diesem Handbuche haben dieselben sämmtliche ihnen auf oder ausserhalb der Börse ertheilten Vermittlungsaufträge unter Anführung aller hiebei wesentlichen Daten und des Zeitpunktes des ertheilten Auftrages nach Tag und Stunde der Reihenfolge nach einzutragen.

§ 7.

Die Mäkler haben die Eintragungen in das Handbuch und Tagebuch in deutscher Sprache vorzunehmen, ebenso die Schlusszettel u. s. w. in deutscher Sprache auszustellen.

§ 8.

Wenn in dem Tagebuche des Mäklers Einschaltungen oder Correcturen vorzunehmen sind, so hat derselbe die Bewilligung des Börsecommissärs einzuholen. Ist die Bewilligung des Börsecommissärs erfolgt, so ist die Aenderung in nachstehender Art vorzunehmen: Die mangelhafte Post ist in dem Tagebuche in einer Weise durchzustreichen, dass selbe leserlich bleibt, sodann ist der berichtigte Inhalt des Geschäftes unter einer neuen Positionszahl anzuführen; bei beiden Posten, sowohl bei der gelöschten als bei der berichtigten, ist eine gegenseitige Beziehung anzusetzen, und bei der letzten zugleich anzumerken, dass die Einschaltung oder Aenderung mit der Bewilligung des Börsecommissärs, der diese Bemerkung mit seiner Fertigung versieht, geschehen sei. Auch darf der Mäkler keinen Schlusszettel corrigiren lassen. Radirungen sind unbedingt verboten. Die Tagebücher, und zwar auch die ausser Gebrauch gesetzten, sind in den Börseräumen unter Verschluss von den Mäklern zu bewahren.

§ 9.

Der Börsecommissär übernimmt die Tagebücher beurlaubter, austretender, suspendirter, entlassener oder verstorbener Mäkler, nachdem sie vom Mäkler selbst oder dessen Personalinstanz unter Siegel gelegt worden sind, und bewahrt dieselben auf. Wird die Einsicht in solche Tagebücher oder auch in jene von Mäklern erfordert, welche aus was immer für einem Grunde an ihren Amtsverrichtungen verhindert sind, oder wird von den Parteien ein Auszug aus denselben verlangt, so ist der Börsecommissär von Amtswegen befugt, die Bücher zu öffnen und die Auszüge zu machen. Die Eröffnung versiegelter Tagebücher geschieht in Gegenwart eines Börsevorstandsmitgliedes, und wird das entsiegelte Tagebuch nach genommener Einsicht sogleich wieder unter Beidrückung des amtlichen Siegels, sowie des Siegels des gegenwärtigen Börsevorstandsmitgliedes versiegelt, und muss dem Siegel des letzteren auch dessen Unterschrift beigefügt werden

§ 10.

Der Börsevorstand bestimmt, welche Anzahl von Gehilfen ein Mäkler höchstens aufnehmen darf. Diese Maximalzahl gilt für alle Mäkler gleich. Die Gehilfen dürfen für eigene Rechnung keine Handelsgeschäfte machen, weder unmittelbar, noch auch als Commissionäre. Der Absatz 2 des Artikels 69 des Gesetzes vom 4. April 1875, R.-G.-Bl. Nr. 68, über die Handelsmäkler findet auch auf diese Gehilfen Anwendung. Wenn ein Mäkler einen Gehilfen aufnehmen will, hat er die hiezu ersehene Persönlichkeit dem Börsevorstand zur Genehmigung bekannt zu geben. Bevor die Aufnahme genehmigt ist, darf derselbe nicht als Gehilfe fungiren Diese Genehmigung kann jederzeit widerrufen werden, wenn der Gehilfe sich einer Uebertretung des Gesetzes über die Organisation der Börsen vom 1. April 1875, R.-G.-Bl. Nr. 67, des Statutes der Börse oder dieser Normen zur Regelung des Börseverkehres, bezw. dieses Regulativs schuldig gemacht hat. Der Tag des Antrittes der Thätigkeit des zugelassenen Gehilfen, dessen Austritt oder Entlassung ist vom Mäkler dem Börsevorstand und dem Börsecommissär anzuzeigen. Die Namen der Gehilfen, sowie die der Mäkler, bei denen dieselben angestellt sind, sind durch Anschlagen an der Börse zu veröffentlichen.

§ 11.

Die Mäkler sind verpflichtet, die ertheilten Vermittlungsaufträge, insoweit bei den in Frage kommenden Parteien die gleichen Voraussetzungen vorhanden sind, der Reihenfolge nach auszuführen, d. h. wenn z. B. Seitens dreier Versender Aufträge zum Frachtsatze von 40 Pfg. nach Magdeburg vorliegen, andererseits drei Aufträge von Frachtführern zur Vermittlung einer Reise nach Magdeburg, so hat der Mäkler zu versuchen, die Aufträge der Versender der Reihe nach durch Verhandlung mit den Frachtführern ebenfalls der Reihe nach zur Ausführung zu bringen, diese Reise sohin zuerst demjenigen Frachtführer anzubieten, der ihm zuerst den Auftrag ertheilte, sofern sein Fahrzeug die bezeichnete Menge transportiren kann; erst wenn dieser zu diesem Frachtsatze nicht fahren will, dem nächsten und so fort, ebenso umgekehrt. Wird von einer Partei behauptet, dass ein Mäkler dieser Vorschrift zuwider gehandelt hat, so kann der Mäkler verpflichtet werden, sein Handbuch behufs Prüfung der Beschwerde dem Börsecommissär vorzulegen.

§ 12.

Die Mäklergebühr ist von dem Frachtführer zu bezahlen und beträgt ½ pCt. der nach dem Ladescheine sich ergebenden Fracht, mindestens aber 3 Mk. per Ladung. Die Mäkler haben von der Mäklergebühr den vierten Theil an den Börse-

fond allmonatlich abzuführen. Vor Nachweis der Berichtigung der Mäklergebühr darf vom Versender der Ladeschein dem Frachtführer nicht ausgefolgt werden.

§ 13.

Auf die Börsegeschäfte finden die Bestimmungen der Binnenschiffahrts-Ordnung für die Elbe, aufgestellt vom Centralvereine für Hebung der deutschen Fluss- und Canalschiffahrt, und die besonderen Verfrachtungsbedingungen für die Beförderung böhmischer Kohle unter Berücksichtigung der hier geschaffenen Ergänzungen und Aenderungen Anwendung.

§ 14.

Nach Schluss einer jeden Börseversammlung erfolgt auf Grund der von den Mäklern während der Börse abgeschlossenen Geschäfte und der den Mäklern in Ausübung ihres Amtes bekannt gewordenen Daten unter Aufsicht des Börsecommissärs die Ausmittlung der Frachtsätze durch ein Mitglied des Börsevorstandes. Diese Ermittlung erstreckt sich auf alle Stationen, nach welchen thatsächlich Frachtverträge abgeschlossen wurden, und hat ausserdem rücksichtlich jener Stationen, wo wegen Differenz zwischen Anbot des Versenders und jenem des Frachtführers Frachtverträge nicht abgeschlossen wurden, sowie bei jenen Stationen, wo nur von einer Seite Anbot vorhanden war, auch die diesbezüglichen Notizen zu enthalten. Das amtliche Coursblatt ist ohne Verzug durch den Börsevorstand zu veröffentlichen.

Durch eine spätere Verfügung des Börsevorstandes ist § 1 dahin ergänzt worden, dass vom 4. November 1895 angefangen an jedem Werktage in der Zeit von $^3/_4$5—$^3/_4$6 Uhr Nachmittagsbörse und die Vormittagsbörse bis auf Weiteres in der Zeit von 9 bis $^1/_2$11 Uhr abgehalten wird. An den Feiertagen, an welchen Kohlen auf den Elbe-Umschlagsplätzen beigestellt werden, findet Vormittagsbörse statt.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Kaschau - Oderberger Eisenbahn. (Anlage eines Arbeitsgeleises: Politische Begehung.) Die k. k. Landesregierung in Troppau hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes für die Anlage eines Arbeitsgeleises zum projectirten Eisenwerke der Firma S. Huldschinsky & Söhne im Gemeindegebiete von Pudlau für den 14. Februar anberaumt, und wurde mit der Leitung der Commission der k. k. Bezirkshauptmann Kortüm betraut. [G.-I.-Z. 1803.]

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Linie Wien—Krakau: Bauliche Herstellung in Wien.) Die Verlängerung des Südperrons am Bahnhofe in Wien wurde genehmigt.
[15. Jänner, H.-M.-Z. 2478.]

— (Bauliche Veränderung in der Station Luschitz.) Für Zwecke der Glasfabriksfirma J. Schreiber & Neffen wurde behufs leichterer Güterverladung und Schaffung eines Zuganges zur Station Luschitz in dem nächst km 99 gelegenen erhöhten Ladeperron ein 42·5 m langer Durchbruch hergestellt, sowie in dem Damme des nach der Heinrichshütte führenden Grubengeleises ein 1 m weiter gewölbter Durchgang eingeschaltet.
[11. Jänner, H.-M.-Z. 71.512 ex 1895.]

— (Vergrösserung eines Kohlenschuppens in Chrzanow.) Der in der Frachtenstation Chrzanow für Zwecke des Kohlenhändlers J. Krüger bestehende Kohlenschuppen wird um 4 m verlängert. [11. Jänner, Z. 75.793 ex 1895.]

— (Linie Drösing—Zistersdorf: Magazin in Zistersdorf.) Auf dem Bahnhofplatze der Station Zistersdorf wurde ein Materialmagazin hergestellt.
[13. Jänner, H.-M.-Z. 2307.]

Localbahn Kolin-Čerčan. (Anordnung der Stationscommission.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Kolin hat hinsichtlich der Theilstrecke Kolin—Kohljanowitz der projectirten normalspurigen Localbahn von Kolin über Kohljanowitz nach Čerčan mit der Abzweigung nach Kácow die Stationscommission auf den 10. und 11. Februar anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlung ist der k. k. Bezirkshauptmann in Kolin Adalbert Kostka betraut. [E.-M.-Z. 204.]

Strassenbahn in Stanislau. (Anordnung der politischen Begehung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 21. Jänner die k. k. Statthalterei in Lemberg beauftragt, hinsichtlich des von Dr. Ernst Till, Advocat in Lemberg, vorgelegten Detailprojectes für eine in Stanislau herzustellende 1875 m lange Strassenbahn vom Bahnhofe bis in die Karpinskigasse die politische Begehung im Wege des abgekürzten Verfahrens vorzunehmen und bei anstandslosem Commissionsergebnisse den Bauconsens im Namen des k. k. Ministeriums zu ertheilen.
[H.-M.-Z. 76.176 ex 1895.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Bukowinaer Localbahnen: Linie Hatna—Kimpolung: Schliessung einer Station für den Wagenladungsgüterverkehr.) Die bisher für den Personen-, Gepäck-, Eilgut- und Wagenladungsgüterverkehr eingerichtete Station Strigoia der Linie Hatna—Kimpolung der Bukowinaer Localbahnen ist am 1. December 1895 für den Wagenladungsgüterverkehr geschlossen worden.

Localbahn Wr.-Neudorf—Guntramsdorf. (Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit: Localcommission.) Die k. k. Statthalterei in Wien hat die Localerhebung über das Ansuchen der Eisenbahnbau- und Betriebsunternehmung Leo Arnoldi in Wien um Ertheilung der Bewilligung zur Erhöhung der Maximal-Fahrgeschwindigkeit von 25 km auf 30 km pro Stunde auf jenen Strecken der Localbahn Wr.-Neudorf—Guntramsdorf, welche eigenen Unterbau besitzen, auf den 7. Februar anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Bezirkscommissär Richard Held betraut. [G.-I.-Z. 2413.]

Verkehrsstörungen und Behebung von solchen.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen:
(Eisenbahn-Betriebsdirection Stanislau.)

3. Februar. Güterzugsverkehr auf den Localbahnen Hatna—Kimpolung und Dolina—Wygoda wieder aufgenommen.

4. Februar. Gesammtverkehr auf der Localbahn Hadikfalva-Radautz und auf den Localbahnlinien Hliboka—Meżebrody und Karapcziu—Czudyn wieder aufgenommen.

Dampftramway-Gesellschaft (vorm. Krauss & Comp.)

30. Jänner. Wegen Schneeverwehung wurde der Zugsverkehr in den Strecken Gr.-Jedlersdorf—Stammersdorf und Floridsdorf—Gr.-Enzersdorf eingestellt.

Nachrichten aus Ungarn.

Eisenbahnprojecte. (Ertheilung von Vorconcessionen.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat den Nachbenannten die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten im Sinne der bestehenden Normen für nachfolgend aufgezählte Eisenbahnlinien ertheilt:

1. Mit Erlass vom 13. Jänner, Z. 91.118, dem Einwohner von Sztakcsin Constantin Móra de Koritowo-Korytowski und dem Budapester Advocaten Dr. Stefan Matuska für eine von der Station Homonna der Linie Sátoralja-Ujhely—Mezö-Laborcz der kgl. Ungarischen Staatsbahnen abzweigende, über Haszina, Nagy-Kemencze, Modra, Czirótka-Béla, Szinnec, Sztakcsin, Jalova, Sztarina, Osztrosznicza und die Gemarkung der Gemeinde Zuella bis zur ungarisch-galizischen Landesgrenze nächst Zsolinka führende normal-, eventuell schmalspurige Localbahn mit Dampfbetrieb, auf die Dauer eines Jahres.
2. Mit Erlass vom 16. Jänner, Z. 78.801, den Reichstags-Abgeordneten Dr. Ludwig Mülek und Dr. Béla Barabás und den Grundbesitzern im Arader Comitate Moriz Pless und Anton Péterffy für eine vom Hauptplatze der kgl. Freistadt Arad ausgehende und diese von dort aus im Bereiche der Stadt mit Benützung entsprechender Strassenzüge durchschneidende und weiterhin über Mikalaka, Uj-Panát, Világos, Kovaszincz, Kuvin, Gyorok, Ménes und die Gemarkung der Gemeinde Ó-Paulis in der Station Paulis mit der Linie Budapest—Arad—Tövis (—Brassó [Kronstadt]—Predeal) der kgl. Ungarischen Staatsbahnen verbindende normalspurige Localbahn mit elektrischem Betriebe, auf die Dauer eines Jahres.
3. Mit Erlass vom 16. Jänner, Z. 88.484, dem Reichstags-Abgeordneten Akos Ugron für eine von der Station Szántód

der Linie Budapest—Kanizsa—Pragerhof der Südbahn-Gesellschaft abzweigende, über Köröshegy, Kereki, Puszta-Szemes und die Gemarkung der Gemeinde Puszta-Kapoly (Comitat Somogy) führende normalspurige Localbahn, auf die Dauer eines Jahres.

4. Mit Erlass vom 16. Jänner, Z. 91.118, dem Einwohner von Wien Bernhard Rosenthal, dem k. u. k. Kämmerer Nikolaus Guáry und dem Einwohner von Szombathely J. M. Deutsch und Consorten für eine von der Station Szombathely (Steinamanger) der Linie Wr. Neustadt—Kanizsa—Barcs der Südbahn-Gesellschaft und der Linie Györ (Raab)—Kis-Czell—Fehring der kgl. Ungarischen Staatsbahnen und der Linien Szombathely—Pinkafö und Szombathely—Köszeg (Güns) des Staatsbahnbetriebes abzweigende über Nárai (eventuell Jaák), Pornó, Felsö-Beled, Also-Beled, Monyorókerék, Szent-Péterfa, Kertes und die Gemarkung der Gemeinde Német-Saroslak bis Pinka-Mindszent (Comitat Vas) führende normalspurige Localbahn, auf die Dauer eines Jahres.

Projectirte Localbahn Pancsova—Torontál - Petrovoszelló. (Concessionsurkunde.) Der „Vasuti és közlekedési közlöny" Nr. 10 vom 22. Jänner und dessen darauffolgende Nummern verlautbart die zufolge Erlasses des kgl. ungar. Handelsministers vom 31. December 1895, Z. 92.977, erflossene Concessionsurkunde zu Gunsten des Ausbaues und Betriebes der projectirten Localbahn Pancsova—Bavaniste—Torontál - Petrovoszelló (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 89 ex 1895, Vorconcession Post 8). Concessionärin dieser von der Station Pancsova aus im Bereiche der Comitate Torontál und Temes die Linie Nagy-Becskerek—Pancsova der im Betriebe der kgl. Ungar. Staatsbahnen stehenden Torontáler Localbahnen in der Station Torontál-Petrovoszelló mit der gleichfalls im Staatsbahnbetriebe stehenden Localbahn Versecz-Kubin verbindenden Eisenbahn ist das Municipium von Pancsova. Das effective Baucapital dieser im Sinne des G.-A. XXXI ex 1880 und des diesen ergänzenden G.-A. IV ex 1888 normalspurig zu erbauenden und als solche zu betreibenden, 30·6 km langen Localbahn ist mit 985.000 fl., das ist mit 32.000 fl. per laufendes Bahnkilometer, bemessen, von welcher Summe 80.000 fl. für Beschaffung der Fahrbetriebsmittel entfallen.

Projectirte Localbahn Tisza-Polgár — Királytelek. (Bauausführung.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat mit Zustimmnng des Ministerrathes ausnahmsweise gestattet, dass der Bau der Theilstrecke Tisza-Polgár — Királytelek der im Comitate Szabolcs projectirten Localbahnen Tisza-Polgar—Királytelek, Büd-Szent Mihály—Tisza-Dob und Tisza-Lucz (vergleiche Vrdgs.-Bl. Nr. 20 ex 1894, Vorconcession Post 1, und Nr. 138 ex 1895) in Anbetracht des Umstandes, dass die Finanzirung dieser Strecke sichergestellt ist, noch vor Erfliessen der Concessionsurkunde in Angriff genommen werde, jedoch mit der Beschränkung, dass diese Baubewilligung vorläufig nur für die Ausführung des Unterbaues, mit Ausschluss von Hochbauten, zu gelten hat.

Projectirte Localbahn Kaposvár-Siófok. (Politisch-administrative Begehung.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat die politisch-administrative Begehung der projectirten, circa 90 km langen Localbahn Kaposvár-Siófok angeordnet. Die projectirte Linie wird von der Station Kaposvár der Hauptlinie Budapest—Dombovár—Zágráb (Agram)—Fiume der kgl. Ungar. Staatsbahnen aus diese in der Station Siófok mit der Südbahnlinie Budapest—Kanizsa—Barcs verbinden und durch die projectirte und finanziell bereits sichergestellte Linie Kaposvár—Szigetvár (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 84 ex 1895) Anschluss an die Linie Barcs—Pécs (Fünfkirchen)—Villány erhalten.

Projectirte Localbahn mit elektrischem Betriebe von Budapest über Promontor nach Tétény. (Politisch-administrative Begehung.) Am 17. Jänner fand unter Führung des Sectionsrathes Dr. Josef Stettina des kgl. ungar. Handelsministeriums und mit Beiziehung der Vertreter der interessirten Staats-, Comitats- und Gemeindebehörden, sowie der Interessenten und Anrainer die politisch-administrative Begehung der projectirten Strasseneisenbahn, bezw. Localbahn Budapest-Promontor-Tétény (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 138 ex 1895, Vorconcession Post 1), einer das Budapester Localbahnnetz ergänzenden Linie (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 115 ex 1891 und Nr. 147 ex 1892), statt. Dem von der Commission acceptirten Projecte zufolge wird die neue Linie vom donaulinksuferseitigen Brückenkopfe der am Vámháztér im Baue begriffenen Staatsbrücke (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 116 ex 1895) aus über diese führen und weiterhin mit theilweiser Benützung von entsprechenden Chaussé- und Landstrassenzügen, nebst einem Bahnflügel zur Verbindung mit der Station Kelenföld, vorläufig bis Tétény ausgebaut werden. Diese im Interesse der Verproviantirung der Hauptstadt, insbesondere mit Gemüsen aus den weit ausgedehnten bulgarischen Nutzgartenanlagen nächst Promontor, raschest herzustellende Linie wird vom Vámháztér-Brückenkopfe aus in directe Verbindung mit dem gesammten Strassenbahnnetze der donaulinksuferseitigen Stadtbezirke (Pest) treten und speciell durch Vermittlung der projectirten Quailinie der Budapester Stadtbahn-Gesellschaft für Strasseneisenbahnen mit elektrischem Betriebe mit den Geleisen der im Baue begriffenen Centralmarkthalle am Borárusplatze (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 120 ex 1895) verbunden werden. Die Central-Stromerzeugungs-Station wird nach Promontor verlegt werden.

Projectirte Localbahn Temesvár - Módós. (Constituirende Generalversammlung.) Am 17. Jänner fand in Budapest unter Vorsitz des Präsidenten des Gründerconsortiums, Reichstags-Abgeordneten Baron Béla Nikolits, die constituirende Generalversammlung der Actionäre der projectirten Localbahn Temesvár-Módós, eines integrirenden Theiles der für das Temeser Comitat programmmässig projectirten Localbahnnetzes (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 21 ex 1895, Post 3), statt. Nach Constatirung der Beschlussfähigkeit der Versammlung und Constituirung des Bureau gelangte der Bericht des Präsidenten über die vom Gründungscomité bisher getroffene Vorkehrung im Interesse der Realisirung des Projectes zur Verlesung. Diesem zufolge ist das Actiencapital dieser den Knotenpunkt Temesvár mit der als Sackbahn endigenden Localbahn Szécsány-Párdány, einer Flügelbahn der im Betriebe der Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen stehenden Linie Nagy-Becskerek—Versecz der Torontáler Comitatsbahnen, verbindenden normalspurigen, 52 km langen Localbahn mit 2,281.300 fl. bemessen, welches in 6563 Stück Stammactien und 16.250 Stück Prioritätsactien à 100 fl. zerfällt. Der Bau der Bahn, sowie die Finanzirung derselben wurde der Bauunternehmungs-Firma E. Gross & Co. übertragen. Nach Kenntnissnahme des Berichtes und Ertheilung des Absolutoriums an das Gründungsconsortium folgten die Wahlen in die Direction und in den Aufsichtsrath, und wurde Baron Fedor Nikolits zum Präsidenten und Dr. Emerich Szivák zum Vicepräsidenten des Directionsrathes und Heinrich Leitner zum Präsidenten des Aufsichtsrathes gewählt. Die politisch-administrative Begehung der Linie Temesvár—Módós fand unter Führung des Ministerialsecretärs Dr. Árpád Kepessy am 27. December 1895 mit Beiziehung der Vertreter der interessirten Staats-, Comitats- und Gemeindebehörden statt.

Ausland.

Deutsches Reich. (Betriebsergebnisse deutscher Eisenbahnen im Monat November 1895.) Die im Reichs-Eisenbahnamt aufgestellte Uebersicht der Betriebergebnisse deutscher Eisenbahnen für den Monat November 1895 ergibt für die 60 Bahnen, welche auch schon im entsprechenden Monat des Vorjahres im Betriebe waren und zur Vergleichung gezogen werden konnten, mit einer Gesammtbetriebslänge von 39.479·65 km, Folgendes:

Im Monat November 1895 betrug die Einnahme:

a) aus dem Personenverkehr: im Ganzen 24,643.876 Mk. oder 1,210.118 Mk. mehr als in demselben Monat des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 637 Mk. oder 2·91 pCt. mehr als in demselben Monat des Vorjahres;

b) aus dem Güterverkehr: im Ganzen 83,164.326 Mk. oder 5,597.627 Mk. mehr als in demselben Monat des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 2114 Mk. oder 4·86 pCt. mehr als in demselben Monat des Vorjahres.

In der Zeit vom Beginn des Etatsjahres bis Ende November 1895 betrug die Einnahme:

A. Bei denjenigen Bahnen, deren Rechnungsjahr die Zeit vom 1. April bis 31. März umfasst:

a) aus dem Personenverkehr: im Ganzen 230.568.372 Mk. oder 17,294.014 Mk. mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 7247 Mk. oder 6·07 pCt. mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres;

b) aus dem Güterverkehr: im Ganzen 514,816.479 Mk. oder 22,634.114 Mk. mehr als in demselben Zeitraume des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 15.909 Mk. oder 2·65 pCt. mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres.

B. Bei denjenigen Bahnen, deren Rechnungsjahr mit dem Kalenderjahre zusammenfällt:

a) aus dem Personenverkehr: im Ganzen 62,587.046 Mk. oder 2,616.652 Mk. mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 9732 Mk. oder 3·20 pCt. mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres;

b) aus dem Güterverkehr: im Ganzen 118,833.407 Mk. oder 7,036.281 Mk. mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 18.196 Mk. oder 4·82 pCt. mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres.

Italien. (Stand des rollenden Materiales der Mittelmeerbahn am 1. October 1895.)

Materialbezeichnung	Im Betriebe	Im Baue	Zusammen
I. Locomotiven:			
Mit ungekuppelten Rädern	43	—	43
Mit vier gekuppelten Rädern	514	—	514
Mit sechs gekuppelten Rädern	494	4	498
Mit acht gekuppelten Rädern	178	—	178
Tenderlocomotiven für den Zugsdienst:			
Mit vier gekuppelten Rädern	62	—	62
Mit sechs gekuppelten Rädern	16	—	16
Tenderlocomotiven für den Rangirdienst	13	—	13
Summe	1.320	4	1.324
II. Personenwagen			
Luxus-, Salon- und Breakwagen	56	—	56
Wagen I. Classe	486	10	496
Wagen II. Classe	722	15	737
Gemischte I. und II. Classe	448	12	460
Gemischte Wagen II. Classe mit Postabtheilung	50	—	50
Wagen III. Classe	1.658	63	1.721
Gemischte II. und III. Classe	—	—	—
Gemischte I., II. und III. Classe	11	—	11
Wagen IV. Classe	12	—	12
Postpacketwagen	48	—	48
(Secundärbetrieb):			
Wagen I. Classe	29	—	29
Wagen II. Classe	53	—	53
Gemischte I. und II. Classe	49	—	49
Wagen III. Classe	130	—	130
Wagen III. Classe mit Gepäcksabtheilung	23	—	23
Gemischte I., II. und III. Classe	1	—	1
Summe	3.776	100	3.876
III. Frachtwagen:			
Stallwagen	90	—	90
Für Kleinvieh	60	—	60
Für Frachten, gedeckt	3.258	—	3.258
Für Frachten und Vieh, gedeckt	9.329	—	9.329
Für Frachten, offen, hochbordig	6.035	165	6.200
Desgleichen, niederbordig	2.557	—	2.557
Zerlegbare niederbordige	694	—	694
Bordlose	27	—	27
Cisternenwagen	195	—	195
Reservoirwagen für Säuren	10	—	10
Schotterwagen	410	—	410
Gaswagen	12	—	12
Schneepflüge	62	—	62
Tunnelwagen	2	—	2
Rettungswagen	49	—	49
Diverse	46	—	46
Zusammen	22.827	165	22.992
IV. Gepäckswagen:			
Gewöhnliche	942	10	952
Mit Postabtheilung	—	—	—
Summe	942	10	952

— (Vom rollenden Materiale der Adriatischen Eisenbahn im III. und IV. Quartale des Betriebsjahres 1894/95 zurückgelegte Kilometer.)

Materialbezeichnung	Im Betriebe	Kilometer
III. Trimester:		
Locomotiven	1.096	6,088.676
Personenwagen	3.021	21,219.241
Gepäckswagen	651	6,143.701
Frachtwagen	19.313	53,626.056
IV. Trimester:		
Locomotiven	1.096	6,335.928
Personenwagen	3.021	25,354.680
Gepäckswagen	651	6,367.684
Frachtwagen	19.313	62,024 337
Im ganzen Betriebsjahre:		
Locomotiven	1.696	25,732.985
Personenwagen	3.124	99,473.807
Gepäckswagen	647	25,849.213
Frachtwagen	19.298	252,566.088

Grossbritannien. (Elektrische Beleuchtung von Eisenbahn-Waggons) Ein vollkommen gelungener Versuch mit einem neuen System von elektrischer Waggonbeleuchtung ist kürzlich auf der „Great Northern Railway" in Irland gemacht worden. Das Licht war ruhig und brillant während der ganzen Fahrt von Dorgheda bis Dublin. Der Schwerpunkt des Systems liegt darin, dass jeder Waggon mit einem eigenen Apparate zur Erzeugung des Lichtes ausgestattet und nach jeder Richtung vollständig ist. Die Umdrehungen der Wagenachsen treiben den Dynamo und erzeugen die nöthige Elektricität, während der Train in Bewegung ist, wobei noch besonders darauf Rücksicht genommen wird, dass in den Accumulatoren sich hinreichende Elektricität sammelt, um keine Unterbrechung in der Beleuchtung eintreten zu lassen, wenn der Train stillsteht. Die Accumulatoren treten automatisch in Wirksamkeit, sobald der Train seine Schnelligkeit vermindert, und können durch mehrere Stunden des Stillstandes des Waggons Elektricität abgeben. Ein Vorzug dieser Beleuchtungseinrichtung ist, dass jeder damit versehene Waggon ohne Unterbrechung der Beleuchtung ab- und angekuppelt werden kann, was bei den Systemen, wo der Apparat zur elektrischen Krafterzeugung in der Bremsvorrichtung liegt, nicht der Fall ist.

Schiffahrt.

Fiumaner Seeschiffahrt. (Stapellauf eines Dampfers.) Auf der Werfte der Schiffbaufirma Blummer & Co. in Sunderland (England) fand kürzlich der Stapellauf eines für Rechnung der Fiumaner Rhedereifirma S. Popaitich & Comp. erbauten Dampfers statt. Der neue Dampfer wurde auf den Namen „Dunav" getauft und hat eine Länge von 255 englischen Fuss, eine Tragfähigkeit von 2400 Gewichtstonnen und einen Tiefgang von 17½ Fuss; er ist für Fahrten auf dem Schwarzen Meere bestimmt. Das genannte Consortium ist bereits im Besitze eines Dampfers „Azov" und beabsichtigt, noch weitere Schiffe erbauen zu lassen.

Fiumaner Hafen. (Erweiterung der Hafenanlagen.) Die kgl. ungar. Regierung hat, wie aus Budapest berichtet wird, die Anlage eines (dritten) Hafenbassins, welches speciell für den Import bestimmt sein wird, beschlossen. Im Interesse der Förderung der Massengüterbewegung werden an den Quais dieses neuen Bassins umfangreiche Magazine und mit maschinellen Ladevorrichtungen ausgestattete Hangars (gedeckte Lagerhäuser) errichtet werden, um die Löschungsarbeiten unbehindert auch bei Regenwetter zu gestatten.

Sachsen. (Hafen- und Uferordnung für Dresden.) Am 1. März tritt eine neue, von der kgl. General-Direction der Sächs. Staatseisenbahnen, der kgl. Zoll- und Steuerdirection und der kgl. Amtshauptmannschaft Dresden-Neustadt als Elbstromamt erlassene Hafen- und Uferordnung für die Verkehrs- und Winterhäfen, sowie für die eisenbahnfiscalischen Elbe-Umschlagsplätze in Dresden in Kraft. Die Uferordnung für die Benützung der Elbquais zu Dresden-Altstadt und Dresden-Neustadt vom 1. Jänner 1882, sowie der seither giltige Tarif für Nebengebühren an den Dresdner Elbquais treten mit dem 29. Februar ausser Wirksamkeit. Aenderungen und Ergänzungen der neuen Hafen- und Uferordnung und der ihr angefügten Tarife bleiben jederzeit vorbehalten.

Verschiedene Mittheilungen.

Firmaprotokollirung. Vom k. k. Landes- als Handelsgerichte in Graz wird bekannt gemacht, dass die Eintragung der Firma

„Schlossbergbahn-Gesellschaft in Graz"

bezüglich der in Graz unter dieser Firma errichteten Actiengesellschaft im diesgerichtlichen Handelsregister für Gesellschaftsfirmen mit dem verfügt worden ist, dass:

1. die Statuten der Gesellschaft zufolge Erlasses des hohen k. k. Ministeriums des Innern vom 23. October 1895, Z. 29.573, genehmigt wurden;

2. die Gesellschaft ihren Sitz in Graz hat;
3. Zweck der Gesellschaft:
   a) der Erwerb und der Betrieb der Drahtseilbahn auf den Schlossberg in Graz,
   b) der Erwerb und Betrieb der auf dem Schlossbergplateau in Graz errichteten Restauration, sowie der Bau und Betrieb von Restaurationen und Vergnügungs-Etablissements, welche zur Förderung des sub a bezeichneten Gesellschaftszweckes dienen (§ 2 der Statuten), ist;
4. dass die Gesellschaft mit dem Tage der Eintragung derselben in das diesgerichtliche Handelsregister begonnen hat;
5. dass das Actiencapital der Gesellschaft aus 500.000 Kronen, zerlegt in 1250 Stück auf den Ueberbringer lautender Actien per 400 Kronen, besteht;
6. für die ersten vier Geschäftsjahre wurden nach §§ 6 und 19 der Statuten von der constituirenden Generalversammlung in den Directionsrath die Herren:
   a) Dr. Leopold Link,
   b) Ludwig Philipp Schmidt,
   c) Carl Fritscher,
   d) Hans Edler v. Reininghaus,
   e) Eduard Keil

   gewählt;
7. die Firma der Gesellschaft collectiv, und zwar in der Art gezeichnet wird, dass unter die vorgedruckten oder von wem immer geschriebenen Worte: „Schlossbergbahn-Gesellschaft in Graz“ collectiv zwei Mitglieder des Directionsrathes oder ein Mitglied des Directionsrathes und ein mit der Procura betrauter Beamter der Gesellschaft, letzterer mit einem die Procura andeutenden Zusatze, ihre Namen eigenhändig schreiben;
8. die Kundmachungen der Gesellschaft durch die amtliche „Grazer Zeitung“ erfolgen.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. (Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.) Die Strecken der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen, und zwar: Baranya-Szt. Lörincz — Našic (93·266 km), Csakovár — Bóka (40·2 km) und Zólyom-Brezo — Erdököz (25·122 km) nebst Flügellinie Bikás — Bikás - Vasgyár (1·145 km), welche am 23., bezw. 18. und 15. December 1895 für den öffentlichen Verkehr (die Flügellinie Bikás — Bikás-Vasgyár jedoch nur für den Güterverkehr des dortigen Eisenwerkes) eröffnet wurden, sind den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden.

— (Vereins-Kilometerzeiger.) Die Kilometerzeiger Nr. 46 (Stargard-Küstriner Eisenbahn) und Nr. 90 (Prinz Heinrich-Eisenbahn u. s. w.) sind neu herausgegeben worden. An Nachträgen zu den bestehenden Kilometerzeigern sind erschienen je der I. Nachtrag zum Kilometerzeiger Nr. 3 (Grossherzogl. Badische Staatseisenbahnen), zum Kilometerzeiger Nr. 22 (Grossherzogl. Mecklenburgische Friedrich Franz-Eisenbahn) und Nr. 40 kgl. Eisenbahn-Directionen zu Köln, St. Johann-Saarbrücken und Essen), der IV. Nachtrag zum Kilometerzeiger Nr. 74 (k. k. Oesterr. Staatsbahnen), schliesslich der VIII. Nachtrag „zur Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern“. Durch die neu herausgegebenen Kilometerzeiger werden die im November 1883, bezw. Jänner 1892 ausgegebenen Kilometerzeiger gleicher Nummer aufgehoben.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des XXV. Stückes.) Das am 1. Februar 1896 herausgegebene XXV. Stück enthält unter

Nr. 1902: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Oberösterreich vom 25. Jänner 1896, Z. 1181/II, betreffend die Ausscheidung mehrerer ungarischer Gebiete, sowie der Spiritusfabrik Grünwald in Budapest aus dem Lungenseuchen-Sperrgebiete.

Nr. 1903: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 28. Jänner 1896, Z. 18.403, betreffend die Wiedergestattung der Einfuhr von Schweinen aus der Bukowina nach Böhmen.

Nr. 1904: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 28. Jänner 1896, Z. 14.769, betreffend die Seitens der kgl. sächsischen Regierung verfügte Wiedergestattung der Einfuhr von Nutz- und Zuchtrindern aus Oesterreich über die Grenzstationen Weipert und Schlössel.

Nr. 1905: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Steiermark vom 31. Jänner 1896, Z. 3477, betreffend das Verbot der Einfuhr von Wiederkäuern aus Ungarn und Siebenbürgen nach Steiermark.

Nr. 1906: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Dalmatien vom 18. Jänner 1896, Z. 1292 IV, betreffend die Beschränkung der Einfuhr von Schweinen aus dem Occupationsgebiete nach Dalmatien.

Nr. 1907: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Niederösterreich vom 31. Jänner 1896, Z. 7697, wonach dem Fleischselcher Alois Karlik in Wien, V. Bezirk, Matzleinsdorferstrasse Nr. 44, das Bezugsrecht auf gesunde Schweine aus wegen des Bestandes einer Seuche jeweilig gesperrten Gebieten eingeräumt wird.

Nr. 1908: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Niederösterreich vom 31. Jänner 1896, Z. 9563, betreffend die Zufuhr von Schweinen aus dem Comitate und Stadtgebiete Arad in Ungarn nach Niederösterreich.

— (Inhalt des XXVI. Stückes.) Das am 3. Februar 1896 herausgegebene XXVI. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 1909: Kundmachung der k. k. Landesregierung für die Bukowina vom 29. Jänner 1896, Z. 1338, betreffend die Ausscheidung mehrerer ungarischer Gebiete, sowie der Spiritusfabrik Grünwald in Budapest aus dem Lungenseuchen-Sperrgebiete.

Nr. 1910: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Niederösterreich vom 1. Februar 1896, Z. 7965, wonach dem Fleischselcher Josef Ziegler in Inzersdorf bei Wien, im politischen Bezirke Hietzing-Umgebung, das Bezugsrecht auf Schweine aus dem Occupationsgebiete eingeräumt wird.

Nr. 1911: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Niederösterreich vom 31. Jänner 1896, Z. 9564, betreffend Abänderungen der wegen Maul- und Klauenseuche erlassenen Beschränkungen bezüglich der Einfuhr von Wiederkäuern aus Ungarn nach Niederösterreich.

Nr. 1912: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 30. Jänner 1896, Z. 16 814, betreffend das Verbot der Einfuhr von Klauenthieren aus dem Comitate Torontal in Ungarn nach Böhmen.

— (Inhalt des XXVII. Stückes.) Das am 4. Februar 1896 herausgegebene XXVII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 1913: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Niederösterreich vom 1. Februar 1896, Z. 10.237, betreffend die Einfuhr von Schweinen aus dem Occupationsgebiete nach Niederösterreich.

Nr. 1914: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Niederösterreich vom 1. Februar 1896, Z. 10.236, betreffend die Gestattung der Einfuhr von Mastschweinen aus dem Stadtbezirke Warasdin in Croatien-Slavonien nach Niederösterreich.

Nr. 1915: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Salzburg vom 31. Jänner 1896, Z. 1234, betreffend das Verbot der Einfuhr von Klauenthieren aus dem ungarischen Comitate Torontal nach Salzburg.

Nr. 1916: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Kärnten vom 31. Jänner 1896, Z. 1525, betreffend das Einfuhrverbot für Klauenthiere aus dem ungarischen Comitate Torontal nach Kärnten.

Nr. 1917: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 1. Februar 1896, Z. 18 363, betreffend das Verbot der Einfuhr von Schweinen aus dem Stadtbezirke Warasdin in Croatien-Slavonien nach Böhmen.

Nr. 1918: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 30. Jänner 1896, Z. 17.424, betreffend das Verbot der Einfuhr von Klauenthieren aus dem Comitate und dem Stadtgebiete Arad in Ungarn nach Böhmen.

Lagerhaus-Angelegenheiten.

Lagerhaus der Stadt Bregenz.

Verkehr im Monate Jänner 1896.

Artikel	Lager am 1. Jänner	Eingang	Ausgang	Lager am 31. Jänner
	Metercentner			
Weizen	956	1524	656	1824
Roggen	270	—	—	270
Gerste	913	101	199	815
Hafer	1277	3351	980	3648
Malz	923	525	334	1114
Mais	537	1107	418	1226
Diverse	5924	1935	671	7188
Total	10800	8543	3258	16085

Lagerhaus der Stadt Wien.

I. Stand und Bewegung des Waarenlagers.

	Jänner 1896				Jänner 1895			
	Lagerstand am ersten	Eingelagert vom ersten bis letzten	Ausgelagert vom ersten bis letzten	Lagerstand am letzten	Lagerstand am ersten	Eingelagert vom ersten bis letzten	Ausgelagert vom ersten bis letzten	Lagerstand am letzten
	Meter-Centner (bei Spiritus Hektoliter zu 100 Graden)							
Insgesammt	391.976	115.769	149.055	358.690	403.672	50.228	103.672	350.228
Darunter:								
Weizen	133.246	35.225	49.549	118.922	90.664	13.158	33.068	70.754
Roggen	36.986	16.765	19,337	34.414	92.873	4.279	11.932	85.220
Gerste	58.111	17.647	16.742	59.016	74.935	6.005	13.428	67.512
Hafer	40.880	20.269	18.191	42.958	50.260	4.349	18.050	36.559
Mais	14.730	11.596	24.190	2.136	3.369	5.049	5.914	2.504
Hirse	1.737	90	719	1.108	1.396	393	539	1.250
Bohnen	5.539	2.137	1.908	5.768	6.070	1.946	3.198	4.818
Erbsen	780	900	178	1.502	1.347	595	388	1.554
Malz	894	87	—	981	1.521	1.015	63	2.473
Raps	47.691	322	6.927	41.086	35.495	3.485	6.314	32.666
Hanfsamen	738	102	378	462	671	201	612	260
Wicken	1.485	383	763	1.105	1.409	402	428	1.383
Mehl	7.336	1.069	1.863	6.542	6.741	1.376	1.992	6.125
Kleie	2.804	850	665	2.989	13.806	857	2.697	11.966
	352.957	107.442	141.410	318.989	380.557	43.110	98.623	325.044
Spiritus	1.047	—	—	1.047	—	—	—	—
Zucker	13.629	1.135	1.784	12.980	2.723	219	52	2.890
Wein	3.627	863	660	3.830	1.228	1.365	814	1.779
Oele und Fette	1.259	505	366	1.398	1.432	653	570	1.515
Sonstige Waaren	19.457	5.824	4.835	20.446	17.732	4.881	3.613	19.000
Mittlere Tagesbewegung	9.761 Meter-Centner				5.915 Meter-Centner			
Versicherungswerth . . . fl.	3,734.130	817.860	1,075.870	3,476.120	3,570.070	444.250	828.690	3,185.630

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine.

	Jänner 1896				Jänner 1895			
	Im Umlaufe am ersten	Ausgegeben, bezw. vorgemerkt vom ersten bis letzten	Zurückgelangt vom ersten bis letzten	Im Umlaufe am letzten	Im Umlaufe am ersten	Ausgegeben, bezw. vorgemerkt vom ersten bis letzten	Zurückgelangt vom ersten bis letzten	Im Umlaufe am letzten
Lagerscheine . . . . . Stück	96	29	20	105	98	12	31	79
Versicherungswerth . . fl.	471.940·—	88.750·—	99.090·—	461.600·—	590.420·—	80.900·—	129.700·—	541.620·—
Davon abgesondert übertragen:								
Warrants . . . . . . Stück	13	5	2	16	6	—	2	4
Versicherungswerth . . fl.	68.550·—	30.700·—	7.300·—	91.950·—	15.790·—	—	3.500·—	12.290·—
Lombardbetrag . . . . fl.	39.250·—	12.573·—	4.000·—	47.823·—	8.879·38	—	1.775·—	7.104·38

Landschaftliches Lagerhaus Innsbruck.

Verkehrsausweis pro Jänner 1896.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waaren	Stand am ersten	Eingelagert vom ersten bis letzten	Ausgelagert vom ersten bis letzten	Stand am letzten
		in Metercentner		
Weizen	11674·11	2315·26	4627·91	9361·46
Roggen	3487·74	301 63	301·43	3487·94
Gerste	3007·20	104·15	1019·03	2092·32
Hafer	2493·27	805·71	879·44	2419·54
Mais	891·47	1005·30	1055·65	841·12
Mehl	646·35	335·60	386·30	595·65
Wein	3139·20	681·43	424·22	3396·41
Verschiedene	2169·87	921·55	1827·06	1264·36
Zusammen	27509·21	6470·63	10521·04	23458·80
Versicherungswerth	369.700	47.800	97.610	3198·90

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

	Stand am ersten	Ausgegeben, bezw. abgesondert übertragen vom ersten bis letzten	Zurückgelangt vom ersten bis letzten	Stand am letzten
Lagerscheine . Stück	29	7	8	28
Versicherungswerth	95.895	6.850	19.135	83.610
Abgesondert übertragene Warrants	4	1	1	4
Versicherungswerth	9.350	1.750	1.500	9.600
Lombardbetrag	4.100	890	700	4.290

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

Aufhebung von Frachtsätzen des ersten Anhanges zum Localgütertarife, Theil II, Heft 1.

Am 20. März 1896 treten nachstehende, im ersten Anhange zum Localgütertarife, Theil II, Heft 1, vom 1. Jänner 1896 enthaltene Frachtsätze ausser Kraft, und zwar:

1. Im Abschnitte A:

Post Nr. 4, a) gewöhnliche Eilgüter,
b) ermässigte und besonders ermässigte Eilgüter;

Post Nr. 29, Güter der verschiedenen Tarifclassen.

2. Im Wechselverkehre zwischen Stationen der Abschnitte A—C:

Post Nr. 1, Eilgüter gewöhnliche,
Post Nr. 2, Güter diverser Tarifclassen.

An deren Stelle werden neue, in dem am 1. März 1896 zur Ausgabe gelangenden Nachtrag II zum Localgütertarife, Theil II, Heft 1, enthaltene Frachtsätze in Wirksamkeit treten.

Wien, am 3. Februar 1896. [68]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. Kgl. Ungarische Staatseisenbahnen.

Einführung geänderter Fahrpreise der I. und II. Wagenclasse im Verkehre zwischen Budapest und Wien.

Mit 1. März 1896 gelangen für den Personenverkehr zwischen Budapest und Wien folgende geänderte Fahrpreise zur Einführung:

Zwischen	Schnellzüge		Personenzüge	
	I.	II.	I.	II.
	Classe			
	Fahrpreise per Person in Gulden			
Budapest und Wien	12.85	8.55	9.65	6.45

Wien, am 1. Februar 1896. [69]

Sonstige Nachrichten.

Frankfurt - Oberhessisch - Bayerischer Gütertarif, Theil II, vom 1. August 1891. (Abänderung einer Tarifentfernung.) Seite 3 des Nachtrages VII ist die Entfernung Eisleben—Heufeld von 605 km in 585 km zu ändern.

Tarife für den inneren Verkehr der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen. (Heft C für die Beförderung von Gütern vom 1. April 1895.) Die auf Seite 398—400 vorgesehene Bestimmung über die Nichtanwendung von Frachtsätzen zwischen gewissen Stationen hat keine Geltung für Schnellzugsgüter, für Kohlen und Coaks, für Salz und für Tabak. Sendungen dieser Art sind im inneren Verkehre der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen über ausschliesslich bayerische Wege unter Berechnung der Fracht nach den Tarifkilometern (Seite 267—277) abzufertigen.

Norddeutsch - Bayerischer Seehafen - Ausnahmetarif vom 1. December 1889. (Abänderung der Ausnahme-Frachtsätze für Kiel—Hof [tr.].) Die bisherigen Ausnahme-Frachtsätze für Kiel—Hof (tr.) sind auf nachfolgende Beträge abzuändern:

Hof (tr.) nach und von	Ausnahmetarif I				
	a	b	c	d	e
	Cassia, Catechu etc.	Petroleum und Naphtha	Farbehölzer etc.	Reis etc.	Baumwolle
	Mark für 100 Kilogramm				
Kiel	3·76	—	2·85	2·85	—

Der Frachtsatz des Ausnahmetarifes I b für Petroleum und Naphtha Harburg U. E.—Hof (tr.) ist auf 2·91 Mk. für 100 kg richtig zu stellen.

Allgemeine Kilometer-Tariftabelle für die Verkehre mit den Deutschen Bahnen. (Ausgabe vom Jänner 1896.) Die „Allgemeine Kilometer-Tariftabelle, giltig für diejenigen directen Gütertarife unter Deutschen Bahnen, in welchen auf diese Tabelle ausdrücklich Bezug genommen wird“, ist in neuer Ausgabe vom Jänner 1896 erschienen und kann von den Dienststellen kostenfrei, von Tarifinteressenten gegen Entrichtung von 30 Pfennig bei dem Materialdepot der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen bezogen werden. Das Heftchen unterscheidet sich von der im October 1890 ausgegebenen „Allgemeinen Kilometer-Tariftabelle“ nur dadurch, dass die Frachtsätze des früheren Ausnahmetarifes und jetzigen Specialtarifes für bestimmte Stückgüter ihren Platz unmittelbar hinter den Frachtsätzen der allgemeinen Stückgutclasse gefunden haben, und enthält im Uebrigen, ebenso wie die Ausgabe vom October 1890, für die Entfernungen von 101—1750 km die regelmässigen Frachtsätze, welche im directen Güterverkehre zwischen den Stationen der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen und der übrigen Deutschen Bahnen berechnet werden, insoweit in den Tarifen auf die allgemeine Kilometer-Tariftabelle (Ausgabe vom October 1890 oder vom Jänner 1896) ausdrücklich hingewiesen ist. Es wird bemerkt, dass die Tabelle für die darin enthaltenen Entfernungen auch mit der in Berlin 1895 ausgegebenen „Allgemeinen Kilometer-Tariftabelle“ für die kgl. Preussischen Staatsbahnen übereinstimmend ist.

Bayerisch-Belgischer Gütertarif vom 1. Juni 1883. (Giltigkeit der Nachträge XIII zu Heft 1 und 2 des Deutsch-Belgischen Gütertarifes, Theil II.) Die am 1. Jänner zur Einführung gelangten Nachträge XIII zu Heft Nr. 1 und 2 des Deutsch-Belgischen Gütertarifes, Theil II, haben, soweit dieselben den Verkehr mit Eger, Franzensbad, Hof, Lichtenfels und Meiningen betreffen, vom gleichen Zeitpunkte ab auch für die Stationen Eger, Franzensbad, Hof, Lichtenfels und Meiningen im Belgisch-Bayerischen Verkehre Giltigkeit.

Preussisch-Sächsisch-Thüringisch-Bayerischer Personen- und Gepäcksverkehr. Tarif vom 1. Mai 1892. (Aufhebung directer Personen- und Gepäcksabfertigung.) Ab 1. März wird die directe Personen- und Gepäcksabfertigung von Berchtesgaden nach Magdeburg über Regensburg—Hof, über Bamberg—Hof und über Probstzella, sowie nach Leipzig Thür. Bahnhof über Probstzella wegen ungenügender Frequenz aufgehoben.

Preussisch - Bayerischer Tarif für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen vom 10. Mai 1893. (Ergänzung des Tarifes.) Auf Seite 10 des vorbezeichneten Tarifes ist unter Absatz h zwischen Bremerhaven und Cassel (Unterstadt) die Station „Cassel“ (Rangirbahnhof) nachzutragen. Im gleichen Absatze sind ferner hinter dem Worte „Personenzüge“ einzuschalten die Worte „und Eilgüterzüge.“

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
410	Südbahn-Gesellschaft	Eisenbahn Wien-Aspang	Baumaterialien, Inventar- und Ausrüstungsgegenstände, dann Fahrbetriebsmittel	Wien (Matzleinsdorf) und Wien E. W. A. Cisleithanischen Stationen (excl. der Relation Wien—Wr.-Neustadt)	Wr.-Neustadt Wr.-Neustadt, St. Egyden, Neunkirchen und Ternitz	Sendungen müssen zum Bau und zur Ausrüstung der Schneebergbahn bestimmt und an die Bauleitung dieser Bahn adressirt sein. a) Bei Frachtzahlung für mindestens nach dem Ladegewichte der verwendeten Wagen, resp. bei Fahrbetriebsmitteln, auf eigenen Rädern laufend, für das factische Gewicht. Auf- und Abladen auf Kosten der Partei. b) Für Stückgüter, mit der Beschränkung, dass bei Gütern über eine Wagenlänge die nebigen für Wagenladungsgüter fixirten Frachtgebühren für jeden verwendeten Wagen zu entrichten sind	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarif	Variabel	a) 17 h a) 0·26 h pro 100 kg und 1 km bei einem Durchlaufe bis incl. 50 km, plus 4 h pro 100 kg Expeditionsgebühr, mit einem Minimalfrachtsatze von 8 h pro 100 kg; 0·20 h pro 100 kg und 1 km bei einem Durchlaufe über 50 km, plus 4 h pro 100 kg Expeditionsgebühr, mit einem Minimalfrachtsatze von 17 h pro 100 kg b) 33 h b) 0·52 h pro 100 kg und 1 km bei einem Durchlaufe bis incl. 50 km, plus 8 h pro 100 kg Expeditionsgebühr; 0·40 h pro 100 kg und 1 km bei einem Durchlaufe über 50 km, plus 8 h pro 100 kg Expeditionsgebühr, mit einem Minimalfrachtsatze von 34 h pro 100 kg	Variabel	Im Kartirungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
411	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Aussig-Teplitzer Eisenbahn, Oesterr. Nordwestbahn	Kalksteine	Kalk-Podol Prachovic (Station) via Přelouč—Kolin—Leitmeritz—Aussig	Türmitz (A.T.E.)	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens; Aufrechthaltung der für den genannten Artikel giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	kr. 26·3 25·8		Im Kartirungswege		Das Anfladen der Sendungen hat die Partei zu besorgen. Diese Frachtermässigung trägt die Strecke Kalk-Podol, bezw. Prachovic—Aussig (Oe.N.W.B.)
412	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Buschtěhrader Eisenbahn	Frachtgüter der Classen I I II	Ober-Graslitz (B.E.B.) oder vice versa	Brünn (St.E.G.)	Bei Aufgabe von mindestens 10.000 kg | 10.000 kg | 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Theil II, Heft 3 a des Oesterr. Eisenbahn-Verbandes	kr. 293·0 293·0 220·5	kr. 245·4 228·4 210·7	kr. 47·6 64·6 9·8	Im Kartirungswege		
413	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Böhmischen Nordbahn	Kohle	Littitz Nürschan Staab	Rumburg	Aufgabe als Frachtgut, Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1896	Localtarif	Besteht keiner	39 39 40		Im Kartirungswege		
414	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	I. Panzerstücke und zugehörige grobe Eisenwaaren als Frachtgut II. Werkzeuge und Montirungsmateriale, welche von obbezeichneten Transporten stammen, als Frachtgut	a) Genf transit b) Verrières transit Wien (St.E.G.) transit	Wien (St.E.G.) transit a) Genf transit b) Verrières transit	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und verwendeten Wagen. Die Sendungen müssen ad I. über Predeal oder Verciorova nach Bucarest (Chitila) weiter befördert werden, ad II. von Bucarest, bezw. Chitila herrühren	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1896	Localtarife, bezw. Tarif vom 1. Februar 1874 für den Schweizerisch-Oesterreichisch-Ungarischen Transit-Verkehr	Verschieden	ad I. und II. { a) 35·57 b) 33·20 } Francs Gold für 1000 kg	Verschieden	Im Kartirungswege		

Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Angabe der Berichtigung, beziehungsweise Umschreibung derselben	Bemerkungen
12	Nr. 12 vom 1. Februar 1896	397	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Aussig-Teplitzer Eisenbahn	Eilgüter	Wien (St.E.G. oder K.F.N.B.)	a) Bilin (A.T.E.) b) Brüx (A.T.E.)	In der Rubrik 4 ist im 1. Absatze der Text wagrecht zu setzen, und hat demnach, wie folgt richtig zu lauten: Eilgüter, und zwar: gewöhnliche ermässigte besonders ermässigte	
						oder vice versa			

K. k. Lagerhäuser in Triest.

Mit Rücksicht auf das geringe Ausmass der derzeit noch verfügbaren Lagerflächen in den k. k. Lagerhäusern in Triest werden die Parteien bis auf Weiteres eingeladen, vor Zuweisung von Lagergütern das nöthige Einvernehmen mit der k. k. Lagerhaus-Verwaltung zu pflegen.

Triest, 18. Jänner 1896.

Die k. k. Lagerhaus-Verwaltung.

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

Verordnungs-Blatt
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 15. Wien, 8. Februar 1896. IX. Jahrgang.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von der Station Linz der k. k. Staatsbahnen zur Station Efferding der Localbahn Wels-Aschach.

Das k. k. Handelsministerium hat dem Kaufmanne und Vorstande des Handelsgremiums Mathias Poche in Linz und Consorten die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von der Station Linz der k. k. Staatsbahnen über Alkoven und Raffelding zur Station Efferding der Localbahn Wels-Aschach im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Wien, am 18. Jänner 1896. Z. 66.450 ex 1895.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von der Station Treffen der Unterkrainer Bahnen nach Nassenfuss mit einer Schleppbahn von dem letztgenannten Orte nach Piauze.

Das k. k. Handelsministerium hat dem Hof- und Gerichtsadvocaten Dr. Arnold Beck in Wien im Vereine mit den Gutsbesitzern Anton Graf Barbo in Kroisenbach und Ludwig Freiherrn v. Berg in Nassenfuss die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normal- oder schmalspurige Localbahn von der Station Treffen der Unterkrainer Bahnen über Neudegg nach Nassenfuss mit einer Schleppbahn von dem letztgenannten Orte nach Piauze im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Wien, am 21. Jänner 1896. Z. 75.282 ex 1895.

Verlängerung der Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von der Station Neumarkt-Kallham, eventuell Pram-Haag bis zur Haltestelle Neukirchen oder bis zur Station Lambach der Staatsbahnen.

Das k. k. Handelsministerium hat die dem Bürgermeister und Hausbesitzer Alois Quirchtmayer in Haag mit dem Erlasse vom 9. Juli 1895, Z. 32.859 (Verordnungs-Blatt Nr. 86 vom 25. Juli 1895), ertheilte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von der Station Neumarkt-Kallham, eventuell Pram-Haag der k. k. Staatsbahnlinie Wels—Simbach über Haag und Gaspoltshofen bis zur Haltestelle Neukirchen oder bis zur Station Lambach der k. k. Staatsbahnlinie Wien—Salzburg auf weitere sechs Monate verlängert.

Wien, am 12. Jänner 1896. Z. 1000.

Betriebsergebnisse der Preussischen Staatseisenbahnen im Jahre 1894/95.

Die im Betriebe befindlichen, dem öffentlichen Verkehre dienenden Preussischen Staatseisenbahnen mit normaler Spurweite, einschliesslich der Wilhelmshaven-Oldenburger Eisenbahn und des preussischen Antheiles an der Main-Neckar-Bahn, hatten nach den beiden Häusern des Landtages zugegangenen tabellarischen Uebersichten am Schlusse des Betriebsjahres 1893/94 eine Gesammtlänge von 25.941·12 km. Hiezu traten im Laufe des Jahres die neu eröffneten Bahnstrecken mit 426·03 km, sowie in Folge von Streckenverlegungen und Umbauten 1·41 km, im Ganzen also 427·44 km, während in Folge Ausserbetriebsetzung 1·85 km, Eigenthumsüberganges 1·10 km und anderweiter Streckeneinführung und Umbaues 1·59 km, im Ganzen 4·54 km in Abgang kamen. Es betrug demnach die Gesammtlänge der im Betriebe befindlichen kgl. preussischen Normalspurbahnen für öffentlichen Verkehr am Schlusse des Betriebsjahres 1894/95 26.364·02 km. Im Besitze des preussischen Staates befand sich ausserdem noch ein Netz von schmalspurigen, dem öffentlichen Güterverkehre dienenden Zweigbahnen im oberschlesischen Bergwerks- und Hüttenbezirke mit einer Gesammtlänge von 110·35 km, sowie eine Anzahl von Bahnstrecken für nicht öffentlichen Verkehr, deren Gesammtlänge sich auf 196·87 km beläuft. Von der Gesammtlänge der Bahnen für den öffentlichen Verkehr mit normaler Spurweite von 26.364·02 km entfallen auf Hauptbahnen 18.644·27 km oder 70·72 pCt., auf Nebenbahnen 7719·75 km oder 29·28 pCt. Gegen das Vorjahr ist eine Vermehrung der Hauptbahnen um 45·75 km oder 0·25 pCt., der Nebenbahnen um 377·31 km oder 5·14 pCt. und des gesammten normalspurigen preussischen Bahnnetzes für öffentlichen Verkehr um 423·06 km oder 1·63 pCt. eingetreten.

In welcher Weise das preussische Staatseisenbahnnetz seit 1870 erweitert worden ist, ergibt die nachstehende Zusammenstellung:

Betriebsjahr	Bahnlänge zu Anfang des Jahres	Zugang im Laufe des Jahres: durch Neueröffnung von Strecken	Zugang im Laufe des Jahres: durch Verstaatlichung von Privatbahnen	Bahnlänge am Ende des Jahres
	km	km	km	km
1870	3.195·17	49·86	—	3.245·03
1875	3.870·66	230·18	—	4.100·84
1880/81	6.049·42	193·29	5001·87	11.244·58
1884/85	15.431·08	551·77	3394·88	19.377·73
1889/90	22.961·33	683·29	87·98	23.732·60
1894/95	25.881·84	422·90	—	26.304·74

Das für die Ende 1894/95 vorhandenen normalspurigen preussischen Staatseisenbahnen, einschliesslich der Wilhelmshaven-Oldenburger Eisenbahn und des preussischen Antheiles der Main-Neckar-Bahn, verwendete Gesammtanlagecapital betrug 6.856,688.863 Mk. Das Anlagecapital der dem öffentlichen Verkehre dienenden normalspurigen Bahnen von 6.832,524.842 Mk. ergibt für 1 km Bahnlänge 259.745 Mk.; gegen das Vorjahr hat sich dasselbe um 83,908.337 Mk. oder 1·24 pCt. erhöht, während sich der Durchschnittsbetrag desselben für 1 km Bahnlänge um 1004 Mk. oder 0·39 pCt. vermindert hat. Die Betriebslänge der unter preussischer Staatsverwaltung für Rechnung des Staates betriebenen öffentlichen Eisenbahnen mit normaler Spurweite belief sich am Schlusse des Betriebsjahres 1894/95 auf 26·367·65 km und hat gegen das Vorjahr um 423·06 km oder 1·63 pCt. zugenommen. An Bahnhöfen waren 2216 vorhanden (7 mehr als im Vorjahre); daneben bestanden 1306 Haltestellen und 791 Haltepunkte (81, bezw. 55 mehr als Ende 1893/94).

Die Gesammteinnahmen sind von 961,323.757 Mk. im Vorjahre auf 955,938.395 Mk. im Jahre 1894/95, mithin um 5,385.362 Mk. oder 0·56 pCt. zurückgegangen. Davon entfallen auf den Personenverkehr 250,833.247 Mark oder 26·24 pCt. (d. i. 2,945.140 Mk. oder 1·19 pCt. mehr [+] als im Vorjahre), auf den Güterverkehr 665,503.826 Mk. oder 69·62 pCt. (d. i. mehr 6,888.886 Mk. oder 1·05 pCt.) — die Verkehrseinnahmen überhaupt sind also um 9,834.026 Mk. oder 1·08 pCt. gegen das Vorjahr gestiegen — auf Vergütung für Ueberlassung von Bahnanlagen und für Leistungen zu Gunsten Dritter 6,740.354 Mk. oder 0·70 pCt. (d. i. + 47.885 Mk. oder 0·72 pCt.), auf Vergütung für Ueberlassung von Betriebsmitteln 10,571.458 Mk. oder 1·11 pCt. (d. i. + 503.863 Mk. oder 5 pCt.), auf Erträge von Veräusserungen 246.542 Mk. oder 0·02 pCt. (d. i. 16,712.795 Mk. oder 98·55 pCt. weniger als im Vorjahre), auf verschiedene sonstige Einnahmen 22,042.968 Mk. oder 2·31 pCt. (d. i. + 941.659 Mk. oder 4·46 pCt). Auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge zurückgeführt, haben die Einnahmen 36.555 Mk. betragen und sind um 744 Mk. oder 1·99 pCt. gegen das Vorjahr zurückgegangen.

Die Gesammtausgaben sind von 579,163.279 Mk. im Vorjahre auf 570,523.588 Mk. im Jahre 1894/85, somit um 8,639.691 Mk. oder 1·49 pCt. zurückgegangen. Davon entfallen auf die persönlichen Ausgaben 265,981.659 Mark oder 46·62 pCt. (d. i. 5,740.956 Mk. oder 2·21 pCt. mehr [+] als im Vorjahre), auf die allgemeinen Kosten 34,252.168 Mk. oder 6·01 pCt. (d. i. + 2,159.367 Mk. oder 6·73 pCt.), auf die Unterhaltung der Bahnanlagen 62,077.841 Mk. oder 10·88 pCt. (d. i. — 2,747.276 Mk. oder 4·24 pCt.), auf die Kosten des Bahntransportes 113,668.130 Mk. oder 19·92 pCt. (d. i. — 3,720.054 Mk. oder 3·17 pCt.), auf die Kosten der Erneuerung bestimmter Gegenstände 77,525.799 Mk. oder 13·59 pCt. (d. i. — 8,311.197 Mk. oder 9·68 pCt.), auf die Kosten erheblicher Ergänzungen, Erweiterungen und Verbesserungen 4,877.495 Mk. oder 0·86 pCt. (d. i. — 1,476.234 Mark oder 23·23 pCt.), auf die Kosten der Benützung fremder Bahnanlagen und Beamten 3,829.688 Mk. oder 0·67 pCt. (d. i. + 54.897 Mk. oder 1·45 pCt.), auf die Kosten der Benützung fremder Betriebsmittel 8,171.433 Mk. oder 1·43 pCt. (d. i. — 479.525 Mk. oder 5·54 pCt.).

Im Verhältnisse zur durchschnittlichen Betriebslänge, sowie zu den Leistungen der Betriebsmittel ist gleichfalls ein allgemeiner Rückgang der Gesammtausgaben eingetreten, und zwar betrugen dieselben:

bei Zurückführung	im Berichtsjahre Mk.	weniger als im Vorjahre Mk.	weniger als im Vorjahre pCt.
auf 1 km mittlerer Betriebslänge	21.817	655	2·91
auf je 100.000 Wagenachs-Kilometer	6.071	132	2·13
auf je 1000 Locomotivnutz-Kilometer	2.477	65	2·56

Gegenüber den Gesammteinnahmen machen die Gesammtausgaben 59·68 pCt. aus (gegen 60·25 pCt. im Vorjahre und 63·09 pCt. im Jahre 1892/93). Der Ueberschuss der Betriebseinnahmen über die Betriebsausgaben, welcher sich im Berichtsjahre auf 385,414.807 Mk. belaufen hat, ist um 3,254.329 Mk. oder 0·85 pCt. gegen

das Vorjahr gestiegen. Durch den Ueberschuss wurde eine Verzinsung des Anlagecapitals von 5·66 pCt. erzielt (gegen 5·68 pCt. im Vorjahre und 5·15 pCt. im Jahre 1892/93).

Die Einnahmen aus der Personenbeförderung allein haben gegen diejenigen des Vorjahres um 2,194.857 Mk. oder 0·91 pCt. zugenommen. Auf die einzelnen Wagenclassen vertheilen sich die Einnahmen in folgender Weise:

Es wurden vereinnahmt:

	Mk.	pCt.
für die I. Wagenclasse . . .	9,465.811	3·89
für die II. Wagenclasse . . .	60,035.098	24·68
für die III. Wagenclasse . . .	99,018.421	40·70
für die IV. Wagenclasse . . .	67,913.954	27·92
für die Militärbeförderung . .	6,845.561	2·81
Zusammen . . .	243,278.846	—

An der Vermehrung der Einnahmen ist am erheblichsten die II. Wagenclasse mit 1,072.810 Mk. oder 48·88 pCt., demnächst die III. Wagenclasse mit 785.933 Mk. oder 35·80 pCt, die I. Wagenclasse mit 278.727 Mk. oder 12·70 pCt. und die IV. Wagenclasse mit 70 473 Mk. oder 3·21 pCt. betheiligt, während die Militärbeförderung eine Mindereinnahme von 13.086 Mk. oder 0·59 pCt. ergeben hat. Den entsprechenden Einnahmen des Vorjahres gegenüber hat die Einnahme aus der I. Wagenclasse um 3·03 pCt., aus der II. Wagenclasse um 1·82 pCt., aus der III. Wagenclasse um 0·80 pCt., aus der IV. Wagenclasse um 0·10 pCt. zugenommen, wohingegen die Einnahme aus der Militärbeförderung um 0·19 pCt. zurückgeblieben ist.

Die Einnahmen aus dem Personen- und Gepäcksverkehre betrugen 250,833.247 Mk. im Jahre 1894/95 gegen 247,888.107 Mk. im Jahre 1893/94, dieselben sind mithin im Berichtsjahre um 2,945.140 Mk. oder 1·19 pCt. gestiegen, während die durchschnittliche Betriebslänge für den Personenverkehr um 374·72 km oder 1·49 pCt. zugenommen hat. Im Berichtsjahre fehlte der Osterverkehr, wodurch Frequenz und Einnahme ungünstig beeinflusst wurden. Auch blieb in den ersten Monaten des Jahres 1895 der Verkehr hinter demjenigen des Vorjahres in Folge des anhaltend strengen Winters zurück. Ebenso war eine Abnahme des Auswandererverkehres wahrzunehmen. Andererseits vermehrten sich die Einnahmen durch die nicht unbefriedigende Entwicklung des Verkehres in den Sommer- und Herbstmonaten, zeitweise gesteigert durch eine grössere Zahl von Ausstellungen und festlichen Vereinigungen (Ausstellung in Antwerpen, landwirthschaftliche Ausstellung in Berlin, Schützenfest in Mainz u. a.). Hiezu kommen die Mehreinnahmen an Platzkartengebühr in Folge der Vermehrung der D-Züge und an Gebühren für Bahnsteigkarten, sowie die Einnahmen der neu eröffneten Strecken und Stationen.

An der Gesammteinnahme ist die Einnahme aus dem Personen- und Gepäcksverkehre mit 26·24 pCt. gegen 25·8 pCt. im Vorjahre betheiligt. Die auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge für den Personenverkehr entfallende Einnahme, welche im Vorjahre 9843 Mk. betrug, ist im Berichtsjahre auf 9814 Mk., also um 29 Mk. oder 0·30 pCt. zurückgegangen, ein Ergebniss, zu welchem im Wesentlichen der Umstand beigetragen hat, dass die neueröffneten Strecken — fast durchwegs Nebenbahnen — deren im Vorjahre 312·62 km, im Berichtsjahre aber 426·03 km hinzukamen, erfahrungsgemäss in den ersten Betriebsjahren den Durchschnittsertrag der älteren Bahnstrecken nicht erreichen. Der erheblichste Theil der Gesammteinnahmen aus dem Personen- und Gepäcksverkehr in der Höhe von 218,082.971 Mk. oder 86·9 pCt. entfällt auf den Binnenverkehr des Staatsbahnnetzes (d. i. auf den Binnen- und Wechselverkehr der einzelnen Directionbezirke), während der Verkehr mit fremden Bahnen, einschliesslich des Durchgangsverkehres, mit 32,705.276 Mk. oder 13·1 pCt. betheiligt ist. Die Einnahmen der Berliner Stadtbahn (Strecke Schlesischer Bahnhof—Westend, ausschliesslich des Vororte- und Fernverkehres) haben betragen:

im Jahre 1889/90	2,808.961	Mk.
„ „ 1890/91	3,165.158	„
„ „ 1891/92	3,548.603	„
„ „ 1892/93	3,854.423	„
„ „ 1893/94	4,132.453	„
„ „ 1894/95	4,513.376	„

Wie im Vorjahre, sind auch 1894/95 die höchsten Einnahmen im Monate Juli, die niedrigsten im Monate Februar erzielt worden. Die durchschnittliche Monatseinnahme hat im Berichtsjahre 20,902.770 Mk. gegen 20,657.342 Mk. im Vorjahre, und die durchschnittliche Tageseinnahme 687.214 Mk. gegen 679.145 Mk. im Vorjahre betragen.

Von den Gesammteinnahmen aus dem Personen- und Gepäcksverkehre entfallen auf die Personenbeförderung 243,278.846 Mk., auf die Beförderung von Gepäck und Hunden 6,158.060 Mk. und auf sonstige Einnahmen (Lagergelder, Strafgelder u. s. w., soweit sie aus dem Personen- und Gepäckverkehre herrühren, auch Bahnsteigkarten) 1,396.341 Mk., zusammen 250,833.247 Mk.

Die Gesammtzahl der beförderten Personen (d. i. der auf je eine ausgegebene Karte zurückgelegten Fahrten), welche sich im Vorjahre auf 347,853.763 belief, betrug im Berichtsjahre 360,916.092, hat mithin um 13,062.329 oder 3·76 pCt. zugenommen. Von diesen entfielen auf:

	(Personen) Fahrten	pCt.
die I. Wagenclasse . .	1,184.600	0·33
die II. Wagenclasse . .	37,331.290	10·34
die III. Wagenclasse . .	182,736.135	50.63
die IV. Wagenclasse . .	134,134.176	37·17
die Militärbeförderung . .	5,529.891	1·53

An der Vermehrung der Anzahl der Reisenden (Fahrten) ist am erheblichsten die III. Wagenclasse mit 5,839.285 Personen, sodann die IV. Wagenclasse mit 4,968.071 Personen, die II. Wagenclasse mit 2,217.801 Personen, die Militärbeförderung mit 82.194 Personen betheiligt, während die Reisenden in der I. Wagenclasse um 45.022 Personen zurückgegangen sind.

Bei den im Ganzen zurückgelegten Personen-Kilometern — 8.585,956.495 — zeigt sich gegen das Vorjahr eine Zunahme von 119,440.225 Personen-Kilometern oder 1·41 pCt. Auf jede Fahrkarte sind durchschnittlich 23·79 km gegen 24·34 km im Vorjahre zurückgelegt worden.

Welche Durchschnittsbeträge für eine Person und einen Personen-Kilometer sowohl im Vorjahre, wie im Berichtsjahre auf die einzelnen Wagenclassen entfallen sind, ergibt die nachstehende Tabelle. Die durchschnittliche Einnahme betrug:

in Wagenclasse	im Betriebs-jahre	für eine Person	für ein Personen-Kilometer
		Mark	Pfg.
I. Classe . .	1894/95	7·99	7·74
	1893/94	7·47	7·75
II. „ . .	1894/95	1 61	4·86
	1893/94	1·68	4·91
III. „ . .	1894/95	0·54	2·97
	1893/94	0·56	3·00
IV. „ . .	1894/95	0·51	1·97
	1893/94	0·53	1·98
Militär	1894/95	1·24	1·55
	1893/94	1·26	1·53

Die Gesammtzahl der verausgabten Rückfahrkarten betrug 42,320.396 im Jahre 1893/94 und 42,169.113 im Jahre 1894/95. Der nicht erhebliche Rückgang in der Zahl wird auf die Ausgabe von Monatskarten zurückzuführen sein. Der Gattung nach wurden abgesetzt:

	Stück	pCt.
gewöhnliche Rückfahrkarten	34,999.680	83·00
Arbeiter-Rückfahrkarten . . .	2,382.983	5·65
Arbeiter-Wochenkarten . . .	2,835.386	6·72
Sommerkarten	266.484	0·63
Sonder-Rückfahrkarten . . .	1,218 574	2·89
Zeitkarten	445.640	1 06
Schülerkarten	20.366	0·05

Gegen das Vorjahr hat eine Steigerung stattgefunden bei: den Arbeiter-Rückfahrkarten um 144.285 Stück oder 6·45 pCt., den Arbeiter-Wochenkarten um 84.644 Stück oder 3·08 pCt., den Zeitkarten um 131.226 Stück oder 41·74 pCt. und den Schülerkarten um 105 Stück oder 0·52 pCt., während ein Rückgang eingetreten ist bei: den gewöhnlichen Rückfahrkarten um 481.199 Stück oder 1·36 pCt., den Sommerkarten um 29.642 Stück oder 10·01 pCt. und den Sonder-Rückfahrkarten um 702 Stück oder 0·06 pCt.

Dagegen hat der Verkehr auf zusammenstellbare Fahrscheinhefte im Berichtsjahre eine weitere Ausdehnung gewonnen. Die Anzahl der zur Ausgabe gelangten zusammengestellten Fahrscheinhefte ist von 347.603 im Jahre 1893/94 auf 366.865 im Jahre 1894/95 gestiegen, hat mithin um 19.262 oder 5·54 pCt. zugenommen; für jeden Reisenden ergibt sich eine durchschnittlich zurückgelegte Wegestrecke von 1061 gegen 1048 km im Vorjahre.

Aus dem Schlafwagenverkehre, welcher auf der Mehrzahl der staatsseitig betriebenen Course zugenommen hat, sind im Berichtsjahre 703.554 Mk., gegen 573.251 Mark im Vorjahre, vereinnahmt worden. Es ist dies eine Steigerung um 130.303 Mk. oder 22·73 pCt. Die Anzahl der Reisenden betrug im Berichtsjahre 95.187, gegen 86.328 im Vorjahre, dieselbe hat somit um 8859 oder 10·26 pCt. zugenommen. Die Einnahmen aus dem Verkaufe der Platzkarten zu den aus zusammenhängenden Durchgangswagen bestehenden D-Zügen, welche sich im Vorjahre auf 701.830 Mk. beliefen, sind im Berichtsjahre in Folge der weiteren Einrichtung solcher Züge auf 1,831.113 Mk. gestiegen.

Der Erlös aus dem Verkaufe von Bahnsteigkarten ist in Folge der im Laufe des Berichtsjahres stattgehabten weiteren Ausdehnung der am 1. October 1893 begonnenen Bahnsteigsperre von 537.334 Mk. im Vorjahre auf 964.906 Mk. im Berichtsjahre, mithin um 427.572 Mk. oder 79·57 pCt. gestiegen.

Der Güterverkehr hat im Berichtsjahre, sowohl hinsichtlich des Umfanges wie der Erträgnisse, gegen das Vorjahr eine mässige Steigerung aufzuweisen. Nach der Statistik der Güterbewegung auf den deutschen Eisenbahnen erhöhte sich der Güterversandt der norddeutschen Verkehrsbezirke (mit Ausschluss von Mecklenburg und dem Königreiche Sachsen, sowie mit Ausschluss der See- und Rheinhäfen) von 115,364.970 t im Jahre 1893/94 auf 121,970.594 t im Jahre 1894/95, somit um 6,605.624 t oder 5·73 pCt. An Steinkohlen wurden 2,692.421 t und an Braunkohlen 873.740 t mehr, an Torf dagegen 37.439 t weniger versandt. Der Versandt an Düngemitteln ist um 212.127 t, an Weizen um 8359 t, an Roggen um 62.410 t, an Reis um 10.267 t zurückgegangen, während Kartoffeln 109.838 t mehr zur Versendung gelangten. Mehl wurden 47.363 t, Hopfen 1211 t, Bier 29.361 t mehr befördert, während die Beförderungsmengen von Spiritus um 16.337 t und von Stärke um 12.163 t gegen das Vorjahr zurückgeblieben sind. Oele wurden 9966 t mehr, Oelkuchen aber 15.171 t weniger zur Versendung gebracht. Die Rüben- und Zuckertransporte haben das Vorjahr bedeutend überstiegen; es wurden 1,993.007 t Rüben, 283.629 t Rohzucker und 45.998 t raffinirter Zucker mehr befördert. Holzzeugmasse blieb um 8603 t zurück, während an Papier 15.027 t mehr zur Beförderung gelangten. Der Versandt von Roheisen stieg um 247.067 t, von bearbeitetem Eisen um 421.371 t, von Blei um 16.422 t, während der Versandt von Zink um 17.992 t, von Eisenerz um 29.168 t abnahm. Von Baumaterialien wurden an Holz 121.249 t, Erde 43.011 t, gebrannten Steinen 41.976 t und bearbeiteten Steinen 25.685 t mehr, aber an gebranntem Kalk 70.910 t und Cement 41.548 t weniger versandt. An Salz wurden 15.532 t, Soda 2545 t, Salpetersäure 6747 t, Schwefelsäure 1298 t, Petroleum 13.204 t, Garne 122 t, Flachs 2286 t, Glas 4069 t und Baumwolle 1537 t mehr, dagegen an Wolle 2612 t, an Jute 670 t und an Thonwaaren 2650 t weniger aufgegeben.

Die Einnahmen aus dem gesammten Güterverkehr (d. h. einschliesslich des Betriebs- und Baudienstgutes, des Postgutes, des Militärgutes und der lebenden Thiere) sind von 658,614.940 Mk. im Jahre 1893/94 auf 665,503.826 Mk. im Jahre 1894/95, mithin um 6,888.886 Mark oder 1·05 pCt. gestiegen. Wird aber berücksichtigt, dass von der wirklichen Einnahme des Jahres 1894/95 ein Betrag von 6,722.253 Mk. an Fracht für Dienstgut, welches erst im Jahre 1895/96 zur Verwendung kommt, abgesetzt worden ist, so ergibt sich, dass die Mehreinnahme in Wirklichkeit 13,611.139 Mk. oder 2·07 pCt. betragen hat. Der Antheil des Güterverkehres an den Gesammteinnahmen beträgt im Berichtsjahre 69·62 pCt. gegen 68·5 pCt. im Vorjahre. Die auf 1 km der durchschnittlichen Betriebslänge für den Güterverkehr entfallende Einnahme, welche im Jahre 1893/94 25.648 Mk. betrug, stellte sich im Jahre 1894/95 auf 25.542 Mk.; dieselbe ist hienach um 106 Mk. oder 0·41 pCt. zurückgegangen, ein Ergebniss, welches im wesentlichen auf den Umstand zurückzuführen ist, dass die neu eröffneten Strecken, deren im Vorjahre nur 312·62 km, im Berichtsjahre aber 426·03 km — fast durchwegs Nebenbahnen — hinzukamen, erfahrungsgemäss in den ersten Betriebs-

jahren den Durchschnittsertrag der älteren Bahnstrecken nicht erreichen. Von den Gesammteinnahmen des Güterverkehres entfallen auf den Binnenverkehr des Staatsbahnnetzes (d. i. auf den Binnen- und Wechselverkehr der einzelnen Directionsbezirke) 466,658.950 Mk. oder 70·1 pCt., auf den Verkehr mit fremden Bahnen, einschliesslich des Durchgangsverkehres, 198,844.876 Mk. oder 29·9 pCt. Die Einnahmen aus dem Güterverkehre vertheilen sich:

	Mark	pCt.
auf Eil- und Expressgut . .	14,821.972	2·23
„ Frachtgut	588,722.062	88·46
„ Postgut	913.200	0·14
„ Vieh	23,764.141	3·57
„ Militärgut, Leichen, Dienstgut u. s. w.	37,282.451	5·60

Gegen das Vorjahr sind die Einnahmen für Eilgut und Expressgut um 956.723 Mk. oder 6·90 pCt., für Frachtgut um 9,324.497 Mk. oder 1·61 pCt. und für Vieh um 4,201.732 Mk. oder 21·48 pCt. gestiegen, während dieselben für Postgut um 2954 Mk. oder 0·32 pCt. und für Militärgut, frachtpflichtiges Dienstgut und Nebenerträge um 7,591.112 Mk. oder 16·92 pCt. gegen das Vorjahr zurückgegangen sind.

Die Einnahmen aus dem Depeschenverkehre haben sich von 501.340 Mk. im Jahre 1893/94 auf 530.495 Mk. im Jahre 1894/95, also um 29.155 Mk. oder 5·82 pCt. erhöht. An Depeschen sind zur Beförderung gelangt:

gebührenfreie Staatsdepeschen 25.627,
Privatdepeschen . . . . 1,519.123.

Auf ein Telegramm entfallen 34·92 Pfg. gegen 40·8 Pfg. im Vorjahre. Die Anzahl der Privatdepeschen hat um 291.693 Stück oder 23·76 pCt. zugenommen.

Flössereivorschriften für das Weichselgebiet in Russland.

Der russische Communicationsminister hat laut der Mittheilung des Departements für Wege- und Wassercommunicationen vom 20. Mai 1895, Z. 4233, die nachstehenden, mit Schiffahrtsbeginn 1896 in Kraft tretenden „temporären Bestimmungen, betreffend die Holzverflössung auf den Flüssen Weichsel, Pilitza, Wieprz, Bug, Narew, Bobr, Muchawetz und Pina, ferner auf dem Augustower und dem Dniepr-Bug-Canal, sowie auf dem Bielosersker Wassergraben“, genehmigt:

Die Bauhölzer werden zu Flössen (Traften) verbunden, deren Umfang von der Grösse der Bestandtheile des Flosses abhängt, welche Tafeln und Passe (Schnuren) genannt werden. Eine Tafel besteht aus einer Reihe in der Richtung des Stromes neben einander gelegter und durch Querbalken mittelst eiserner Nägel oder Weidenruthen verbundener Balken. Ein Pass besteht aus einigen Tafeln, welche der Länge nach in der Stromrichtung durch Birkenbänder mit einander verbunden sind. Ein Floss (eine Trafte) besteht je nach der Breite des Stromes aus zwei oder mehreren neben einander verbundenen Passen. Die Flösse, welche einem und demselben Eigenthümer gehören und zu gleicher Zeit befördert werden, bilden eine Holzkarawane (einen Holztransport). Ein aus nicht mehr als sechs Flössen bestehender Theil einer Karawane wird Partie genannt.

§ 1.

Auf der Weichsel, der Pilitza, dem Wieprz, dem Bug, der Narew, dem Bobr, dem Muchawetz, der Pina, dem Augustower und dem Dniepr-Bug-Canal, wie auf dem Bielosersker Wassergraben können nur einschichtige unbeladene oder mit Getreide, Holz und anderen Waaren beladene Flösse befördert werden, wobei der Tiefgang sowohl der beladenen als auch der unbeladenen Flösse vier Viertel Arschin oder 28 Zoll (Diujm) nicht übersteigen darf.

Anmerkung. Der Tiefgang der Flösse, welche Schleusen zu passiren haben, wird je nach dem Wasserstande und dem Ermessen der Schiffahrtsbehörde bestimmt, worüber bei Herstellung der Flösse Bekanntmachungen erlassen werden.

§ 2.

Die Benützung der Leinpfade ist bei freien Flüssen gestattet. Ausgenommen sind die Orte, wo dies aus triftigen Gründen von der Schiffahrtsbehörde verboten wird.

§ 3.

Die Länge eines Flosses darf auf den genannten Flüssen 50 Saschen nicht übersteigen; auf dem Augustower Canal soll sie 36 Saschen und beim Durchgang der Schleusenkammern dieses Canals 18 Saschen betragen.

§ 4.

Die grösste Breite der Flösse darf betragen: auf der Weichsel: vom Marktflecken Zawichost bis zur Festung Nowe-Georgiewsk 6 Saschen, von dieser Festung bis zur preussischen Grenze 9 Saschen; auf dem Bug: von der österr. Grenze bis zur Stadt Wlodawa 3 Saschen, von da an bis zur Mündung in die Narew 6 Saschen; auf der Narew: von der Stadt Tykocin bis zum Marktflecken Wizna 3 Saschen, von Wizna bis zur Mündung in die Weichsel 6 Saschen; auf dem Bobr, dem Wieprz, der Pilitza, dem Dniepr-Bug-Canal, sowie auf dem Muchawetz und der Pina 3 Saschen; auf dem Augustower Canal $2\frac{1}{2}$ Saschen; auf dem Bielosersker Wassergraben $1\frac{1}{2}$ Saschen.

Anmerkung. Ausser der oben bestimmten Breite des Flosses sind als Spielraum zwischen den Passen für zweipassige Flösse 1 Fuss (7 Werschok) und für dreipassige Flösse 2 Fuss (14 Werschok) gestattet.

§ 5.

Auf jedem Flosse müssen sich befinden:

a) ein an einer Stange befestigtes Brett mit dem Namen des Flosseigenthümers (Transportunternehmers, Frachtflössers), des Viceflossmeisters und des Lootsmannes (Retmannes);
b) statt einer Glocke ein Signalbrett mit einem Schlägel;
c) 20 Saschen Seil (Tau) von mindestens 4 Zoll (Diujm) im Umfange;
d) eine Laterne mit einer Oellampe oder Kerze;
e) zwei Beile;
f) eine rothe und eine weisse Flagge auf Stangen von 2 Saschen Länge.

§ 6.

Die Zahl der Steuerruder muss betragen: auf der Weichsel für jedes einpassige Floss zwei, für zweipassige fünf und für dreipassige sechs, auf den übrigen Wasserwegen per Pass je zwei Steuerruder. Ausserdem ist auf allen Flössen für jeden Pass ein Reservesteuerruder in Bereitschaft zu halten.

§ 7.

Zur Beförderung der Flösse sind zu verwenden:

a) für ein einpassiges Floss vier Mann auf allen Wasserwegen mit Ausnahme der Flüsse Bobr und Narew von Tykocin bis Wizna und des Bielosersker Wasserweges, wo auf den einpassigen Flössen zwei Flösser genügend erscheinen;
b) für ein zweipassiges Floss auf der Weichsel sechs Mann und auf den übrigen Wasserwegen, wo solche Flösse gestattet sind, fünf Mann; für dreipassige Flösse auf der Weichsel acht Mann.

Anmerkung. Die auf den Flössen beschäftigten Mannschaften dürfen nicht jünger als 18 Jahre und nicht älter als 50 Jahre sein.

§ 8.

Auf den Flössen müssen für jeden Flösser zwei Abstossstangen und je zwei 3–4 Werschok dicke, 2—3 Saschen lange Pfähle (Schrecke) vorhanden sein.

§ 9.

Dort, wo die Flösse von Menschen getreidelt werden müssen, ist folgende Anzahl von Mannschaften zu verwenden:

a) auf dem Dniepr-Bug-Canal vor Schluss der Dämme für jedes Floss 15 Mann (für die Flösse mit einem Tiefgange von $\frac{2}{4}$ Arschin) bei der äussersten Breite und Länge, nach Schluss der Dämme 11 Mann; bei einem grösseren Tiefgang der Flösse und anderen Längen- und Breitendimensionen der Flösse je nach Bedarf nach dem Ermessen der Schiffahrtsbehörde;

b) auf den übrigen Wasserstrassen nach dem Ermessen der Schiffahrtsbehörde.

In der Zahl der Treidler können die zur Flossbeförderung bestimmten Mannschaften mit inbegriffen sein, mit Ausnahme eines, welcher zum Abstossen der Flösse dienen muss.

Auf den Fahrstrassen, wo dies möglich erscheint, wird das Treideln der Flösse auch durch Dampfer gestattet.

§ 10.

Für eine Partie Flösse, d. h. für nicht mehr als sechs zweipassige Flösse, muss ein Anker im Gewichte von nicht weniger als 6 Pud mit einem Tau von 50 Saschen Länge und $4^1/_2$ Zoll (Diujm) im Umfange vorhanden sein.

§ 11.

Für je sechs einpassige oder für je drei mehrpassige Flösse muss je ein Boot, welches mindestens acht Mann aufnehmen kann, vorhanden sein. Ausser diesen Booten muss für jeden Lootsmann (Retmann) und dessen Gehilfen (Unterlootsmann, Unterretmann) noch je ein leichter Kahn zur Verfügung stehen.

§ 12.

Die Flösse sind während des Transportes von Lootsmännern (Retmännern) und deren Gehilfen (Unterlootsmännern, Unterretsmännern) zu führen. Besteht eine Partie aus einem oder zwei Flössen, so ist ein Lootsmann, besteht selbe aus drei oder vier Flössen, so sind ein Lootsmann und ein Unterlootsmann, besteht selbe aus fünf oder sechs Flössen, so sind auf allen Wasserstrassen mit Ausnahme des Bug-Dniepr-Canals ein Lootsmann und zwei Unterlootsmänner und auf dem Bug-Dniepr-Canal ein Lootsmann und ein Unterlootsmann vorgeschrieben. Mehr als sechs Flösse darf eine Partie nicht umfassen.

Anmerkung. Die erwähnten Lootsmänner und deren Gehilfen sind in der im § 7 angegebenen Anzahl der Flossmannschaft nicht inbegriffen.

§ 13.

Auf jedem Flosse muss während der Fahrt ein rother Wimpel und während des Stillstandes ein weisser Wimpel (Flagge) aufgezogen sein.

§ 14.

Um zur Leitung der Flösse berechtigt zu sein, müssen die Lootsmänner für jede Schiffahrtsperiode einen vorgeschriebenen Schein (Attest, Billet) von den zuständigen Behörden der Verkehrswege besitzen. Ohne diesen Schein und ausserhalb des in demselben bezeichneten Rayons ist die Leitung eines Flosses nicht gestattet.

Anmerkung. Diejenigen Behörden der Verkehrswege, denen die Ertheilung der Lootsmannscheine obliegt, werden durch besondere Bekanntmachungen bezeichnet werden. Holzindustrielle und überhaupt Personen, welche Holz auf den Flüssen verflössen wollen, auf welche sich die gegenwärtigen Bestimmungen beziehen, sind verpflichtet, bei der berufenen Behörde zur rechten Zeit persönlich oder per Post nach dem vorgeschriebenen Formulare ein Gesuch wegen Ertheilung von Lootsmannscheinen und gleichzeitig ein Verzeichniss der Lootsmänner, welche sie mit der Flossführung beauftragen wollen, vorzulegen.

§ 15.

Während der Fahrt haben die Lootsmänner ihre Scheine gleichzeitig mit den Pässen den Beamten der Verkehrswege und der Polizei auf Verlangen jederzeit vorzuzeigen.

Anmerkung. Im Falle der Uebertretung der Schiffahrtsbestimmungen kann, abgesehen von den im administrativen oder gerichtlichen Wege den Flosseigenthümern (Transportunternehmern), Viceflossmeistern und Lootsmännern auferlegten Geldstrafen, den Lootsmännern die Berechtigung zum Flossführen je nach Ermessen der zuständigen Behörden auf gewisse Zeit entzogen werden. Alle Seitens eines Lootsmannes begangenen Uebertretungen der gegenwärtigen Bestimmungen, sowie alle denselben auferlegten Geldstrafen werden von der Schiffahrtsinspection in den Lootsmannscheinen vorgemerkt und der höheren Behörde mitgetheilt.

§ 16.

Die Flosseigenthümer sind verpflichtet, bei der Annahme und dem Unterhalte der Flossmannschaft die einschlägigen gesetzlichen Bestimmungen zu beobachten.

§ 17.

Die Flosseigenthümer sind verpflichtet, der Schiffahrtsbehörde die mit den Flossmannschaften abgeschlossenen Contracte vorzulegen zum Nachweise darüber, dass die Flösser in vorgeschriebener Anzahl gedungen worden sind.

§ 18.

Die Flossführer sind verpflichtet, sowohl während der Fahrt als auch während des Stillstandes strenge darauf zu achten, dass ihre Flösse weder der Schiffahrt hinderlich sind, noch andere Fahrzeuge, Zeichen, Signale, Brücken, Häfen, Badeanstalten, Leinpfade, Dämme, sowie sonstige Vorrichtungen und Gegenstände, welche sich sowohl auf den Wasserstrassen selbst als auch an den Ufern befinden, beschädigen, ferner ist verboten, künstliche Anpflanzungen und Weidensträucher zu beschädigen oder abzuhauen; auch ist es nicht gestattet, den Ufern und Vorrichtungen mit Hilfe von eisenbeschlagenen Stangen (Torren) zuzusteuern oder an denselben anzuhalten.

§ 19.

Während der Fahrt müssen auf Flössen, welche nicht getreidelt werden, Ruder (Pantschen) angebracht werden, bei denen sich beständig Flösser zu befinden haben. Zur Aushilfe der Pantschen können an steilen Stellen und Krümmungen des Hauptstromes, sowie da, wo die Leinpfade sich in schlechtem Zustande befinden und kein vorschriftsmässiges Treideln gestatten, Kieferstangen verwendet werden, wobei mit diesen Kieferstangen nicht an Böschungen und Vorrichtungen, sondern nur auf den Grund des Flussbettes aufgestossen werden darf.

§ 20.

Die Flösse müssen bei der Fahrt in einer Reihe gehen. Falls sie die Hauptströmung passiren, haben sie von einander einen Zwischenraum von mindestens 50 Saschen einzuhalten. An der Mündung der Narew, d. i. von Nowy-Dwor bis zum Einflusse in die Weichsel, muss der Zwischenraum zwischen den einzelnen Flössen mindestens 100 Saschen betragen.

§ 21.

Bei der Begegnung der Flösse mit Dampfern oder anderen Fahrzeugen oder falls sie von solchen eingeholt werden, sind die Flösser verpflichtet, entsprechend den ihnen gegebenen Signalen die Flösse anzuhalten, den Fahrzeugen freien Durchgang zu geben und alle Massnahmen zur Vermeidung eines Zusammenstosses zu treffen.

§ 22.

An schwierigen Stellen, d. i. an Stellen mit gekrümmtem Fahrwasser, bei Vorrichtungen, Brücken mit schmalen Durchlässen, in den abnehmbaren Theilen der Schwimmbrücken u. dgl., oder, wo dies von dem Dienstpersonale der Verwaltung der Verkehrswege bezeichnet wird, müssen die Flösse in Schnuren (Passe), ja sogar in Tafeln zerlegt, sowie auch entlastet werden; die Anzahl der Arbeitskräfte für die Beförderung der Flösse muss in diesen Fällen verdoppelt werden, wozu die Mannschaften der rückwärtigen Flösse oder solcher Flösse verwendet werden können, welche diese Stellen bereits passirt haben.

Anmerkung. Bei der Durchfuhr durch abnehmbare Brücken haben die Flösse an solchen Orten, welche besonderen Bedingungen unterliegen, sich an die für diese Stellen erlassenen Specialbestimmungen zu halten.

§ 23.

Auf dem Dniepr-Bug-Canalsystem ist bei Eröffnung der Schiffahrt vor Schliessung der Dämme die Beförderung der Flösse einzeln gestattet; nach Schliessung der Dämme aber wird die Beförderung nur in Transporten von nicht mehr als 40 Flössen gestattet. Mit Beginn der Massentransporte werden die Dämme zur Durchlassung der Flösse nur zu einer dazu bestimmten Zeit geöffnet, welche von der Ortsschiffahrtsbehörde alljährlich vor Eröffnung der Schiffahrt festgesetzt wird. Auf Verlangen der Schiffahrtbehörde muss die im § 7 der gegenwärtigen Bestimmungen bezeichnete Anzahl der Flossmannschaft bei Beförderung durch die Dämme bis auf das anderthalbfache vermehrt werden. Die Flösse, welche die Dämme passirt haben, dürfen nicht anhalten und den nächstfolgenden Transporten den Durchgang nicht versperren. Die Flossmannschaften sind verpflichtet, bei dem Durchgange durch einen Damm die Anordnungen der Schiffahrtsinspection zu erfüllen.

§ 24.

Wenn zur Zeit des Niederwassers schwere Flösse (solche mit grösserem Tiefgange) von leichten Flössen (solchen mit geringerem Tiefgange) eingeholt werden, so dürfen erstere die letzteren nicht aufhalten, sondern müssen an einer geeigneten Stelle anhalten, um letztere vorbeipassiren zu lassen.

Anmerkung. Im Falle der Nichterfüllung dieser Bestimmung wird, unabhängig von der dafür auferlegten Geldstrafe, der Durchlass von der Schiffahrtsinspection angeordnet.

§ 25.

Bei Nebel und Nachts, wie auch bei starkem Winde ist die Fahrt der Flösse unbedingt untersagt; dabei müssen auf den Flüssen, auf denen Segel- und Dampfschiffahrt betrieben wird, bei Nebel von den Flössen unaufhörlich Signale durch Schläge an das Signalbrett gegeben werden.

§ 26.

In der Zeit von Sonnenuntergang bis Sonnenaufgang muss während des Stillstandes eines Flosses eine weisse Laterne an einer Stange von 2 Saschen Länge auf der Mitte des Flosses brennen.

§ 27.

Das Halten der Flösse im Fahrwasser sowohl als auch an schmalen und gekrümmten Stellen des Flusses und an unterwaschenen Ufern ist verboten.

§ 28.

Bei der Saugpumpe der Warschauer Wasserleitung, bei Fluss- und Canalbrücken, Fähren, bei den Abfluss des Wassers abhaltenden Dämmen und an Stellen, wo Telegraphenkabel gelegt sind, kann nur ausserhalb der durch besondere Zeichen kenntlich gemachten Grenzen angehalten werden.

Anmerkung. Bei Passirung des in dem Flussbette gelegten Kabels ist es verboten, Stangen, Anker u. dgl. herabzulassen.

§ 29.

Stösst ein Floss in einer Weise auf eine Sandbank auf, dass eine Versperrung des Fahrwassers eintritt, so müssen die nachfolgenden Transporte anhalten und sofort zur Flottmachung des Flosses und zur Freimachung des Durchganges behilflich sein.

§ 30.

Erweist es sich zur Zeit der Niederwässer, dass ein Floss zu schwer ist, daher seine Fahrt zu langsam von statten geht und die übrigen Transporte aufhält, so kann es nach Anordnung der Schiffahrtsbehörde an einem geeigneten Orte zur Seite abgeführt und bis zum Steigen des Wassers zurückbehalten werden.

§ 31.

Werden Geldstrafen verhängt, so sind die Flösse so lange zurückzuhalten, bis von den Flosseigenthümern (Transportunternehmern) eine entsprechende Caution zur Sicherstellung der Geldstrafe entrichtet worden ist.

§ 32.

Der Flosseigenthümer ist verpflichtet, für die Schäden, welche seine Arbeiter anrichten, aufzukommen.

§ 33.

Die Flosseigenthümer und deren Bevollmächtigte (Vice-Flossmeister), Lootsmänner (Retmänner) und Flösser müssen sich allen den Localverhältnissen entsprechend entweder unmittelbar oder durch Diessatriks, Meister und Wachleute publicirten Bestimmungen der Schiffahrtsverwaltung unterwerfen.

§ 34.

Jeder Flosseigenthümer (Transportunternehmer) und sein Bevollmächtigter (Vice-Flossmeister), sowie jeder Lootsmann (Retmann) ist verpflichtet, je ein Exemplar dieser Bestimmungen mit sich zu führen.

§ 35.

Flösse, welche sich in vorschriftswidrigem Zustande befinden und den Anforderungen dieser Bestimmungen nicht entsprechen, werden, abgesehen von den zu verhängenden Geldstrafen, bis zu ihrer gehörigen Instandsetzung zurückgehalten.

§ 36.

Holztransporte, welche wegen eines den gegenwärtigen Bestimmungen nicht entsprechenden Umfanges, Tiefganges oder einer nicht entsprechenden Bemannung zur Seite abgeführt worden sind, werden sogleich weiter befördert, sobald die Schiffahrtsverwaltung bestätigt, dass ihren Anforderungen entsprochen worden ist.

§ 37.

Flosseigenthümer, welche ihre Flösse überwintern wollen, sind verpflichtet, der zur rechten Zeit der Schiffahrtsverwaltung anzuzeigen, um die Erlaubniss zum Ueberwintern an einem von ihnen gewählten Orte, abseits des Hauptstromes, welch' letzterer für die Schiffahrt und Holzflösserei freigehalten werden muss, zu erlangen. Während der Ueberwinterung müssen sich auf jedem Holztransporte je zwei Wächter befinden. Im Frühjahre können die Flösse, welche überwintert haben, ihre Fahrt erst nach Erlangung der Erlaubniss und Attestirung Seitens der Schiffahrtsverwaltung fortsetzen.

§ 38.

Die der Verletzung gegenwärtiger Bestimmungen Beschludigten werden auf Grund des Artikel 77 des Gesetzes, betreffend die durch Friedensrichter aufzuerlegenden Strafen, vom Personale der Schiffahrtsinspection zur Verantwortung gezogen. Das genannte Personale hat sich hiebei nach den Artikeln 1230 bis 1233 der Strafprocessordnung zu richten, wobei in den durch Artikel 1232 dieser Processordnung bezeichneten Fällen die Beschuldigten bis zur Ankunft eines Friedenrichters an Ort und Stelle festzuhalten sind.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn. (Bauherstellung.) Das von der Südnorddeutschen Verbindungsbahn vorgelegte Project, betreffend die Herstellung eines Schuppens für Eilgüter in der Haltestelle Bad Schlag der Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn, wurde zur Ausführung genehmigt. [H.-M.-Z. 76.595 ex 1895.]

Kleinbahn von Prag nach Vysočan. (Oberbaunormale.) Das vorgelegte Normale für den Oberbau der Kleinbahn mit elektrischem Betriebe von Prag gegen Vysočan mit Abzweigung in Lieben zum Liebener Schlosse wurde zur Ausführung genehmigt. [H.-M.-Z. 70.339 ex 1895.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Buschtěhrader Eisenbahn. (Anschaffung von Fahrbetriebsmitteln.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die vom Verwaltungsrathe der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn beabsichtigte Anschaffung einer Schnellzugslocomotive, eines dreiachsigen Tenders, von 5 Stück Personenwagen III. Classe mit Intercommunication und Bremse, 4 Stück offenen Güterwagen ohne Bremse, 8 Stück Lowries von 15 t Ladegewicht mit Bremse, 14 Stück gedeckten Güterwagen ohne Bremse, 50 Kohlenwagen von 15 t Ladegewicht mit Bremse, 170 Kohlenwagen mit 15 t Ladegewicht ohne Bremse; ferner die beabsichtigte Adaptirung des Speisewagens im gemeinsamen Kaiserzuge und die Ausrüstung von 8 Schnellzugslocomotiven mit Geschwindigkeitsmesser nach Haushälter, dann 28 Personenzugslocomotiven und Schnellzugslocomotiven mit Rauchverzehrungsapparaten, 72 Stück Personenwagen mit Intercommunication und umschlagbaren Schutzgeländern für die Uebergangsbrücken, 5 Personenwagen mit Dampfheizung, 7 Stück Personenwagen mit der Vacuumleitung und 3 Personenwagen mit der Dampfleitungseinrichtung genehmigt. [Z. 71.254 ex 1895.]

Dampftramway-Gesellschaft vormals Krauss & Co. (Aenderungen in der Bau- und Betriebslänge.) In Folge Auflassung der Strecke Wien (Schönbrunnerlinie)—Hietzing beträgt die Baulänge der Linie Hietzing—Perchtoldsdorf derzeit 10·318 km und die Betriebslänge dieser Linie 10·298 km. Die Bau- und die Betriebslänge der Anschlusslinie Perchtoldsdorf—Mödling per 3·299, bezw. 3·293 km erleiden hingegen keine Veränderung. Aufgelassen wurden die Stationen Wien (Schönbrunnerlinie) und Schönbrunn, sowie die Haltestellen Kobingergasse, Lobkowitzbrücke und Maria Theresienbrücke. [G.-I.-Z. 23.482.]

Werksbahnen der Carl Emil-Hütte in Königshof. (Locomotivprüfungen.) Am 21. Jänner fand zu Königshof im Sinne des § 21 der Eisenbahn-Betriebsordnung vom 16. November 1851 die technisch-polizeiliche Prüfung zweier schmalspurigen Tenderlocomotiven statt, welche für den Materialtransport auf den Werksbahnen der Carl Emil-Hütte zu Königshof bestimmt sind und in der Locomotivfabrik von Krauss & Co. erbaut wurden. Die Locomotiven tragen die Fabriksnummern 3261 und 3262 und die Bahninventarsnummern 4 und 5. Die am 18. September 1895 vorgenommene Kesselprobe hat ein günstiges Resultat ergeben. Die Kessel dieser Locomotiven liegen mittelst innenliegenden Rahmens, welcher zugleich die Wände des zweitheiligen Wasserkastens bildet, auf zwei gekuppelten Achsen, wovon die zweite die Triebachse ist. Die horizontal liegenden Cylinder, sowie die nach System Stephenson gebaute Steuerung liegen ausserhalb. Das Gewicht der Maschine und des Kessels wird mittelst dreier Blattfedern, wovon die über der zweiten Achse liegende eine Querfeder ist, auf die Achsen übertragen. Znr Verhinderung des Funkenfluges befindet sich im

Rauchfange eine Rosette. Mittelst einer Hebelbremse kann das Räderpaar der zweiten Achse gebremst werden. Die Kesselarmatur ist vorhanden, ebenso vorne und rückwärts ein linealartiger Bahnräumer. Die Spurweite dieser Locomotiven beträgt 0·65 m. Bei den auf den Werksgeleisen vorgenommenen Probefahrten wurden maximale Geschwindigkeiten von 19 km per Stunde erreicht. Im Hinblicke auf dieses günstige Ergebniss konnten diese beiden Locomotiven als für den Materialtransport auf der genannten Werksbahn geeignet bezeichnet werden. [Z 672/I.]

Verkehrsstörungen und Behebung von solchen.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen: (Eisenbahn-Betriebsdirection Lemberg.)

6. Februar. Gesammtverkehr auf der Localbahn Lemberg-Kleparów—Janów wieder aufgenommen.

6. Februar. Wegen Schneeverwehung wurde der Gesammtverkehr auf der Localbahn Lemberg-Kleparów—Janów wieder eingestellt.

Dampftramway-Gesellschaft vorm. Krauss & Comp.:

3. Februar. Verkehr auf der Strecke Floridsdorf—Gross-Enzersdorf mit Zug 154 wieder aufgenommen.

4. Februar. Verkehr auf der Strecke Gross-Jedlersdorf—Stammersdorf mit Zug 38 wieder aufgenommen.

Ausland.

Deutsches Reich. (Kleinbahnprojecte.) In den Kreisen Tost-Gleiwitz und Tarnowitz wird die Herstellung folgender schmalspuriger Kleinbahnen beabsichtigt:

a) von Peiskretscham nach Tarnowitz,
b) von Tost nach Langendorf mit Abzweigung von Giergowitz über Schwieben nach Keltsch,
c) von Peiskretscham nach Tworog und
d) von Peiskretscham nach Langendorf.

Die Eisenbahn-Bau- und Betriebsunternehmer Kramer & Comp. in Berlin planen den Bau einer Kleinbahn vom Bahnhofe Nieder-Salzbrunn (früher Sorgau) über Freiburg nach Schweidnitz.

Der Kreis Pyritz hat kürzlich beschlossen, an Stelle der früher geplanten Kleinbahnen Arnswalde-Pyritz und Pyritz—Klein-Schönfeld nur eine vollspurige Kleinbahnverbindung von Pyritz nach Plönzig herzustellen.

Der Kreis Friedeberg N./M. beabsichtigt, eine Kleinbahn vom Bahnhofe Friedeberg an der preussischen Staatsbahnstrecke Berlin—Kreuz nach der Stadt Friedeberg zu bauen.

Preussen. (Eröffnung neuer Staatsbahnlinien im Etatsjahre 1896/97.) Im Etatsjahre 1896/97 sollen folgende Eisenbahnstrecken dem Betriebe übergeben werden: im Bezirke der Eisenbahn-Direction Breslau: die Breslauer Güterzugs-Verbindungsbahn nebst Anschlüssen nach Mittelwalde, Zobten und Mochbern mit einer Länge von 17·17 km, Jauer—Rohnstock 14·30 km; Bromberg: Rogasen—Hallberg 25·59 km, Dratzig—Krutsch 24·70 km; Cassel: Wolfhagen—Volkmarsen 10·90 km; Danzig: Gramenz—Bublitz 20·50 km; Elberfeld: Remscheid—Menninghausen 2·20 km, Solingen-Süd—Remscheid 11·54 km, Vohwinkel—Elberfeld-Varresbeck 3·38 km; Erfurt: Georgenthal—Friedrichroda 10·30 km; Essen a. R.: die Verbindungsbahn bei Heissen II 0·90 km; Frankfurt am Main: Osberghausen—Wiehl 9 km; Hannover: Schieder—Blomberg 6·40 km, Lemgo—Barntrup 18 km, Walsrode—Soltau 25·90 km; Magdeburg: Blumenberg—Schönebeck 25·30 km; Posen: Meseritz—Schwerin a. W. 18·50 km, insgesammt 251·01 km.

— (Besteuerung von Gebäuden der Staatseisenbahnverwaltung.) Zur Sicherung eines gleichmässigen Verfahrens bei der Besteuerung von ganzen Gebäuden oder Gebäudetheilen der Staatseisenbahnverwaltung hat das Finanzministerium mittelst Circularerlasses vom 14. December 1895 bestimmt, dass als steuerpflichtig ausser den Dienstwohnungen der Beamten nur diejenigen Gebäude oder Gebäudetheile anzusehen sind, die dem Transportgeschäfte der Eisenbahn dienen, wie Restaurationsräume, Wartehallen, Geschäftsräume für den Stationsvorsteher, Pförtner u. s. w., Räume für den Fahrkartenverkauf und für den Eisenbahntelegraphendienst, ferner Uebernachtungsgebäude, Güter- und Maschinenschuppen, Gebäude mit Wasserhebewerken, die Retiraden und dergleichen mehr. Dagegen sind die nicht unmittelbar dem Transportgewerbe dienenden Diensträume der leitenden und beaufsichtigenden Eisenbahnbehörden und Beamten des Staates, wie Sitzungssäle und Bureauzimmer der Eisenbahn-Directionen u. s. w., als zu einem öffentlichen Dienste oder Gebrauche bestimmt anzusehen und daher steuerfrei zu belassen.

Italien. (Linie Alessandria—Acqui: Ankauf durch den Staat.) Zu dem Gesetzentwurfe, betreffend den Erwerb der Eisenbahn Alessandria-Acqui Seitens des Staates, ist zu berichten: Diese Linie wurde im Jahre 1856 der privaten Unternehmung in Bau und Betrieb concessionirt mit der Bedingung des Rechtes auf Erwerb durch den Staat nach 30 Jahren. Der Ankaufspreis ist auf 209.000 Lire bemessen, das ist gegen den Satz, mit welchem der Staat in den letzten 10 Jahren als Betriebsvergütung zu Gunsten der betriebführenden Gesellschaft zu belasten war, niedriger. Der Ankauf drängte sich dem Staate im eigenen Interesse auf, nachdem die Linie Alessandria—Acqui durch die Eröffnung jener Genua—Ovada—Asti für den Verkehr zwischen Gotthard-Bahn und Lombardei eine hervorragende Wichtigkeit erhielt. Nach dem Concessionsvertrage konnte die Gesellschaft den Staat zwingen, für diese Linie die Tarife zu ermässigen, um den ganzen bezüglichen Durchgangsverkehr über besagte Linie zu leiten, und hiemit musste sich der Staat selbst schädigen. Er musste auch die Tarife der gleichlaufenden und Anschlusslinien erniedrigen, hatte aber der Mittelmeer-Gesellschaft als der Betriebsleiterin für letztere Linien für den Ausfall mit bedeutend höheren Summen aufzukommen, und dieser Zwangslage musste der Staat unbedingt aus dem Wege gehen.

Schiffahrt.

„Adria", kgl. ungarische Seeschiffahrts-Actiengesellschaft. (Ernennung von staatlichen Functionären zu Mitgliedern des gesellschaftlichen Directionsrathes.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat im Sinne der Statuten der „Adria", kgl. ungarische Seeschiffahrts-Actiengesellschaft, den Ministerialrath Ludwig Mándy des kgl. ungarischen Handelsministeriums und den Ministerialrath Albert Schober, Director der kgl. Ungarischen Staatsbahnen, zu Mitgliedern des Directionsrathes der „Adria" ernannt.

Drauschiffahrt-Actiengesellschaft. (Fusion mit der Süddeutschen Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.) Die Drauschiffahrt-Actiengesellschaft, deren geschäftliche Thätigkeit sich bisher zumeist nur auf den Verkehr im Bereiche der schiffbaren Strecken der Drau und der der Einmündung derselben in die Donau nächstgelegenen Donau-Stromabschnitte ausdehnte, hat sich mit der Süddeutschen Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft fusionirt, und ist deren Verwaltungsbureau am 1. Februar nach Budapest übersiedelt, woselbst die Unternehmung wie bisher der Leitung des Inspectors Franz Eckinger untersteht. Die durch diesen Zuwachs nun erweiterte Süddeutsche Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft wird ihren Schiffspark wesentlich erweitern und mit entsprechend construirten Dampfern insbesondere das Befahren von Nebenflüssen der Donau cultiviren.

Verschiedene Mittheilungen.

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen. (Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.) Die 3·64 km lange Strecke (Riemke—) Abzweigung Herne G. —Wanne der kgl. Eisenbahn-Direction Essen, welche am 1. December 1895 für den Güterverkehr eröffnet wurde, sowie die am 30. December 1895 dem öffentlichen Verkehre übergebene 112·387 km lange Strecke (Veszprem—) Hajmáskér—Lepsény—Uj-Dombovár der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen sind den Vereinsbahnen zugerechnet worden.

— (Vereins-Güterwagenpark-Verzeichnisse.) Zu den Güterwagenpark-Verzeichnissen Nr. 22 (Grossherzogl. Mecklenburgische Friedrich Franz-Eisenbahn) und Nr. 37 (kgl. Eisenbahn-Direction Erfurt) ist je der I. Nachtrag erschienen, und ist das Güterwagenpark-Verzeichniss Nr. 37 a (kgl. Eisenbahn-Direction Essen) neu herausgegeben worden.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Kundmachung über die Getreide- und Mahlproducte- (Kleie-) Exportverkehre.

(Unter Aufhebung der Kundmachung vom August 1895.)

Ab Schiffahrtsbeginn 1896 befinden sich folgende Tarife für obgenannte Verkehre in Kraft:

1. Im Verkehre nach Donaulände Obernzell, Passau, Vilshofen, Deggendorf, Straubing und Regensburg die ab 1. September 1895 giltigen Kartirungssätze für Getreide-, Hülsenfrüchte-, Mahlproducte-, Kleie-, Malz- und Oelsaaten-Sendungen.
2. Folgende Ausnahmetarife für Getreide-, Hülsenfrüchte-, Mahlproducte-, Malz- und Oelsaaten-Sendungen im Exportverkehre mit Umschlag in Wien oder Passau, und zwar:

Im Verkehre nach Bayern:

Ausnahmetarif Nr. I, giltig vom 1. September 1895,
I. Nachtrag, „ „ 1. Jänner 1896.

Im Verkehre nach Süddeutschland:

Ausnahmetarif Nr. II, giltig vom 15. Juli 1892,
I. Nachtrag, „ „ 1. Mai 1893,
II. „ „ „ 1. September 1895.

Im Verkehre nach Lindau und Vorarlberg:

Ausnahmetarif Nr. III, giltig vom 1. September 1895.

Im Verkehre nach der Schweiz, sowie nach Basel, Schaffhausen, Singen und Konstanz:

Ausnahmetarif Nr. IV, giltig vom 1. September 1895.

Von den Frachtsätzen der vorgenannten Tarife werden für Aufgaben an den Schiffsstationen innerhalb des Zeitraumes ab Schiffahrtsbeginn 1896 bis 31. Juli 1896 und bei einem in fraglichen Verkehren cumulativ aufgelieferten Gesammtquantum von 10.000 q folgende Refactien gewährt:

	Markpfennig pro 100 kg
1. Für Sendungen von Donaustationen unterhalb Wien bis einschliesslich Moldova, dann von Stationen der Theiss, der Save, der Drau, des Bega-, Franzens- und Franz Josef-Canals	6
2. Für Sendungen von Orsova und unterhalb gelegenen Donaustationen . . .	8

Die Refactien werden an den Aufgeber gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe liquidirt, welche Documente bis längstens Ende September 1896 vorzulegen sind, widrigenfalls jeder Anspruch auf diese Frachtbegünstigungen erlischt.

Wien, im Jänner 1896. [70]

Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Refactie-Tabelle.

Unter den nachstehend angeführten Bedingungen werden von den in der Zeit ab Schiffahrtsbeginn 1896 bis 31. Juli 1896 jeweilig bestehenden tarifmässigen Frachtsätzen für Getreide, Hülsenfrüchte, Malz, Oelsaaten und Reis (ungeschält) per 100 kg folgende Refactien gewährt:

1. Von allen unterhalb Budapest bis inclusive Golubatz gelegenen Donaustationen, von Theiss-, Drau- und Savestationen, ferner von Stationen des Franzens-, Franz Josef- und Bega-Canals
   nach Mohács, Budapest, Raab, Pressburg, Fischamend, Wien, Korneuburg und Linz . . . . 3 kr.
2. Nach Barcs
   a) von Donaustationen unterhalb Budapest bis inclusive Golubatz, dann von Stationen der Theiss, der Save, des Franzens-, Franz Josef- und Bega-Canals 3 „
   b) von Draustationen . . . . . 2 „
3. Nach Sissek
   a) von Donaustationen unterhalb Budapest bis inclusive Golubatz, dann von Stationen der Theiss und des Bega-Canals 3 „
   b) von Savestationen . . . . . 2 „
4. Nach Raab, Pressburg, Fischamend, Wien und oberhalb Wien bis inclusive Engelhartszell gelegenen Stationen
   von Budapest und oberhalb Budapest gelegenen Stationen . 2 „
5. Von Orsova und unterhalb Orsova gelegenen Stationen
   nach Temesvár, Szegedin, Essegg, Barcs, Sissek, Neusatz, Mohács, Budapest, Raab, Pressburg, Wien, Korneuburg, Linz 10 Cts.

Die vorbezifferten Refactien können beansprucht werden, wenn an sackirten Theilsendungen in der Zeit vom Schiffahrtsbeginn 1896 bis 31. Juli 1896 in den vorstehend sub 1, 2, 3 und 4 bezeichneten Verkehrsrelationen mindestens 10.000 q, in den sub 5 bezeichneten Verkehrsrelationen mindestens 10.000 q zur Aufgabe gelangen.

Die Cumulirung der Quantität der Verkehrsrelationen sub 1, 2, 3 und 4 mit jener der Verkehrsrelation sub 5 ist nicht gestattet.

Für Schleppladungen von Getreide sind von Fall zu Fall besondere Nettofracht-Vereinbarungen zu treffen.

Die solcherart effectuirten Schleppladungs-Quantitäten geniessen die vorstehenden Refactien nicht, können jedoch behufs Erreichung der obenbezifferten Gesammtmengen mit den Quantitäten der expedirten sackirten Theilsendungen cumulirt werden.

Die Refactien werden bei Einhaltung der vorgeschriebenen Bedingungen gegen Vorlage der Schiffsfrachtbriefe an den Versender (Aufgeber) liquidirt, und sind die betreffenden Frachtdocumente längstens bis 30. September 1896 vorzulegen, widrigenfalls jeder Anspruch auf die betreffenden Refactien erlischt.

Wien, im Jänner 1896. [71]

Oesterreichischer Eisenbahnverband.

Berichtigung eines Frachtsatzes.

In dem mit 1. Februar 1896 zur Einführung gelangten Nachtrage II zum Tarife, Theil II, Heft 1, des Oesterreichischen Eisenbahnverbandes vom 1. November 1894 ist auf Seite 67 der Frachtsatz für gewöhnliche Eilgüter zwischen Wien (Nordwestbahnhof) und Grund-Georgenthal von 323·— auf **823·**— kr. pro 100 kg richtigzustellen.

Wien, am 7. Februar 1896. [72]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Deutsch - Oesterreichisch - Ungarischer Seehafen-verband (Verkehr mit Ungarn).

Ausgabe des Nachtrages V zum Tarif-Theil II, Heft 3, und des Nachtrages IV zum Tarif-Theil II, Heft 4, sowie der Nachträge III zu den Anhängen dieser Tarife.

Mit 1. April 1896 treten zu den Tarifen für den obgenannten Verband der Nachtrag V zum Tarif-Theil II, Heft 3, der Nachtrag IV zum Tarif-Theil II, Heft 4, und die Nachträge III zu den Anhängen der Tarifhefte 3 und 4 in Kraft.

Der Nachtrag V zum Tarifheft 3 enthält zwei neue Ausnahmetarife, und zwar Nr. 25 für Weizen, Roggen, Gerste etc. zur Ausfuhr aus Ungarn über See nach ausserdeutschen Ländern, und Nr. 26 für Benzin aus Erdöl (Petroleumnaphtha), ferner die Erweiterung des Ausnahmetarifes Nr. 10 (Möbel aus gebogenem Holze etc.) durch Aufnahme der Stationen Arad und Turocz-Szt.-Marton und die Ausdehnung der Giltigkeit des Ausnahmetarifes Nr. 2 (Güter der Stückgutclasse I und II) auf Sendungen nach Schweden und Norwegen bei Aufgabe mit directen Frachtbriefen.

Der Nachtrag IV zum Tarifheft 4 enthält einen neuen Ausnahmetarif für Quebrachoholzextract.

Ausserdem enthalten die beiden vorerwähnten Nachträge eine Aenderung, bezw. Ergänzung der „Besonderen Bestimmungen“, eine Aenderung der Vorbemerkungen zu den Tariftabellen und die Aenderung von Stationsnamen.

Die Nachträge III zu den Anhängen der Tarifhefte 3 und 4 enthalten die bereits publicirte und mit 1. November 1895 in Kraft getretene Aenderung der Coursdifferenzen.

Wien, am 4. Februar 1896. [73]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der Verbands-Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Tarife für den inneren Verkehr der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen (Heft D für den Verkehr der kgl. Bayerischen Localbahnen vom 1. April 1895). (Einbeziehung der Station Markt Wolnzach in den Ausnahmetarif Nr. 9.) Mit sofortiger Giltigkeit wird die Station Markt Wolnzach in den Ausnahmetarif Nr. 9 für Stammholz nach Aschaffenburg tr., Gemünden tr., Kitzingen tr., Marktbreit tr., Ochsenfurt tr., Retzbach tr., Schweinfurt Stadt tr., Staffelbach tr. und Würzburg tr. einbezogen.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
415	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Bruchsteine	Voitelsbrunn	Pohrlitz	Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen. Im Uebrigen Einhaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1896	Localtarife	17·7 kr.	14·0 kr.	3·7 kr.	Im Kartirungswege		
416	Kaschau-Oderberger Eisenbahn		Grubenholz, Brennholz und Schwarten	Iglo	Dombrau	Frachtzahlung nach dem factischen Gewichte, mindestens aber für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Widerruf, längstens bis Ende 1896	Localtarif	kr. 42	kr. 35·3	kr. 6·7	Im Kartirungswege		
					Karwin				41	34·8	6·2			
					Oderberg (für Sendungen nach M.-Ostrau und Hruschau)				44	36·3	7·7			
					Teschen				39	32·9	6·1			
417	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Mehl und sonstige Mahlproducte	Zenta	Triest S.B.	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen und Frachtbrief	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarif, bezw. Tarif für den Ungar.-Adriat. Eisenb.-Verb., Heft 2 vom 1. Jänner 1895	301	269	32	Im Kartirungswege		
									Heller pro 100 kg incl. Mgb. und ungar. Transportsteuer					
418	Südbahn-Gesellschaft		Mineralkohle	Graz S.B.	Leoben S.B.	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen unter Einrechnung eines 5%igen Gutgewichtes rücksichtlich der Sendungen ab Trifail und Sagor nach Laibach S.B. Auf- und Abladen durch Parteiorgane. Die Sendungen müssen für Regiezwecke der Localbahn Monfalcone-Cervignano | Valsuganabahn bestimmt und an die Organe der den Betrieb auf den genannten Bahnen führenden k. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen adressirt sein	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarif, bezw. Anhang zu demselben	Heller 36	Heller 28	Heller 8	Im Kartirungswege		
				Trifail	Laibach S.B.				28	20	8			
				Sagor	Laibach S.B.				28	18	10			
				Wörgl	Trento				92	61	31			
				Villach S.B.	Trento				92	77	15			
				Triest S.B.	Monfalcone				28	16	12			
419	Südbahn-Gesellschaft	Graz-Köflacher Eisenbahn	Mineralkohle	Für Kohle, mineralische, welche für Bahnbetriebszwecke der im Betriebe der k. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen stehenden Valsuganabahn von Voitsberg nach Graz zur Beförderung gelangt, wird mit Giltigkeit bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896 rücksichtlich der Graz-Köflacher Eisenbahn ein fünfpercentiges frachtfreies Gutgewicht zugestanden und wird die Ueberfuhrsgebühr von 50 Kreuzern pro Wagen vom Köflacher Bahnhofe zum Südbahnhofe in Graz aufgelassen.										

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
				für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)						per 100 kg				
Fortlaufende Nummer	von der	und im Namen der	für Artikel	von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
420	Südbahn-Gesellschaft		Sand	Rubbia-Savogna	Triest S.B.	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Auf- und Abladen durch die Partei	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarif.	22 Heller	13 Heller	9 Heller	Im Kartirungswege		
421	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Betheiligten Verwaltungen	Mehl und Mahlproducte aus Getreide und Hülsenfrüchten	Bielitz	Grund-Georgenthal	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Weiteres, längst. jedoch bis 31. December 1896	Tarif, Theil II, Heft 2 für den Ost-Nordwest-Oesterr. Eisenbahn-Verband vom 1. Jänner 1894	Bestehen keine directen Frachtsätze	kr. 119·4		Im Kartirungswege		
					Hainspach-Wölmsdorf					124·2				
					Kreibitz-Teichstadt					118·4				
					Reichenberg				kr. 148	108·6	kr. 39·4			
					Rumburg				Bestehen keine directen Frachtsätze	120·6				
					Schluckenau					122·6				
					Schönlinde					119·4				
					Warnsdorf					120·6				
422	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Holz des Specialtarifes 2	Bantsch	Oderberg Bahnhof transito (für Sendungen nach Ratibor)	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1896	Localtarife, u. z. Hauptbahnnetz vom 1. Jänner 1893 und Localbahnen vom 1. Juni 1888	34·9 kr.	21·5 kr.	13·4 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	Bei Verwendung von zwei Wagen per Sendung wird der ermässigte Frachtsatz für das factische Gewicht, mindestens jedoch für 20.000 kg für die verwendeten zwei Wagen in Anwendung gebracht
423	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Kohle	Eisenberg	Bodenbach	Aufgabe als Frachtgut und Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Diese Frachtsätze gelten nur für Regiekohlen-Sendungen der Böhm. Nordbahn und finden nur dann Anwendung, wenn solche an eine Dienststelle der genannten Verwaltung adressirt werden	Bis auf Weiteres, längst. bis 31. December 1896	Localtarif	18	11·1	6·9	Im Kartirungswege		
				Wiesa-Oberleutensdorf					16	9·3	6·7			

Druck von Otto Maass & Sohn. Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt im k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr: Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl. „ das Deutsche Reich . . . 25 Mark „ das übrige Ausland . . . 33 Frcs. Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 16. **Wien, 11. Februar 1896.** **IX. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Reglement für die öffentlichen Landes-Lagerhäuser verbunden mit Freilagern in Lemberg und Krakau.*)

In Ausführung des Landtagsbeschlusses vom 16. October 1888 errichtete der galizische Landesausschuss öffentliche, mit Freilagern verbundene Landes-Lagerhäuser für Getreide aller Art und Spiritus in Lemberg und Krakau, und in Ausführung des Landtagsbeschlusses vom 12. Februar 1894 erweiterte er dieselben auch auf „Waaren aller Art mit Ausschluss von Mineralölen“.

§ 1.

Bestimmung der öffentlichen Landes-Lagerhäuser.

Unternehmer und Eigenthümer der öffentlichen, mit einem Freilager verbundenen Landes-Lagerhäuser ist das Königreich Galizien und Lodomerien sammt dem Grossherzogthume Krakau.

Diese Lagerhäuser sind bestimmt zur Einlagerung:

1. von jeder Art in- und ausländischen, sowohl zollpflichtigen, als auch Transito-Getreides, Hülsenfrüchten, Oelsaaten und nicht besonders benannten Sämereien;
2. von Branntwein, auf welchem die Consumabgabe haftet, insolange bis derselbe entweder der Versteuerung unterworfen oder nach dem Auslande ausgeführt wird;
3. von in- und ausländischen sowohl zollpflichtigen als auch Transitowaaren im Allgemeinen mit Ausschluss der im § 11 des Reglements näher bezeichneten Waaren;
4. von Getreide, Producten, Spiritus und Waaren, welche, zum Consum in die Stadt eingeführt, auch der städtischen Verzehrungssteuer unterliegen würden.

§ 2.

Firma.

Die in das Handelsregister eingetragene Firma der öffentlichen Landes-Lagerhäuser lautet: „Oeffentliches Landes-Lagerhaus verbunden mit einem Freilager in Lemberg“, beziehungsweise in „Krakau“.

§ 3.

Verwaltung.

Der galizische Landesausschuss besorgt die unmittelbare Verwaltung der öffentlichen, mit einem Freilager verbundenen Landes-Lagerhäuser in Lemberg und Krakau.

Mit der Führung dieser Verwaltung und des Betriebes wird je ein vom Landesausschusse ernannter Director betraut.

Der Wirkungskreis des Directors wird durch eine besondere Instruction vom Landesausschusse bestimmt und geregelt.

§ 4.

Der Landesausschuss setzt den Etat sämmtlicher Administrationsbeamten und Diener des öffentlichen Landes-Lagerhauses fest.

*) Genehmigt mit dem im Einvernehmen mit dem k. k. Finanzministerium ergangenen Handelsministerial-Erlasse vom 19. Jänner 1896, Z. 1001.

§ 5.

Sämmtliche Geschäfte des öffentlichen, mit einem Freilager verbundenen Landes-Lagerhauses werden durch die Verwaltung (Direction) ausgeführt:

a) nach den Bestimmungen des Gesetzes vom 28. April 1889, R.-G.-Bl. Nr. 64, „betreffend die Errichtung und den Betrieb öffentlicher Lagerhäuser und die von denselben ausgestellten Lagerscheine“;
b) nach den Vorschriften des auf Grundlage des erwähnten Gesetzes verfassten Reglements;
c) nach dem vom Landesausschusse bestätigten Gebührentarife, welcher in der durch das erwähnte Gesetz vom 28. April 1889 vorgeschriebenen Art und Weise veröffentlicht wird;
d) nach den für die Beamten und Diener des öffentlichen Landes-Lagerhauses erlassenen Dienstvorschriften;
e) überdies rücksichtlich der im Freilager eingelagerten Waaren nach den diesfalls bestehenden Gefällsvorschriften und den erlassenen oder noch zu erlassenden Anordnungen der competenten Finanzbehörden.

§ 6.

Geschäftsumfang.

Der Wirkungskreis des öffentlichen, mit einem Freilager verbundenen Landes-Lagerhauses umfasst im Wesentlichen folgende Geschäfte:

1. Die Aufbewahrung von Waaren und Producten und die Besorgung der mit dem Empfange, der Behandlung während des Lagerns und der Ausfolgung oder Versendung derselben verbundenen Arbeitsleistungen;
2. über Auftrag und auf Rechnung des Hinterlegers oder des Bezugsberechtigten die Besorgung der Verzollung und Versteuerung der Güter, ferners in Vertretung und auf Rechnung des Hinterlegers oder des Bezugsberechtigten die Bestreitung der Ueberfuhrskosten nach dem Lagerhause, als auch aller mit dem Empfange, dem Lagern und der Ausfolgung oder Versendung der Producte verbundenen Auslagen;
3. die Besorgung der Versicherung der eingelagerten Producte gegen Feuersgefahr auf Rechnung des Hinterlegers oder des Bezugsberechtigten.

§ 7.

Rechtsverhältniss der Hinterleger.

Alle diejenigen, welche das Lagerhaus, oder die damit verbundenen Einrichtungen in welcher Weise immer benützen, unterwerfen sich schon durch die Thatsache dieser Benützung den Bestimmungen dieses, beziehungsweise des jeweilig geltenden Lagerhaus-Reglements, sowie des jeweilig festgestellten Gebührentarifes.

§ 8.

Aufträge.

Alle Aufträge an die Lagerhaus-Verwaltung sind schriftlich zu ertheilen; mündliche oder telephonische Aufträge werden nicht berücksichtigt.

Telegraphische Aufträge werden nach bester Auffassung vollführt; für eventuelle Missverständnisse übernimmt das öffentliche Landes-Lagerhaus keine Verantwortung.

Alle Aufträge werden in der Reihenfolge des Eintreffens ausgeführt.

§ 9.

Aviso über die Sendung.

Der Hinterleger ist verpflichtet, die Lagerhaus-Verwaltung vor dem Einsenden des Productes in das öffentliche Landes-Lagerhaus hievon zu avisiren, gleichzeitig aber die Producte mit einem Frachtbriefduplicate oder einem Verzeichnisse der versendeten Producte zu begleiten.

Diese Documente müssen ausser den gesetzlich vorgeschriebenen Erfordernissen, enthalten:

a) das Datum und den Ort der Aufgabe;
b) die genaue Adresse des Hinterlegers mit Angabe seines Vor- und Zunamens und seines Wohnortes;
c) die Gattung des versendeten Productes;
d) die Anzahl und Zeichen der Colli, oder die Bezeichnung der Verladungs- und Verpackungsart;
e) das Bruttogewicht in Kilogrammen, bei Spiritus dagegen die Menge in Hektolitergraden;
f) den Werth, für welchen die Waare gegen Feuersgefahr versichert werden soll.

§ 10.

Gefällsämtliche Documente.

Sämmtliche Documente des Zoll- oder Steueramtes, welche dem Producte mitzufolgen hahen, sind zugleich mit dem Frachtbriefduplicate oder mit dem Verzeichnisse der versendeten Producte der Lagerhaus-Verwaltung beizustellen, widrigenfalls das Product nicht aufgenommen wird.

Rücksichtlich aller aus unrichtigen oder ungenauen Angaben in diesen Documenten entstehenden nachtheiligen Folgen steht der Lagerhaus-Verwaltung, ohne dass hiedurch das Mass der derselben gesetzlich obliegenden Haftung vermindert und der Umfang des ihr zustehenden gesetzlichen Pfandrechtes erweitert würde, das Regressrecht zu.

§ 11.

Die Uebernahme.

Die Lagerhaus-Verwaltung übernimmt die Producte in der Reihenfolge der Beistellung derselben zur Einlagerung, im Falle der gleichzeitigen Beistellung dagegen Seitens mehrerer Hinterleger in der Reihenfolge der Anmeldung.

Soweit es der Raum zulässt (§ 9 des Gesetzes vom 28. April 1889, R.-G.-Bl. Nr. 64), werden Waaren und Producte in Quantitäten von mindestens 500 kg, 500 l oder 1 Kubikmeter Rauminhalt übernommen.

Von der Einlagerung sind ausgeschlossen:

1. alle dem Staatsmonopole unterliegenden Waaren, sowie Gegenstände, welche durch die bestehenden öffentlichen Vorschriften dem Privatverkehre entzogen sind;
2. explodirbare und feuergefährliche Güter, insbesondere Mineralöle;
3. alle dem raschen Verderben unterliegenden, fötide und ansteckende Gerüche verbreitenden Güter;
4. Geld, Gold, Silber, Banknoten und Papiereffecten welcher Art immer, Wechsel, Schuldverschreibungen, Juwelen, Gemälde, Möbel, Kunstwerke etc. und alle Gegenstände von nominalem Werthe.

Die Uebernahme der im Tarife nicht benannten Waaren hängt ausschliesslich vom jedesmaligen Zugeständnisse der Lagerhaus-Verwaltung, welche im gegebenen Falle unbeschadet der Bestimmungen der §§ 46 bis 48 dieses Reglements die Uebernahmsbedingungen festzustellen hat, ab.

Die zur Einlagerung gelangenden Güter müssen äusserlich gut beschaffen, und es muss, wenn sie verpackt sind, die Emballage eine zweckmässige und haltbare sein.

Als unzweckmässig verpackt werden angesehen: zu schwere, voluminöse Kisten ohne Bereifung, schwere Ballen ohne Ueberschnürung, rinnende Fässer und grosse Gebinde ohne Futterreifen.

Waaren, welche auf Verlangen des Hinterlegers im Freien zur Einlagerung gelangen, werden nur gegen eine schriftliche Erklärung des Hinterlegers übernommen, dass er unbeschadet der Bestimmungen der §§ 46—48 dieses Reglements die aus der ungeschützten Lagerung eventuell entstehenden nachtheiligen Folgen auf sich nimmt.

Eine Lagerung zollpflichtiger Waaren im Freien ist — den Fall einer besonderen Bewilligung der Finanzbehörde erster Instanz ausgenommen — jedoch nicht zulässig.

Alle nöthigen Verpackungsreparaturen übernimmt das Lagerhaus auf Rechnung des Hinterlegers oder des Bezugsberechtigten.

Voluminöse Gegenstände können nur nach Ermessen der Verwaltung und gegen separates Abkommen darüber eingelagert werden.

Wenn die übersendete Waare wegen Nichtanmeldung oder wegen Raummangels, in Folge verdorbenen Zustandes, unzweckmässiger Verpackung oder in Folge Belastung mit der Nachnahme nicht übernommen wurde, hat die Direction unverzüglich den Hinterleger telegraphisch darüber zu verständigen und ihn aufzufordern, die Entfernung der Waare aus dem Lagerhause binnen 12 Stunden nach Absendung der telegraphischen Benachrichtigung zu veranlassen, widrigenfalls wird sie die Waare auf Rechnung und Gefahr des Hinterlegers einem ihr als verlässlich bekannten Spediteur überweisen.

Jedwede Kosten und Gebühren, welche im Falle der Verweigerung der Waarenübernahme in das Lagerhaus entstehen, sind vom Hinterleger, beziehungsweise vom Bezugsberechtigten zu tragen und können durch Nachnahme eingehoben werden.

Das Oeffnen der Emballage der Waare behufs Untersuchung ihres Inhaltes findet in der Regel nicht statt.

Ist jedoch Grund zur Annahme vorhanden, dass der Inhalt eines Collo nicht richtig angegeben sei, so ist die Verwaltung zur Oeffnung desselben berechtigt.

Alle daraus entstehenden Folgen treffen den Hinterleger.

Bei den einem Zollverfahren unterliegenden Waaren wird das Aufmachen in Gegenwart der Zollorgane vorgenommen.

§ 12.

Aufbewahrung der Säcke und Fässer.

Leere Säcke und Fässer von den in das öffentliche Landes-Lagerhaus eingesendeten Producten hat der Hinterleger der Waare spätestens binnen 14 Tagen, leere Kisten, Emballagen und Gefässe, leere Zucker-, Cement- und andere Fässer (Gebinde) hingegen längstens binnen 3 Tagen zurückzunehmen, widrigenfalls der Verwaltung des öffentlichen Landes-Lagerhauses das Recht zusteht, dieselben auf Rechnung des Hinterlegers zu verkaufen.

Der Erlös wird nach Abzug der durch den Verkauf verursachten Auslagen dem Hinterleger gutgeschrieben.

Doch kann zwischen der Verwaltung des öffentlichen Landes-Lagerhauses und dem Hinterleger der Waare ein besonderes Uebereinkommen in Betreff der Aufbewahrung der leeren Säcke und Fässer bis zur Zeit der Rücknahme getroffen werden.

§ 13.

Gewicht und Mass.

Die Producte werden nur nach dem Gewichte und Masse, welches bei dem Abwägen oder der Vermessung im öffentlichen Landes-Lagerhause ermittelt wurde, übernommen und ausgefolgt.

Das Gewicht der Producte und Waaren wird in Kilogrammen und das Mass des Spiritus in Hektolitergraden des hunderttheiligen Alkoholometers festgestellt.

§ 14.

Reclamationsverfahren bei Abgängen und Beschädigungen anlangender Producte.

Falls das mittelst Eisenbahn eingesendete Product in beschädigtem Zustande oder in geringerer als in der im Frachtbriefe angegebenen Menge anlangt, hat die Verwaltung des öffentlichen Landes-Lagerhauses die vorgeschriebene Reclamation sofort einzuleiten.

Bei Abgängen und Beschädigungen von Producten, die mittelst anderer Zufuhrmittel anlangen, ist die Lagerhaus-Verwaltung verpflichtet, spätestens binnen 24 Stunden den Hinterleger hievon zu verständigen.

§ 15.

Entrichtung der Frachtgebühren.

Die auf den eingelagerten Producten haftenden Frachtgebühren, sowie die sonstigen mit dem Transporte verbundenen Spesen werden in der Regel von der Verwaltung des öffentlichen Landes-Lagerhauses auf Rechnung des Hinterlegers der Waare und gegen tarifmässiges Zinseneinheben berichtigt.

Jedoch kann die Lagerhaus-Verwaltung der Bestreitung dieser Auslagen in Vertretung des Hinterlegers sich entziehen, falls sie der Ansicht wäre, dass hieraus ein Verlust für das öffentliche Landes-Lagerhaus erwachsen könnte.

Der Hinterleger bleibt dem Landes-Lagerhause durch ein Jahr und sechs Wochen, vom Tage der Einlagerung an gerechnet, haftbar für etwaige Frachten- und Gebührennachzahlungen, welche die Lagerhaus-Verwaltung nachträglich auf das eingelagerte Gut zu leisten hat.

Gegen Nachnahme aufgegebene Waaren werden nicht aufgenommen.

§ 16.

Aviso.

Die Verwaltung des öffentlichen Landes-Lagerhauses stellt für jedes eingelagerte Product ein auf den Namen des Hinterlegers der Waare lautendes Aviso (Eingangsrechnung) aus.

Das Aviso soll nachstehende Daten enthalten:

a) Das Datum der Einlagerung des Productes;
b) die laufende Zahl des Aviso und des Lagerbuches;
c) den Vor- und Zunamen, den Stand und Wohnort des Hinterlegers;
d) den Absendungsort, von welchem das Product anlangte;
e) die Anzahl und Zeichen der Colli;

f) die Gattung, das Gewicht oder das Mass des Productes;
g) die Angabe, in welchem Werthe und für welche Zeitdauer das eingelagerte Product versichert wurde;
h) die Angabe der auf Rechnung des Hinterlegers bereits entrichteten und noch aushaftenden Gebühren.

§ 17.

Lagerschein.

Die Lagerhaus-Verwaltung ist verpflichtet, dem Hinterleger auf dessen Verlangen über das von ihm eingelagerte Product einen nach den Bestimmungen der §§ 17 und 18 des Gesetzes vom 28. April 1889, R.-G.-Bl. Nr. 64 und mit den Rechtswirkungen dieses Gesetzes ausgefertigten Lagerschein auszustellen.

Der Lagerschein, welcher aus einem bei der Lagerhaus-Verwaltung fortlaufend geführten gleichlautenden Juxtenbuche ausgeschnitten wird, besteht aus zwei zusammenhängenden, jedoch von einander trennbaren Theilen, und zwar:

1. aus dem Lagerbesitzscheine (Recepisse), und
2. dem Lagerpfandscheine (Warrant).

Die Partei hat von jedem zur Ausfertigung gelangenden Lagerscheine die nach § 40 des Gesetzes vom 28. April 1889, R.-G.-Bl. Nr. 64, entfallende Stempelgebühr zu entrichten und der Lagerhaus-Verwaltung für die Ausfertigung oder das weitere Verfahren mit dem Lagerscheine die tarifmässige Gebühr zu vergüten.

§ 18.

Das Aviso, wie auch der Lagerschein wird von den zur Fertigung der Firma des öffentlichen Landes-Lagerhauses berechtigten Lagerhaus-Beamten unterschrieben.

Die Namen und Unterschriften der letzteren veröffentlicht die Verwaltung in der amtlichen Lemberger Zeitung und durch Anschlag in dem öffentlichen Landes-Lagerhause.

§ 19.

Das weitere Verfahren mit den Lagerscheinen, die Rechte und Pflichten der Eigenthümer der Lagerscheine und eines jeden ihrer Bestandtheile, sowie die Rechte und Pflichten des die Lagerscheine ausstellenden öffentlichen Landes-Lagerhauses sind im Gesetze vom 28. April 1889, R.-G.-Bl. Nr. 64, festgesetzt.

§ 20.

Umtausch des Lagerscheines.

Der im Sinne des Art. 36 der Allgemeinen Wechselordnung als Eigenthümer legitimirte Inhaber beider Theile des Lagerscheines kann von der Verwaltung des öffentlichen Landes-Lagerhauses die Ausstellung eines neuen, unmittelbar auf seinen Namen lautenden Lagerscheines verlangen.

Er ist auch berechtigt, insofern gefällsämtliche Vorschriften nicht entgegenstehen, die Theilung der hinterlegten Waare in beliebige kleine Partien (unter Beobachtung der Bestimmungen der §§ 39, Abs. 3, und 40 dieses Reglements) und die Ausstellung so vieler neuer, unmittelbar auf seinen Namen lautender Lagerscheine zu verlangen, als durch die Theilung der Waare neue Partien entstehen.

Das im ersten Absatze dieses Paragraphen bezeichnete Recht kann auch von beiden Parteien, in deren Händen sich je ein Theil des Lagerscheines befindet, ausgeübt werden, wenn es von ihnen gleichzeitig beansprucht wird.

In allen Fällen haben die Eigenthümer des Lagerscheines die durch ihr Begehren hervorgerufenen Kosten zu tragen, und hat die Lagerhaus-Verwaltung den ursprünglichen Lagerschein einzuziehen.

Der Lagerhaus-Verwaltung steht hiebei das Recht zu, den neuen Lagerschein mit dem ursprünglichen Datum zu versehen.

§ 21.

Für die Identität des Hinterlegers mit der auf dem Lagerscheine als Hinterleger namentlich bezeichneten Person, dann für die Identität des im Sinne des Art. 36 der Allgemeinen Wechselordnung als Eigenthümer legitimirten Inhabers beider Theile oder eines Theiles des Lagerscheines mit der im Lagerscheine als Eigenthümer bezeichneten Person übernimmt die Unternehmung des öffentlichen Landes-Lagerhauses keinerlei Haftung.

Auch ist dieselbe zur Prüfung der Echtheit der Indossamente nicht verpflichtet.

§ 22.

Amortisation der Lagerscheine.

Bei der Amortisation des in Verlust gerathenen Lagerscheines, oder eines der beiden Theile des Lagerscheines ist nach den Bestimmungen des § 39 des Gesetzes vom 28. April 1889, R.-G.-Bl. Nr. 64, zu verfahren.

§ 23.

Versicherung eingelagerter Producte gegen Feuerschaden.

Sämmtliche in dem öffentlichen Landes-Lagerhause eingelagerten Producte versichert die Lagerhaus-Verwaltung bei der Wechselseitigen Versicherungsgesellschaft in Krakau.

Die Producte werden in dem vom Hinterleger bestimmten Werthe versichert.

§ 24.

Sollte der Hinterleger den Versicherungswerth des eingelagerten Productes nicht bestimmt haben, so setzt die Verwaltung des öffentlichen Landes-Lagerhauses diesen Versicherungswerth nach eigenem Ermessen fest.

Der Hinterleger ist verpflichtet, die durch die Verwaltung des öffentlichen Landes-Lagerhauses entrichtete Versicherungsprämie dieser Verwaltung zu ersetzen.

Es steht jedoch dem Hinterleger, beziehungsweise dem Bezugsberechtigten frei, den von der Verwaltung des öffentlichen Landes-Lagerhauses festgesetzten Versicherungswerth nachträglich auf eigene Rechnung zu erhöhen oder herabzusetzen.

§ 25.

Die Verwaltung des öffentlichen Landes-Lagerhauses versichert die Waaren und Producte in der Wechselseitigen Versicherungsgesellschaft in Krakau, beziehungsweise in der Repräsentanz dieser Gesellschaft in Lemberg schon vom Zeitpunkte der Einlagerung der Waare oder des Productes an.

§ 26.

Die in dem öffentlichen Landes-Lagerhause eingelagerten Producte werden für die ganze vom Hinterleger bei der Einlagerung bestimmte Dauer der Einlagerung und in Ermangelung einer solchen Bestimmung auf ein Jahr versichert.

§ 27.

Die Versicherungsgebühr hat der Hinterleger der Waare, beziehungsweise der Eigenthümer des Lagerscheines, letzterer nach Massgabe des § 43, Abs. 2, des Reglements, zu tragen und dieselbe der Lagerhaus-Verwaltung bei dem Austritte des Productes aus dem Lager zu ersetzen.

§ 28.

Wenn das in dem öffentlichen Landes-Lagerhause eingelagerte Product einen Feuerschaden erleidet, so wird den vom Feuerschaden Betroffenen nur die von der Wechselseitigen Versicherungsgesellschaft in Krakau ausgezahlte Summe, und zwar nach Abzug der von der Verwaltung zu entrichtenden Versicherungsgebühr und sämmtlicher sonstigen, der Verwaltung des öffentlichen Landes-Lagerhauses zukommenden und auf dem eingelagerten Producte bis zum Beginne des Brandes haftenden Gebühren und Spesen, dem Eigenthümer des Lagerscheines gegenüber mit der im § 43, Abs. 2, des Reglements enthaltenen Einschränkung als Ersatz geleistet.

Es wird hiemit die Bestimmung des § 15 des Gesetzes vom 28. April 1889 in Anwendung gebracht, wonach im Falle eines Feuerschadens der Versicherungsbetrag an Stelle der Waare tritt.

Die Verwaltung des öffentlichen Landes-Lagerhauses ist somit ausschliesslich berechtigt, den Versicherungsbetrag für das abgebrannte Product von der Versicherungsgesellschaft in Empfang zu nehmen.

§ 29.

Aufbewahrung der Producte.

Jede in das öffentliche Landes-Lagerhaus aufgenommene Waarenpartie wird mit der im § 32 vorgesehenen Ausnahme abgesondert aufbewahrt.

§ 30.

Die Verwaltung des öffentlichen Landes-Lagerhauses nimmt über Verlangen des Hinterlegers, beziehungsweise des Eigenthümers des Lagerscheines mittelst bestehender Vorrichtungen alle zum Reinigen oder Trocknen des Productes nöthigen Manipulationen vor.

Sollte jedoch die Lagerhaus-Verwaltung eine Manipulation als unentbehrlich erachten, um die Waare vor Verderben zu schützen, so kann diese auch ohne Verlangen des Hinterlegers, beziehungsweise des Eigenthümers des Lagerscheines auf dessen Rechnung angeordnet werden, ohne jedoch die mehreren Hinterlegern gehörenden Waarenpartien zu vermengen.

Mit Waaren jedoch, über welche ein Lagerschein ausgestellt ist, können Manipulationen, welche eine Veränderung im Werthe oder in der Bezeichnung der Waare zur Folge haben könnten, nur im Einvernehmen mit den Eigenthümern der beiden Theile des Lagerscheines vorgenommen werden.

Die Lagerhaus-Unternehmung hat jede Manipulation, welche mit der eingelagerten Waare im Sinne des gegenwärtigen Paragraphen vorgenommen wird, auf beiden Theilen des Lagerscheines und in ihrem Lagerbuche zu vermerken.

§ 31.

Die nach dem Tarife zu berechnende Gebühr für vorgenommene Manipulationen hat der Hinterleger oder nach Massgabe des § 43, Abs. 2, des Reglements der Eigenthümer des Lagerscheines zu ersetzen.

§ 32.

Aufbewahrung des Spiritus.

Der Spiritus wird in einem abgesonderten, aus feuersicherem Materiale aufgeführten Magazine in eisernen Reservoiren aufbewahrt.

Partien unter 1000 hl Spiritus müssen zur Einlagerung in grossen Reservoiren zusammengemengt werden (§ 48 des Gesetzes vom 28. April 1889, R.-G.-Bl. Nr. 64), wobei jedoch in den Lagerhausbüchern genau zu vermerken ist, wie viel Hektolitergrade von jedem Hinterleger zur Einlagerung aufgenommen worden sind.

Wenn der Hinterleger 1000 oder mehr Hektoliter Spiritus einlagert und sich verpflichtet, den Lagerzins für den ganzen Rauminhalt des Behälters oder der Behälter, in denen sein Spiritus aufbewahrt wird, zu entrichten, so wird sein Spiritus mit dem eines anderen Hinterlegers nicht vermengt.

Geaichte Vorrichtungen für den Empfang des Spiritus bei dessen Einlagerung geben genau das Mass und den Alkoholgrad desselben an, und das öffentliche Landes-Lagerhaus folgt ebenso viele Hektolitergrade aus, als es aufgenommen hat, nach Abzug des durch die Manipulation bei der Uebernahme und Ausfolgung entstandenen Abganges (Calo) und des Percentsatzes für Schwendung während der Lagerung.

Die Höhe des durch die Manipulation verursachten Abganges (Calo) wird mit $^1/_2$ pCt. bei der Einlagerung und mit $^1/_2$ pCt. bei der Auslagerung des Spiritus berechnet.

Die Höhe des durch die Schwendung verursachten Abganges wird für die ersten 3 Monate auf $^1/_3$ pCt. monatlich normirt; für die nächstfolgenden 9 Monate wird keine Schwendung berechnet.

Sollte der Spiritus länger als 12 Monate lagern, so berechnet man wieder $^1/_3$ pCt. Schwendung monatlich für jeden der ersten 3 Monate des nachfolgenden Jahres.

§ 33.

Versandt von Spiritus und unverzollten Waaren ins Ausland.

Sowohl Spiritus, von dem die Steuer noch nicht entrichtet worden ist, als auch unverzollte Waaren und Producte werden auf Verlangen der Bezugsberechtigten unter Beobachtung der diesbezüglich geltenden gefällsämtlichen Vorschriften ins Ausland versendet.

§ 34.

Entrichtung der Steuer, des Zolles und der Verzehrungsabgabe.

Wenn die ohne Entrichtung des Zolles, der Steuer oder anderer Gebühren im Freilager eingelagerten Producte aus dem öffentlichen Landes-Lagerhause zum inländischen Verbrauche (Consum) ausgefolgt werden sollen, so ist von denselben der gesetzliche Zoll nebst den etwa noch weiters entfallenden Eingangsabgaben, wie z. B. Nebengebühren, Spielkartenstempel u. dgl., die Steuer, und eventuell, wenn sie zum Consum innerhalb derjenigen Stadt, welche zugleich der Sitz des Landes-Lagerhauses ist, bestimmt sind, auch die städtische Verzehrungsabgabe zu entrichten.

Im obigen Falle hat der Hinterleger, beziehungsweise der Eigenthümer des Lagerscheines, letzterer nach Massgabe des § 43, Abs. 2, des Reglements, oder über deren schriftliches Verlangen und auf Rechnung des Ver-

langenden die Verwaltung des öffentlichen Landes-Lagerhauses die diesbezüglichen Gebühren zu entrichten.

Der Hinterleger des Productes oder nach Massgabe des § 43, Abs. 2, des Reglements der Eigenthümer des Lagerscheines ist in diesem Falle verpflichtet, der Verwaltung des öffentlichen Landes-Lagerhauses alle diese Auslagen beim Austritte der Producte aus dem Lager zu ersetzen.

Von dem auf diese Auslagen verwendeten Baargelde wird die Lagerhaus-Verwaltung die tarifmässigen Zinsen einheben.

§ 35.

Besichtigungsrecht.

Dem Hinterleger der Waare, beziehungsweise dem Eigenthümer des Besitzscheines, sowie dem Eigenthümer des Pfandscheines (Warrant) ist die Besichtigung des eingelagerten Productes nach vorheriger Anmeldung bei der Lagerhaus-Verwaltung in den für das Lagerhaus festgesetzten Geschäftsstunden gestattet.

§ 36.

Bemusterungsrecht.

Die Entnahme von Mustern der im Lagerscheine angegebenen Waaren ist dem Hinterleger, beziehungsweise dem Eigenthümer des Lagerbesitzscheines nach vorheriger Anmeldung bei der Lagerhaus-Verwaltung in den Geschäftsstunden der letzteren und insofern gestattet, als dadurch der Werth des Lagergutes nicht geschmälert wird.

Die Ausfolgung der Muster erfolgt das erstemal unentgeltlich, für die weitere Ausfolgung von Mustern wird die im Tarife festgesetzte Gebühr eingehoben.

Proben von zollpflichtigen Waaren dürfen nur über zollämtliche Gestattung und eventuell gegen vorherige Entrichtung der entfallenden Eingangszollgebühr entnommen werden.

Bezüglich der Entnahme und Wegbringung von Proben von Branntwein, auf dem die Consumabgabe haftet, unter einem Hektoliter sind die besonderen Anweisungen zu beachten, welche vom k. k. Finanzministerium erlassen werden.

§ 37.

Spedition der eingelagerten Producte.

Die Verwaltung des öffentlichen Landes-Lagerhauses besorgt auf schriftliches Verlangen des Bezugsberechtigten die Spedition des eingelagerten Productes gegen Ersatz der gemachten Auslagen und gegen Entrichtung der tarifmässigen Gebühr.

§ 38.

Sämmtliche von der Verwaltung des öffentlichen Landes-Lagerhauses auf Rechnung des Hinterlegers des Productes gemachten Auslagen, die Lagerzinsgebühr, die Gebühren für die Abwage, das Aus- und Einladen, die Kosten der Spedition des Productes u. s. w. hat der Lagerhaus-Verwaltung der Hinterleger, bezw. nach Massgabe des § 43, Abs. 2, des Reglements der Eigenthümer des Lagerscheines unmittelbar vor dem Austritte des Productes aus dem Lager zu entrichten.

Doch ist die Verwaltung des öffentlichen Landes-Lagerhauses berechtigt, auch früher die Berichtigung dieser Gebühren vom Hinterleger, bezw. vom Eigenthümer des Lagerscheines zu verlangen.

§ 39.

Ausfolgung der eingelagerten Producte.

Die Ausfolgung der eingelagerten Producte kann auf einmal oder in Partien stattfinden.

Doch muss der Eigenthümer der beiden Theile des Lagerscheines, nach Massgabe des § 43, Abs. 2, des Reglements, schon beim Bezuge der ersten Partie alle auf dem gesammten eingelagerten Producte haftenden Gebühren entrichten.

Emballirte Waaren können nur in ganzen Colli verabfolgt werden; das Theilen derselben ist ausgeschlossen.

§ 40.

Wie gross jeder der aus dem Lager auszufolgenden Theile oder Productenpartien sein soll, bestimmt der Eigenthümer beider Theile des Lagerscheines; das Minimum der zu entnehmenden Quantität wird jedoch auf 500 kg, 500 l oder 1 m^3 festgestellt.

Das Verabfolgen von noch kleineren Partien hängt, soweit die Gefällsvorschriften nicht entgegenstehen, von dem Ermessen der Lagerhaus-Verwaltung ab.

§ 41.

Beim Bezuge des eingelagerten Productes muss der Bezugsberechtigte der Verwaltung des öffentlichen Landes-Lagerhauses den Lagerschein in beiden Bestandtheilen (Recepisse und Warrant) zurückstellen.

Wenn aber die Ausfolgung des eingelagerten Productes partienweise stattfindet, so wird von der Verwaltung des öffentlichen Landes-Lagerhauses auf beiden Theilen des Lagerscheines vorgemerkt, welcher Theil des ursprünglich eingelagerten Productes bereits bezogen worden ist.

Ohne gleichzeitige Rückstellung des Warrants kann die Ausfolgung der Waare von dem Eigenthümer des Besitzscheines nur begehrt werden, wenn die Pfandsumme sammt den etwaigen, bis zum Verfallstage des Warrants zu berechnenden Zinsen (§ 20, Z. 2, des Gesetzes vom 28. April 1889, R.-G.-Bl. Nr. 64) bei der Lagerhaus-Verwaltung zur Ausfolgung an den Eigenthümer des Warrants hinterlegt wird.

Dass der Warrant noch nicht fällig oder die Lagerzeit noch nicht abgelaufen oder der Eigenthümer des Warrants nicht bekannt ist, bildet kein Hinderniss für die Anwendung der vorstehenden Bestimmungen.

Ist auf dem Warrant ein besonderer Domiciliat benannt (§ 21 des oberwähnten Gesetzes), so hat die Lagerhaus-Verwaltung denselben von der erfolgten Hinterlegung zu verständigen.

Der zur Einlösung des Warrants bei der Lagerhaus-Verwaltung hinterlegte Betrag ist von dieser an den Eigenthümer des Warrants unter Einziehung des letzteren auszufolgen, und wenn die Behebung nicht binnen drei Monaten nach Verfall des Warrants erfolgt, bei Gericht zu erlegen.

§ 42.

Einlagerungsdauer.

Die Dauer der Einlagerung hängt mit Ausnahme der im § 44 dieses Reglements angegebenen Fälle von dem Willen des Hinterlegers der Waare ab, sofern dieser sämmtliche auf dem eingelagerten Producte haftenden Gebühren und Abgaben (Spesen) regelmässig entrichtet.

§ 43.

Gesetzliches Pfandrecht der Lagerhaus-Unternehmung.

Die Lagerhaus-Unternehmung hat nach § 28 des Gesetzes vom 28. April 1889, R.-G.-Bl. Nr. 64, während der Dauer der Einlagerung ein auch im Falle des Concurses aufrecht bleibendes, allen übrigen Rechten vorgehendes Pfandrecht an der eingelagerten Waare:

a) wegen der dem Reglemente und dem Tarife entsprechenden, für die Einlagerung, Aufbewahrung, Behandlung, Versicherung und Ausfolgung der Waare entfallenden eigenen Gebühren, und

b) wegen aller von ihr zur Bezahlung von Zöllen, Verzehrungssteuern, Transport- und Erhaltungskosten, oder aus anderen Gründen für Rechnung des Hinterlegers rücksichtlich der Waare bestrittenen Vorauslagen, sowie überhaupt wegen aller Forderungen aus laufender Rechnung in gesetzlich zulässigen (§ 12 des Gesetzes vom 28. April 1889, R.-G.-Bl. Nr. 64) Lagerhaus-Geschäften.

Ist ein Lagerschein ausgestellt, so kann dieses Pfandrecht gegenüber dem Eigenthümer des Lagerscheines oder eines der beiden Theile desselben nur insoweit geltend gemacht werden, als bei der Ausstellung des Lagerscheines die Höhe der Forderungen der Lagerhaus-Unternehmung an den Hinterleger in beiden Theilen des Lagerscheines ersichtlich gemacht worden ist; oder wofern es sich um rücksichtlich dieser Waare erst seit Ausstellung des Lagerscheines aufgelaufene eigene Gebühren der Lagerhaus-Unternehmung handelt, nur insoweit, als diese Gebühren für die in dem Lagerscheine im voraus bestimmte Dauer der Lagerzeit (§ 18, Z. 6, des Gesetzes vom 28. April 1889, R.-G.-Bl. Nr. 64), und wenn keine Lagerzeit angegeben ist, für eine Dauer von nicht mehr als einem Jahre vom Tage der Ausstellung des Lagerscheines entfallen.

§ 44.

Verkaufsrecht der Lagerhaus-Unternehmung

Die Verwaltung des öffentlichen Landes-Lagerhauses ist nach der an den Hinterleger vorher gerichteten Verständigung und eventuell auch nach Zustimmung der Gefällsorgane zum Verkaufe des eingelagerten Productes berechtigt:

1. wenn die auf eine bestimmte Zeit eingelagerten Producte nicht nach Ablauf der verabredeten Lagerzeit bezogen werden;
2. wenn die auf unbestimmte Zeit eingelagerten Producte nicht innerhalb eines Jahres von der Einlagerung, und wenn über die eingelagerten Producte ein Lagerschein ausgestellt ist, nicht innerhalb eines Jahres von der Ausstellung des Lagerscheines bezogen werden;
3. wenn das eingelagerte Product vom Verderben bedroht wird (§ 33 des Gesetzes vom 28. April 1889, R.-G.-Bl. Nr. 64).

Die Durchführung des in oberwähnten Fällen statthaften Verkaufes, die Verwendung des Erlöses und das Regressrecht des Eigenthümers des Warrants bestimmen die §§ 34, 35 und 36 des Gesetzes vom 28. April 1889, R.-G.-Bl. Nr. 64.

§ 45.

Rechtliche Beschränkungen der Lagerhaus-Unternehmung.

Obigen Fall ausgenommen, darf die Lagerhaus-Verwaltung laut § 12 des Gesetzes vom 28. April 1889, R.-G.-Bl. Nr. 64, mit Producten weder für eigene noch für fremde Rechnung Handel treiben. Ebenso darf die Lagerhaus-Verwaltung die im eigenen Lagerhause eingelagerten Producte weder für eigene noch für fremde Rechnung belehnen.

§ 46.

Haftung des öffentlichen Landes-Lagerhauses.

Die Unternehmung des öffentlichen Landes-Lagerhauses (d. i. das Land Galizien) haftet für jeden Schaden, welcher aus der Vernachlässigung der Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmannes bei den aus dem Betriebe des Lagerhauses sich ergebenden geschäftlichen Verrichtungen entsteht.

Die Lagerhaus-Verwaltung hat die Anwendung dieser Sorgfalt zu beweisen.

§ 47.

Die Unternehmung des öffentlichen Landes-Lagerhauses haftet für ihre Beamten und andere Personen, deren sie sich bei ihren Verrichtungen bedient (§ 14 des Gesetzes vom 28. April 1889, R.-G.-Bl. Nr. 64).

§ 48.

Wegen Verlustes, Verminderung oder Beschädigung des Lagergutes, welche bei der Ausfolgung nicht erkennbar waren, kann die Unternehmung des öffentlichen Landes-Lagerhauses nur dann in Anspruch genommen werden, wenn die Feststellung des Verlustes, der Verminderung oder der Beschädigung ohne Verzug nach der Entdeckung im Sinne des Artikels 348 des allgemeinen Handelsgesetzbuches nachgesucht worden ist und bewiesen wird, dass der Verlust, die Verminderung oder die Beschädigung während der Zeit seit der Empfangnahme durch das Lagerhaus bis zur Ausfolgung aus demselben entstanden ist.

Nach erfolgter Empfangnahme der Waare erlischt jeder Anspruch wegen Verminderung oder Beschädigung der Waare auch dann, wenn dieselben bei der Ausfolgung aus dem Lagerhause nicht erkennbar waren und erst später entdeckt worden sind, in dem Falle, wenn der Anspruch nicht binnen vier Wochen nach der Ausfolgung bei der Unternehmung des öffentlichen Landes-Lagerhauses schriftlich angemeldet worden ist.

§ 49.

Unter der Voraussetzung des § 46 des Reglements haftet das öffentliche Landes-Lagerhaus nicht für die Beschädigungen und Verluste, welche durch Krieg, feindliche Einfälle, Aufstand und Aufruhr, öffentliche Gewaltthätigkeit oder Elementarereignisse, Anordnung irgend einer Behörde oder feindlichen Macht, auch wenn eine solche Anordnung zu anderen Zwecken als zur Einschränkung des Brandes getroffen worden wäre, oder durch die Versicherungsinteressenten selbst absichtlich oder wissentlich herbeigeführt werden.

Unter derselben Voraussetzung haftet das öffentliche Landes-Lagerhaus nicht für den Schaden in Folge Verderbens einer in Verpackung eingelagerten Waare, für jenen Abgang in der Menge des eingelagerten Productes, welcher durch das Schütten, Reinigen und Trocknen des Productes entstanden, sowie jenen durch den im § 32 dieses Reglements festgesetzten Abgang an Spiritusmenge in Folge Schwendung und Calirung.

§ 50.

Die Verjährung der Klagen und Einreden gegen die Lagerhaus-Unternehmung wegen Verlustes, Ver-

minderung, Beschädigung oder verspäteter Ausfolgung der Waare richtet sich nach den im Artikel 386 des Handelsgesetzbuches für den Spediteur gegebenen Bestimmungen.

Demzufolge beginnt die Frist in Ansehung der Klagen wegen gänzlichen Verlustes mit dem Ablaufe des Tages, an welchem die Ablieferung hätte bewirkt werden müssen, in Ansehung der Klagen wegen Verminderung, Beschädigung oder verspäteter Ablieferung mit dem Ablaufe des Tages, an welchem die Ablieferung geschehen ist.

Dem rechtzeitig Reclamirenden hat die Verwaltung des öffentlichen Landes-Lagerhauses zu bescheinigen, dass die Reclamation eingebracht worden ist.

Das bei der Lagerhaus-Verwaltung eingebrachte Reclamationsbegehren ist, falls die Austragung der Angelegenheit durch das Schiedsgericht angestrebt wird, binnen acht Tagen ziffermässig genau zu begründen und bei der Lagerhaus-Verwaltung schriftlich einzureichen.

Die Verwaltung des öffentlichen Landes-Lagerhauses ist verpflichtet, die Eingabe des Reclamirenden binnen 8 Tagen nach deren ziffermässiger Begründung zu beantworten.

Sollte aber der Reclamirende die Entscheidung nicht acceptiren, so kann die Angelegenheit unter Zustimmung beider Parteien von dem nach den §§ 54 und 55 des Reglements zusammengesetzten Schiedsgerichte entschieden werden.

Obige Reclamationsbestimmungen finden keine Anwendung, falls sich die Partei mit ihrer Klage an das ordentliche Gericht wendet.

§ 51.

Schiedsgericht.

Alle Streitigkeiten, welche zwischen der Unternehmung oder der Verwaltung des öffentlichen Landes-Lagerhauses einerseits und den Parteien andererseits sich ergeben, können unter beiderseitiger Zustimmung von einem Schiedsgerichte entschieden werden.

Berufungen gegen Erkenntnisse des Schiedsgerichtes sind nicht zulässig (§ 11 des Gesetzes vom 28. April 1889, R.-G.-Bl. Nr. 64).

Die ein Schiedsgericht verlangende Partei hat bei der Verwaltung des öffentlichen Landes - Lagerhauses einen durch diese Verwaltung zu bestimmenden Vorschuss von höchstens 100 Gulden ö. W. auf Bestreitung der Kosten zu erlegen.

§ 52.

Die Klage auf Ungiltigkeit des Schiedsspruches muss binnen der unerstreckbaren Frist von acht Tagen nach der Zustellung des Schiedsspruches bei jenem ordentlichen Richter erster Instanz, welcher zur Entscheidung in der Hauptsache berufen wäre, schriftlich eingebracht werden.

Die bei Gericht überreichte Klage muss mit der Unterschrift eines Advocaten versehen sein.

§ 53.

Durch die Erhebung der Klage auf Ungiltigkeit eines Schiedsspruches wird die Execution desselben nicht gehemmt.

§ 54.

Beide Parteien haben binnen acht Tagen vom Tage der von einer Partei ziffermässig begründeten und der anderen mitgetheilten oder von beiden in derselben Weise erhobenen Entschädigungsansprüche schriftlich zu erklären, ob sie sich einem Schiedsgerichte unterwerfen oder nicht.

Wenn beide Parteien das Schiedsgericht wählen, haben sie innerhalb acht Tagen nach Eingang der diesbezüglichen Erklärungen ihre Schiedsrichter zu wählen (§ 55 des Reglements) und der Gegenpartei namhaft zu machen.

Wird innerhalb der letzteren Frist von einer Partei die Erklärung, dass der von ihr gewählte Schiedsrichter die Wahl annimmt, nicht beigebracht, so wird auf Antrag der Gegenpartei der Präsident der Handels- und Gewerbekammer in Lemberg, bezw. in Krakau spätestens binnen 14 Tagen nach Zustellung des Ersuchens den Schiedsrichter bestellen.

Anderen Falles tritt der Schiedsvertrag ausser Wirksamkeit.

§ 55.

Wahl und Zusammensetzung des Schiedsgerichtes.

Das Schiedsgericht besteht aus drei Mitgliedern, von denen ein Mitglied von der Direction des öffentlichen Landes-Lagerhauses, das zweite von der Gegenpartei gewählt wird.

Die so gewählten Schiedsrichter wählen das dritte Mitglied, den Obmann.

Wenn die gewählten Schiedsrichter innerhalb der nachfolgenden acht Tage über die Wahl des Obmannes nicht einig werden, so hat der Präsident der Handels- und Gewerbekammer in Lemberg, resp. in Krakau denselben spätestens binnen 14 Tagen nach Zustellung der Anzeige von Seiten der Schiedsrichter, dass sie über die Wahl des Obmannes nicht einig geworden sind, zu ernennen.

§ 56.

Verfahren vor dem Schiedsgerichte; Vollziehung der schiedsgerichtlichen Erkenntnisse.

Das Schiedsgericht ist an eine bestimmte Gerichtsordnung nicht gebunden; es verhandelt und entscheidet nach seinem besten Wissen und Gewissen.

Das Schiedsgericht ist berechtigt, auch auf den durch die unterliegende Partei zu leistenden Ersatz der Baarauslagen und anderer Kosten, insbesondere der Stempelgebühren, zu erkennen.

Das Schiedsgericht hat seinem Erkenntnisse eine kurze Begründung beizugeben.

Die Vollziehung der schiedsrichterlichen Erkenntnisse ist bei dem ordentlichen Richter erster Instanz, welcher zur Entscheidung in der Streitsache berufen wäre, anzusuchen.

§ 57.

Publication.

Das Reglement, der Gebührentarif und allfällige Abänderungen derselben, sowie allmonatliche Ausweise über die Bewegung und den Stand der eingelagerten Producte und der Lagerscheine werden im Verordnungs-Blatte des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt und in der ämtlichen Lemberger Zeitung kundgemacht.

Ueberdies sollen das Reglement und der Gebührentarif im Lagerhause an allgemein zugänglicher Stelle angeschlagen und können im Lagerhause behoben werden.

§ 58.

Beschwerden.

Beschwerden über die Lagerhaus-Verwaltung und deren Organe sind an den Landesausschuss des Königreiches Galizien und Lodomerien sammt dem Grossherzogthume Krakau zu richten.

§ 59.

Lagerhaus-Ordnung.

Die Besorgung der Geschäfte im öffentlichen Landes-Lagerhause findet mit Ausnahme von Sonn- und Feiertagen täglich, und zwar Vormittags von 9—12 Uhr das ganze Jahr hindurch, Nachmittags hingegen in der Zeit vom 1. October bis Ende März von 2—4 Uhr, und in der Zeit vom 1. April bis Ende September von 3—6 Uhr statt.

§ 60.

Fremden ist der Eintritt in das öffentliche Landes-Lagerhaus nur mit Erlaubniss der Lagerhaus-Verwaltung gestattet.

Das Besichtigungs- und Bemusterungsrecht Seitens der Hinterleger oder der Lagerscheinbesitzer ist mit den Bestimmungen der §§ 35 und 36 des Reglements festgestellt.

§ 61.

Auskünfte über im Lagerhause erliegende Güter oder über daselbst gemachte Geschäfte werden nur den zur Einholung solcher Auskünfte legitimirten Interessenten ertheilt, und sind die Bediensteten der Lagerhaus-Verwaltung zur pünktlichen Befolgung dieser Vorschrift angewiesen, weshalb sie sich in dem Verkehre mit den Parteien jedes nicht zur Sache gehörigen Gespräches zu enthalten haben.

§ 62.

Die Verabreichung jeder Art von Geschenken und Belohnungen an die Magazinsbediensteten oder Arbeiter ist streng untersagt.

§ 63.

Der Austritt von Gütern aus dem Landes-Lagerhause oder von Personen mit irgend welchen Packeten, Säcken u. dgl. ist ohne Legitimation der Verwaltung untersagt.

§ 64.

Das Tabakrauchen in den Magazinen, auf dem Hofe und im ganzen Bereiche des öffentlichen Landes-Lagerhauses ist verboten.

Die Lagerhaus-Beamten dürfen nur im Verwaltungsgebäude rauchen.

§ 65.

Uebergangsbestimmung.

Die bisherigen besonderen Reglements für das öffentliche, mit einem Freilager verbundene Landes-Lagerhaus in Lemberg und Krakau werden ausser Kraft gesetzt.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Linie Wien—Eger: Erweiterung der Station Schwarzenau: Bauconsensertheilung.) Auf Grund des anstandslosen Ergebnisses der am 31. December 1895 durchgeführten politischen Begehung des Projectes der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen, betreffend die Erweiterung der Station Schwarzenau der Linie Wien—Eger aus Anlass des Anschlusses der Localbahn Schwarzenau-Zwettl, wurde der Bauconsens ex commissione ertheilt. [E.-M.-Z. 283.]

Südbahn-Gesellschaft. (Linie Wien—Triest: Kesselhaus in Wien.) Durch Herstellung von zwei Anbauten und Ausführung von Geleiseumgestaltungen wurde die Werkstätte am Bahnhofe in Wien vergrössert.
[12. Jänner, H.-M.-Z. 75.628 ex 1895.]

— (Schrankenumgestaltung in Pottschach.) Auf Grund des anstandslosen Ergebnisses der am 23. November 1895 durchgeführten politischen Begehung wurde für die Umgestaltung der Handschranken in km 69·6 7 und 69·7 8 (Station Pottschach) in Zugschranken die Ausführungsbewilligung ertheilt.
[11. Jänner, H.-M.-Z. 72.735 ex 1895.]

— (Bureauanbau in Payerbach-Reichenau.) An das Frachtenmagazin der Station Payerbach-Reichenau wurde ein Bureauanbau mit Parteienzimmer hergestellt.
[16. Jänner, H.-M.-Z. 2570.]

— (Herstellung einer Wasserleitung am Semmering.) Für Zwecke des Villenbesitzers am Semmering M. L. Winter wurde ober dem Semmering-Haupttunnel nächst km 104·0 auf Bahngrund eine Wasserleitung hergestellt.
[22. Jänner, H.-M.-Z. 76.587 ex 1895.]

— (Militär-Speisehalle in Graz.) Am Bahnhofe in Graz wird durch den Bahnhofrestaurateur A. Daniel eine Militär-Speisehalle errichtet. [13. Jänner, Z. 1987.]

— (Bauliche Herstellung in Mitterdorf.) Auf Grund des anstandslosen Ergebnisses der am 16. December 1895 durchgeführten politischen Begehung wurde für die Erbreiterung und Aenderung der Absperrschranken der Niveauübersetzung der Veitsch-Mitterdorfer Bezirksstrasse in der Station Mitterdorf der Bauconsens ertheilt. [26. Jänner, Z. 82 I.]

— (Uferschutzbau.) Der Uferschutzbau an der Mur in der Station Ehrenhausen wurde genehmigt.
[17. Jänner, H.-M.-Z. 75.722 ex 1895.]

— (Brückenreconstruction.) Das Project für die Reconstruction der Blechbrücken bei den Objecten in km 166·246, 173·427, 119·342, 122·299, 149·419, 149·903, 172·972, 176·566, 181·724, 123·235, 123·925, 120·675, 140·233, 146·207, 168·506, 188·510, 196·723, 165·324, 143·625, 176·035, 166·910 und 126·163 der Strecke Mürzzuschlag—Graz wurde genehmigt.
[10. Jänner, H.-M.-Z. 1504.]

— (Linie Marburg—Franzensfeste: Fahrbahn-Reconstruction.) Die Reconstruction der Fahrbahn bei der Rienzbrücke in km 342·681·5 wurde genehmigt.
[18. Jänner, H.-M.-Z. 1048.]

— (Bauherstellung in km 116·0 1.) Beim Wächterhause Nr. 2 in km 116·0 1 wurde ein Kuhstall hergestellt.
[21. Jänner, H.-M.-Z. 3948.]

— (Linie Triest—Cormons: Bauherstellung in Görz.) Die für Zwecke des Stadtmagistrates in Görz durchgeführte theilweise Abfriedung des Bahnhofvorplatzes in Görz unter gleichzeitiger Beseitigung der beim gedeckten Perron bestehenden Einfriedung wurde genehmigt.
[26. Jänner, E.-M.-Z. 101 I.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Internationales Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr. (Zusammenstellung derjenigen Eisenbahnlinien, auf welche das internationale Uebereinkommen keine Anwendung findet.) Das internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr findet auf die nachstehenden Eisenbahnlinien keine Anwendung, und zwar:

1. Linien im Betriebe der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen:
   a) Spalato—Siverić—Knin,
   b) Perković-Slivno—Sebenico,
   c) Kolomea—Sloboda rungurska nebst Abzweigung,
   d) Nadwornianski przedmiescie—Szeparowce-Kniaždwor
   e) Podleze—Niepolomice,
   f) Lititz—Nürschan,

g) Wama—Russ-Moldawitza,
h) Unzmarkt—Mauterndorf (Murthalbahn),
i) Lemberg (Kleparów)—Janów;
2. Achenseebahn;
3. Auspitz Station—Auspitz Stadt;
4. Baden—Helenenthal und —Vöslau (mit elektrischem Betriebe);
5. Bielitz—Zigeunerwald (mit elektrischem Betriebe);
6. Brünner Localeisenbahn;
7. Dampftramway vormals Krauss & Comp.;
8. Gaisbergbahn;
9. Gmunden Station—Gmunden Stadt (mit elektrischem Betriebe);
10. Innsbruck—Hall in Tirol;
11. Kahlenbergbahn;
12. Lemberger elektrische Bahn;
13. Mühlkreisbahn;
14. Neue Wiener Tramway;
15. Prager Drahtseilbahn auf das Belvedere;
16. Prager Drahtseilbahn auf den Laurenziberg;
17. Prager elektrische Eisenbahn zum kgl. Thiergarten und nach Bubenč;
18. Salzburger Drahtseilbahn auf die Festung Hohensalzburg;
19. Schafbergbahn;
20. Steyrthalbahn;
21. Linien im Betriebe der Südbahn-Gesellschaft:
a) Mödling—Hinterbrühl (mit elektrischem Betriebe),
b) Preding-Wieselsdorf—Stainz,
c) Pöltschach—Gonobitz,
d) Kapfenberg—Seebach-Au;
22. Teplitz—Eichwald (mit elektrischem Betriebe);
23. Wiener Localbahnen (Dampftramway Wr. Neudorf—Guntramsdorf).

Verkehrsstörungen und Behebung von solchen.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen:

(Eisenbahn-Betriebsdirection Stanislau.)

6. Februar. Der am 1. Februar abermals eingestellte Gesammtverkehr auf den Kolomeaer Localbahnen wurde mit Zug 2352 wieder aufgenommen.

(Eisenbahn-Betriebsdirection Lemberg.)

9. Februar. Auf der Localbahn Lemberg-Kleparów—Janów wurde der Verkehr wieder aufgenommen.

Nachrichten aus Ungarn.

Budapester Strasseneisenbahn-Actiengesellschaft für Strassenbahnen (derzeit noch) mit Pferdebetrieb. (Ausbau des zweiten Geleises der Linie Altofen—Zugliget [Auwinkel].) Der kgl. ungarische Handelsminister hat die vorbehaltlich der oberbehördlichen Genehmigung von der hauptstädtischen Municipalverwaltung der Direction der Budapester Strasseneisenbahn-Actiengesellschaft für Strasseneisenbahnen (derzeit noch) mit Pferdebetrieb ertheilte Bewilligung, betreffend den Ausbau des zweiten Geleises der im Bereiche des III. Stadtbezirkes (O-Buda [Altofen] nach Zugliget führenden Betriebsstrecke, bestätigt. Der Bau ist derart auszuführen, um sofort den Anforderungen des bereits in nächster Zukunft dort zu activirenden elektrischen Betriebes (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr 131 ex 1895 und Nr. 9 ex 1896) zu entsprechen.

Budapester Stadtbahn-Actiengesellschaft für Strasseneisenbahnen mit elektrischem Betriebe. (Politisch-administrative Begehung der Linie vom Ludoviceum nach Népliget [Volksgarten].) Am 17. Jänner fand unter Führung des Sectionsrathes Dr. Josef Stettina des kgl. ungar. Handelsministeriums und mit Beiziehung der Vertreter der interessirten Staats-, Comitats- und Gemeindebehörden die politisch-administrative Begehung der von der Direction der Stadtbahn-Gesellschaft projectirten, nächst dem Ludoviceum ausgehenden und bis zum neuen Volksgarten zu erbauenden Linie (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 134 ex 1895) statt. Die Gesellschaft hat sich verpflichtet, den Bau dieser 2·4 km langen Linie sofort in Angriff zu nehmen und die neue Strecke bis 31. Mai betriebsfähig herzustellen.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. (Provisorische Reform des Personen-Zonentarifes.) Der vom kgl. ungar. Ministerrathe über Antrag des Handelsministers mit Giltigkeit vom 1. März 1896 angenommene provisorische Personen-Zonentarif (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 9) bedingt folgende Aenderungen der bisherigen Tarifsätze:

Im Nachbarverkehre werden nunmehr drei Abtheilungen für die Entfernungen von 1—20 km eingeführt, und wird sich von nun ab der Fahrpreis folgendermassen stellen:

Entfernung in Kilometer	Fahrpreis in Kreuzer I.	II.	III.
	Classe		
1—10	30	15	10
11—15	40	20	15
16—20	50	30	20

Die über 20 km sich ausdehnenden Relationen fallen in die I. Zone, und ebenso wird ein Theil jener eben nicht grossen Zahl von Stationen, die in Zwischenräumen von mehr als 25 km von einander entfernt liegen, in die II. Zone fallen. — Alle Haltestellen und Zwischenstationen werden bei dieser Abänderung zu Stationen qualificirt, wodurch dem Abusus gesteuert wird, dass der Personenverkehr einer grossen Station auf künstlichem Wege auf eine naheliegende Nebenstation oder Haltestelle überwälzt wird, deren Einrichtungen zur Abwicklung desselben vollständig ungenügend sind.

Ueber den finanziellen Effect der Massregel geben nachstehende Zahlen Aufschluss. Im Jahre 1894 wurden im Nachbarverkehre befördert:

	Personen
1. Relation 734 Stationen	10,248.400
2. „ 835 „	8,615.000
demnach in 1569 Stationen	18,863.400

Die Einnahmen betrugen:

1. Relation	fl. 1,102.500
2. „	„ 1,393.800
Totale	fl. 2.496.300

Dem gegenüber werden nach dem neuen Tarif des Nachbarverkehres entfallen:

	Stationen	Personen	Einnahmen
1. Entfernung	434	6,713.500	fl. 722.200
2. „	394	4,388.200	„ 706.000
3. „	374	5,200.700	„ 1,129.500
1. Fernzone	367	2,541.000	„ 696.600
Totale		18,863.400	fl. 3,254.300

Durch Einführung der neuen Tarife wird sonach, ohne besondere Belastung der Reisenden, ohne dass eine Abnahme der Frequenz zu befürchten stünde, eine Mehreinnahme von fl. 758.000 oder 30 pCt. resultiren. Ein Rückfall ist aus dem Grunde nicht zu besorgen, weil der Fahrpreis für 563 Relationen, innerhalb deren bisher 8,000.000 Millionen Reisende verkehrt haben, eine Erhöhung nicht erfährt. Durch die Basirung des Nachbarverkehres auf die kilometrische Entfernung wird auch dem Uebelstande gesteuert, dass gewisse Relationen, die eben der Entfernung nach in die II. Fernzone fallen und durch welche gewisse Sprünge in der Zone entstanden, nunmehr die Einheitlichkeit der Eintheilung nicht stören werden.

Die zweite Aenderung, die gleichzeitig mit der oben dargestellten Regulirung des Nachbarverkehres durchgeführt wird, betrifft die Erhöhung der Fahrpreise der I. Wagenclasse sowohl für Personen- als auch für Schnellzüge, und damit in Verbindung die neue Feststellung der Fahrpreise für die II. Wagenclasse in der XIII. und XIV. Zone. Die Fahrpreise der ersten Classe betragen derzeit

	in Kreuzer I.	II.	III.
für Personen- und gemischte Züge	50	40	25
für Schnellzüge	60	50	30

und verhalten sich zu einander

bei Personen- und gemischten Zügen wie 2 : 1·6 : 1
bei Schnellzügen wie . . . . 2 : 1·66 : 1

Was den Umfang der Erhöhung betrifft, wird fernerhin für die I. Classe die Rechnungseinheit der Zone von 50 auf 60 kr. für Personenzüge, von 60 auf 75 kr. für Schnellzüge festgesetzt. Demnach wird der Fahrpreis der I. Classe bei Personenzügen um 20 pCt., bei Schnellzügen um 25 pCt. gesteigert.

Die erwähnte Tarifbildung macht jedoch in den Zonen XIII und XIV eine Abweichung nothwendig. In denselben würde sich der Fahrpreis der I. Classe auf 8 fl. 40 kr., resp. 9 fl. 60 kr. steigern, während der Fahrpreis II. Classe nur 5 fl. 30 kr., resp. 5 fl. 80 kr. ausmachte.

Dieses Missverhältniss wird nun in der Weise ausgeglichen, dass der Unterschied das Anderthalbfache des Preises beträgt.

Demgemäss wird in der XIII. Zone in der I. Classe 8 fl. 10 kr., in der II. Classe 5 fl. 40 kr., in der XIV. Zone in der I. Classe 9 fl., in der II. Classe 6 fl. gezahlt werden. Die Fahrpreise für Schnellzüge werden sich, wie folgt, gestalten:

	XIII. Zone	XIV. Zone
I. Classe	10 fl. 50 kr.	12 fl.
II. Classe	7 „ — „	8 „

Die geplanten Aenderungen bezwecken sonach die Erhöhung des Fahrpreises für die I. Classe in allen Zonen, für die II. Classe in den zwei letzten Zonen, und endlich ist die Erhöhung der III. Classe in der letzten Zone im Schnellzugsverkehr um 20 kr., demnach von 4 fl 80 kr. auf 5 fl., in Aussicht genommen. Die Fahrpreise für den gesammten Zonentarif zeigt nachstehende Tabelle:

Entfernung in Kilometern			Personen-, Omnibus- und gemischte Züge				Schnellzüge			
			Classe				Classe			
			I.		II.	III.	I.		II.	III.
Nachbarverkehr	1	1—10	0·30		0·15	0·10	—		—	—
	2	11—15	0·40		0·22	0·15	—		—	—
	3	16—20	0·50		0·30	0·20	—		—	—
Fernverkehr			alt	neu			alt	neu		
	I.	21—25	0·50	0·60	0·40	0·25	0·60	0·75	0·50	0·30
	II.	26—40	1·00	1·20	0·80	0·50	1·20	1·50	1·00	0·60
	III.	41—55	1·50	1·80	1·20	0·75	1·80	2·25	1·50	0·90
	IV.	56—70	2·00	2·40	1·60	1·00	2·40	3·00	2·00	1·20
	V.	71—85	2·50	3·00	2·00	1·25	3·00	3·75	2·50	1·50
	VI.	86—100	3·00	3·60	2·40	1·50	3·60	4·50	3·00	1·80
	VII.	101—115	3·50	4·20	2·80	1·75	4·20	5·25	3·50	2·10
	VIII.	116—130	4·00	4·80	3·20	2·00	4·80	6·00	4·00	2·40
	IX.	130—145	4·50	5·40	3·60	2·25	5·40	6·75	4·50	2·70
	X.	146—160	5·00	6·00	4·00	2·50	6·00	7·50	5·00	3·00
	XI.	161—175	5·50	6·60	4·40	2·75	6·60	8·25	5·50	3·30
	XII.	176—200	6·00	7·20	4·80	3·00	7·20	9·00	6·00	3·60
					alt neu				alt neu	
	XIII.	201—225	7·00	8·10	5·30 — 5·40	3·50	8·40	10·50	6·50 — 7·00	4·20
		über								alt neu
	XIV.	226	8·00	9·00	5·80 — 6·00	4·00	9·60	12·00	7·00 — 8·00	4·80 — 5·00

Was den finanziellen Effect betrifft, so berechnet sich derselbe, wie folgt:

Personenzüge I. Classe	. . . .	fl. 134.268
Schnellzüge I. „	. . . .	„ 230.408
Personenzüge II. „	. . . .	„ 54.940
Schnellzüge II. „	. . . .	„ 300.640
	Totale .	fl. 720.256

Die in Aussicht genommenen Veränderungen des Tarifes im Nachbar- und im Fernverkehre werden demnach einen finanziellen Gesammteffect von 1,478.256 fl. ergeben.

Schiffahrt.

Sachsen. (Hafen- und Uferordnung für Dresden.) Am 1. März tritt eine neue, von der kgl. General-Direction der Sächsischen Staatseisenbahnen, der kgl. Zoll- und Steuerdirection und der kgl. Amtshauptmannschaft Dresden-Neustadt als Elbestromamt erlassene Hafen- und Uferordnung für die Verkehrs- und Winterhäfen, sowie für die eisenbahnfiscalischen Elbeumschlagsplätze in Dresden in Kraft.

Oesterreichischer Lloyd.

Abfahrten ab Triest in der Woche vom 7. bis zum 13. Februar.

Adriatischer Dienst.

7. Februar, um 7 Uhr Früh: Dampfer „Sultan", Capitän A. Petris, nach Dalmatien bis Spizza, mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Traù, Spalato, Carober, Milna, Cittavecchia, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Curzola, Orebich, Terstenik, Meleda, Gravosa, Ragusavecchia, Castelnuovo, Teodo, Perasto, Risano, Perzagno, Cattaro und Budua.

7. „ um Mitternacht: Dampfer „Massimiliano", Capitän A. Mocole, nach Venedig.

8. „ um 7 Uhr Früh: Dampfer „Najade", Capitän P. Badessich, nach Dalmatien und Metkovich, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Postire, Pucischie, Macarsca, Gradaz und Fort-Opus.

10. „ um Mitternacht: Dampfer „Carlotta", Capitän M. Zurich, nach Venedig.

11. Februar. um 7 Uhr Früh: Dampfer „Iris", Capitän V. Cosciancich, nach Dalmatien bis Cattaro, mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Zaravecchia, Sebenico, Spalato, Lesina, Curzola, Gravosa, Castelnuovo (Megline), Perasto, Risano und Perzagno.

12. „ um 7 Uhr Früh: Dampfer „Metkovich", Capitän A. de Leitner, nach Dalmatien und Metkovich, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Sebenico, Traù, Milnà, Spalato, S. Pietro, Almissa, Macarsca, S. Giorgio di Lesina, Trapano und Fort-Opus, überdies S. Martino und Gelsa auf der Rückfahrt: Anschluss in Pola nach Cherso, Rabaz, Abbazia, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Valcassione und Porto Manzo.

12. „ um Mitternacht: Dampfer „Massimiliano", Capitän A. Mocole, nach Venedig.

13. „ um 6 Uhr Abends: Dampfer „Graf Wurmbrand", Capitän A. Bilaffer, Eildampfer nach Cattaro, mit Berührung von Pola, Zara, Spalato und Gravosa.

Levante- und Mittelmeer-Dienst.

9. Februar, um 7 Uhr Früh: Dampfer „Ettore", Capitän C. Zalampich, nach Smyrna, mit Berührung von Fiume, Corfu, Patras, Zante, Cerigo, Canea, Rethymo, Candien, Vathy, Cesmè und Khios. Ueberschiffung in Smyrna nach Mytilene.

9. „ um 11 Uhr Vormittags: Dampfer „Tebe", Capitän C. Matkovich, nach Thessalien und Constantinopel mit Berührung von Lussinpiccolo, Spalato, Gravosa, Cattaro, Antivari, Dulcigno, S. Giov. di Medua, Durazzo, Valona, Santi Quaranta, Corfu, Santa Maura, Argostoli, Catacolo, Calamata, Piräus, Volo, Salonich, Cavalla, Lagos, Dedeagatsch, Dardanellen, Gallipoli und Rodosto. Ueberschiffung in Corfu nach Sajada, Parga, Santa Maura, Prevesa und Salagora.

12. „ um Mittag: Dampfer „Habsburg" Capitän P. Mersa, nach Alexandrien, mit Berührung von Brindisi. Ueberschiffung in Alexandrien nach Port Said, Jaffa, Beyruth, Larnaca und Rhodus.

13. „ um 11 Uhr Vormittags: Dampfer „Orion", Capitän T. Gopcevich, nach Constantinopel und Odessa, mit Berührung von Brindisi, Santi Quaranta, Corfu, Patras, Piräus und Dardanellen. Ueberschiffung in Constantinopel nach Ineboli, Samsun, Kerasund, Trapezunt, Batum und Kustendjeh. Für Passagiere und Werthsachen Ueberschiffung in Corfu nach Albanien, in Piräus nach Thessalien und Syra, und in Constantinopel nach Varna und Burgas.

Dienst nach Ostindien, China und Japan.

20. Februar, um 4 Uhr Nachmittags: Dampfer „Maria Valerie", Capitän A. Fellner, nach Indien, China und Japan, mit Berührung von Port Said, Suez, Aden, Kurrachee, Bombay, Colombo, Penang, Singapore, Hongkong, Shanghai und Kobe.

Die Ladung nach Madras, und Calcutta wird in Colombe auf den Dampfer der Zweiglinie Colombo—Madras—Calcutta überschifft.

3. März, um Mittag: Dampfer „. . . . . .", Capitän . . . . . ., nach Bombay, mit Berührung von Brindisi, Port Said, Suez und Aden. Anschluss in Bombay nach China und Japan bis Kobe.

Brasilianischer Dienst.

10. Februar, Dampfer „Berenice“, Capitän E. Radeglia, nach Santos, mit Berührung von Fiume, Pernambuco, Bahia und Rio Janeiro.

Ohne Haftung für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Contumaz-Massregeln.

Verschiedene Mittheilungen.

Verein für die Förderung des Local- und Strassenbahnwesens. (Versammlung.) In der am 3. Februar unter dem Vorsitze des Präsidenten, beh. aut. Civilingenieurs E. A. Ziffer, stattgehabten Versammlung hielt Herr Friedrich von Emperger, Consulting-Engineer aus New-York, einen Vortrag „Ueber die Bostoner Unterpflasterbahn“, zu deren Projectsverfassung derselhe in seiner Eigenschaft als technischer Beirath von der Stadt Boston beigezogen wurde. Der Vortragende gab zunächst einen Einblick in die topographischen und verkehrspolitischen Verhältnisse der „Inneren Stadt“ Boston, die sich ebenso wie in Wien aus der alten Stadt entwickelt hat, enge und gekrümmte Strassen besitzt und daher auch die modernen Verkehrsbedürfnisse nicht befriedigen könne. Mit scharfen, gegen die localen Verhältnisse gerichteten Pointen besprach derselbe die Nachtheile, die einer Stadt durch die Vernachlässigung der verkehrspolitischen Fragen erwachsen. Als besonders vortheilhaft und wünschenswerth bezeichnete Redner eine Trennung in ein Geschäftsviertel im Innern und von Wohnvierteln an der Peripherie. An der Hand der geschichtlichen Entwicklung der Verkehrsfrage in Boston gab der Vortragende ein anschauliches Bild ihrer Fortschritte, der gemachten Vorschläge und der endlichen Lösung. Von den vorgelegten Projecten, die ein besonderes Interesse darboten, verdienen hervorgehoben zu werden das Project, eine neue Avenue durch die Innere Stadt zu legen; ferner die Erweiterung der bestehenden Strassen; die beantragte Beseitigung aller Strassenbahnen aus der Inneren Stadt und deren Ersatz durch eine einzige; desgleichen der Plan einer Hochbahn. Endlich erwähnte der Redner die den Gegenstand seines Vortrages bildende Unterpflasterbahn. Ohne sich in die Angabe von technischen Details einzulassen, begründet der Vortragende die Tunnelanlage als die einzige richtige Lösung, die er sodann, unter Vorführung zahlreicher Photographien des Baufortschrittes, Skizzen, Pläne etc. in eingehender sachlicher Form erläuterte. Er gibt ferner seiner Ueberzeugung Ausdruck, dass die Energie und Gründlichkeit, mit welcher die Bostoner Bürger ihre Verkehrsinteressen im Geiste des Fortschrittes zu wahren verstanden haben, indem sie bereits seit sechs Jahren den animalischen Motor abschafften und hier wieder einen epochemachenden Bau vollendeten, als leuchtendes Beispiel von Gemeinsinn und Verständniss für die Verkehrsbedürfnisse einer Grossstadt angesehen werden kann. Zum Schlusse gibt Redner dem Wunsche Ausdruck, dass die in seinen Ausführungen besprochene Tunnelanlage auch in Bezug auf die Wiener Verhältnisse in Erwägung gezogen werden möge. Im Anschlusse an den Vortrag entwickelte sich eine sehr animirte Debatte, in deren Verlaufe die Herren Hauptmann Grünebaum und Ingenieur Ross hinsichtlich der Anlagekosten, Rentabilitätsverhältnisse und des Verkehrsumfanges der Bostoner Unterpflasterbahn an den Vortragenden Anfragen richteten. Die Herren Ingenieur Büchelen und Architekt von Flattich verwahren sich gegen die von dem Vortragenden in Bezug auf die Anlage von Hochbahnen eingenommene Stellung, und theilt letzterer unter eingehender Begründung seine Anschauungen über Hochbahnanlagen insbesondere im Wiener Rayon mit. In seiner Entgegnung erwiderte Ingenieur von Emperger, dass die Frage der Anlage von Unterpflasterbahnen jedenfalls in erster Reihe von den localen Verhältnissen abhängt und er sich vorbehalte, zur Klärung der Sachlage zu einem späteren Zeitpunkte sowohl technische Details als auch finanzielle Daten über die Bostoner Unterpflasterbahn vorzuführen. Zum Schlusse gab Ingenieur Ross seiner Ansicht Ausdruck, dass aus dem Vortrage der Eindruck gewonnen werden müsste, dass die Stadt Boston das unbestrittene Verdienst in Anspruch nehmen könne, auf ihre eigenen Kosten eine neue Verkehrsader geschaffen zu haben, welche von 29 Strassenbahn-Gesellschaften gegen Entrichtung einer Péagegebühr mitbenützt werden könne. Diese Thatsache verdiente sicherlich alle Anerkennung und sollte als Nachahmung für Wien empfohlen werden.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des XXVIII. Stückes.) Das am 5. Februar 1896 herausgegebene XXVIII. Stück enthält unter

Nr. 1919: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 29. Jänner 1896, Z. 16.261, betreffend das Verbot der Einfuhr von Klauenthieren aus dem politischen Bezirke Rohatyn in Galizien nach Böhmen.

Nr. 1920: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 1. Februar 1896, Z. 18.362, betreffend das Verbot der Einfuhr von Schweinen aus der Gemeinde Modrić und allen im Umkreise von 5 km um dieselbe liegenden Orten des Bezirkes Gradačac im Occupationsgebiete nach Böhmen.

Nr. 1921: Kundmachung der k. k. Landesregierung für die Bukowina vom 29. Jänner 1896, Z. 1760, betreffend die Wiedergestattung des freien Verkehres mit Schweinen im politischen Bezirke Storożynetz.

Nr. 1922: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Steiermark vom 1. Februar 1896, Z. 3509, betreffend das Verbot der Einfuhr von Schweinen aus der Gemeinde Modrić und allen im Umkreise von 5 km um dieselbe gelegenen Orten des Bezirkes Gradačac im Occupationsgebiete nach Steiermark.

Nr. 1923: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Steiermark vom 1. Februar 1896, Z. 3508, betreffend die Wiedergestattung der Einfuhr von Mastschweinen aus dem Stadtbezirke Warasdin in Croatien-Slavonien nach Steiermark.

Nr. 1924: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Niederösterreich vom 1. Februar 1896, Z. 6838, betreffend die Beschränkungen in dem Verkehre mit Wiederkäuern, Schlacht- und Handels-(Futter-)schweinen aus Galizien nach Niederösterreich.

Nr. 1925: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 2. Februar 1896, Z. 17.264, betreffend die Wiedergestattung der Einfuhr von Schlachtvieh vom Viehmarkte in Olmütz nach Böhmen.

Nr. 1926: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Steiermark vom 2. Februar 1896, Z. 3700, betreffend das Verbot der Einfuhr von Schweinen aus mehreren ungarischen Gebieten nach Steiermark.

Nr. 1927: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Mähren vom 30. Jänner 1896, Z. 3859, betreffend das Verbot der Einfuhr von Klauenthieren aus den Comitaten Torontal und Arad und dem Stadtgebiete Arad in Ungarn nach Mähren.

Nr. 1928: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Niederösterreich vom 3. Februar 1896, Z. 10.616, betreffend das Verbot der Einfuhr von Schweinen aus den Comitaten Békés, Kolozs, Szilágy, Tolna und Torontal und aus den kgl. Freistädten Baja, Pancsova und Versecz in Ungarn nach Niederösterreich.

Nr. 1929: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Kärnten vom 1. Februar 1896, Z. 1557, betreffend das Einfuhrverbot für Klauenthiere aus dem ungarischen Comitate und Stadtgebiete Arad nach Kärnten.

Nr. 1930: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Kärnten vom 2. Februar 1896, Z. 1626, betreffend das Einfuhrverbot für Schweine aus der bosnischen Gemeinde Modrić nebst Umgebung nach Kärnten.

Nr. 1931: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Kärnten vom 2. Februar 1896, Z. 1625, betreffend die Wiedergestattung der Einfuhr von lebenden Mastschweinen aus dem Stadtbezirke Warasdin in Croatien-Slavonien nach Villach in Kärnten.

— (Inhalt des XXIX. Stückes.) Das am 6. Februar 1896 herausgegebene XXIX. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 1932: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Salzburg vom 2. Februar 1896, Z. 1295, betreffend das Verbot der Einfuhr von Klauenthieren aus dem ungarischen Comitate und Stadtgebiete Arad nach Salzburg.

Nr. 1933: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Salzburg vom 2. Februar 1896, Z. 1345, betreffend die Wiedergestattung der Einfuhr von Schweinen aus dem Stadtbezirke Warasdin in Croatien-Slavonien nach Salzburg.

Nr. 1934: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Salzburg vom 2. Februar 1896, Z. 1341, betreffend die Einfuhr von Schweinen aus Bosnien in das Herzogthum Salzburg.

Nr. 1935: Kundmachung der k. k. Landesregierung für die Bukowina vom 30. Jänner 1896, Z. 1234, betreffend die Wiedergestattung der Einfuhr von Schweinen aus den Bezirken Banjaluka und Bosn.-Gradiska im Occupationsgebiete in die Bukowina.

Nr. 1936: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Schlesien vom 1. Februar 1896, Z. 2136, betreffend die Gestattung der Einfuhr von Wiederkäuern aus dem Comitate Raab in Ungarn nach Schlesien.

Nr. 1937: Kundmachung der k. k. Statthalterei für das Küstenland vom 31. Jänner 1896, Z. 2332/IV, betreffend die Gestattung der Einfuhr von Wiederkäuern aus dem ungarischen Comitate Raab in das Küstenland.

Nr. 1938: Kundmachung der k. k. Statthalterei für das Küstenland vom 20. Jänner 1896, Z. 2249/IV, betreffend das Verbot der Einfuhr von Wiederkäuern und Schweinen aus dem ungarischen Comitate Torontal in das Küstenland.

Nr. 1939: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Niederösterreich vom 5. Februar 1896, Z. 10.897, betreffend das Verbot der Einfuhr von Handels-(Futter-)Schweinen aus der Bukowina nach Niederösterreich.

Nr. 1940: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Krain vom 1. Februar 1896, Z. 1902, betreffend die Wiedergestattung der Einfuhr von Schweinen aus ganz Steiermark nach Krain.

Nr. 1941: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Krain vom 1. Februar 1896, Z. 1876, betreffend das Verbot der Einfuhr von Klauenthieren aus den Comitaten Torontal und Arad, sowie dem Stadtgebiete Arad in Ungarn nach Krain.

— (Inhalt des XXX. Stückes.) Das am 7. Februar 1896 herausgegebene XXX. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 1942: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Krain vom 1 Februar 1896, Z. 2000, betreffend die Wiedergestattung der Einfuhr von Schweinen aus dem Stadtbezirke Warasdin in Croatien-Slavonien nach Krain.

Nr. 1943: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Krain vom 1. Februar 1896, Z. 1951, betreffend die Wiedergestattung der Einfuhr von Wiederkäuern aus den Comitaten Raab und Oedenburg, sowie dem Stadtgebiete Oedenburg in Ungarn nach Krain.

Nr. 1944: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Krain vom 1. Februar 1896, Z. 2001, betreffend das Verbot der Einfuhr von Schweinen aus der Gemeinde Modrić und allen im Umkreise von 5 km gelegenen Orten des Bezirkes Gradačac im Occupationsgebiete nach Krain.

Nr. 1945: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Tirol und Vorarlberg vom 3. Februar 1896, Z. 3271, betreffend die Wiedergestattung der Einfuhr von Schweinen aus dem Stadtbezirke Warasdin in Croatien-Slavonien nach Tirol und Vorarlberg.

— (Inhalt des XXXI. Stückes.) Das am 8. Februar 1896 herausgegebene XXXI. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 1946: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Dalmatien vom 25. Jänner 1896, Z. 2152/IV, betreffend die Wiedergestattung der Einfuhr von Schweinen aus den Bezirken Banjaluka und Bosnisch-Gradiska im Occupationsgebiete nach Dalmatien.

Nr. 1947: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Krain vom 3. Februar 1896, Z. 2157, betreffend das Verbot der Einfuhr von Schweinen aus mehreren ungarischen Gebieten nach Krain.

Nr. 1948: Kundmachung der k. k. Statthalterei für das Küstenland vom 1. Februar 1896, Z. 2398/IV, betreffend das Verbot der Einfuhr von Schweinen aus der bosnischen Gemeinde Modrić und allen im Umkreise von 5 km um dieselbe gelegenen Orten des Bezirkes Gradačac im Occupationsgebiete in das Küstenland.

Nr. 1949: Kundmachung der k. k. Statthalterei für das Küstenland vom 1. Februar 1896, Z. 2399/IV, betreffend die Wiedergestattung der Einfuhr von Schweinen aus dem Stadtbezirke Warasdin in Croatien-Slavonien in das Küstenland.

Nr. 1950: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Salzburg vom 4. Februar 1896, Z. 1453, betreffend das Verbot der Einfuhr von Schweinen aus den Comitaten Békés, Kolozs, Szilágy, Tolna und Torontal, sowie aus den Gebieten der königl. Freistädte Baja, Pancsova und Versecz in Ungarn nach Salzburg.

Nr. 1951: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Kärnten vom 4. Februar 1896, Z. 1755, betreffend das Einfuhrverbot für Schweine aus einigen ungarischen Jurisdictionen nach Kärnten.

Nr. 1952: Kundmachung der k. k. Landesregierung für die Bukowina vom 1. Februar 1896, Z. 1939, betreffend das Verbot der Ein- und Durchfuhr von Schweinen aus dem rumänischen Districte Botuschan in und durch die Bukowina.

Nr. 1953: Kundmachung der k. k. Landesregierung für die Bukowina vom 3. Februar 1896, Z. 2069, betreffend die Wiedergestattung der Einfuhr von Rindern und Schafen aus dem ungarischen Comitate Raab in die Bukowina.

Nr. 1954: Kundmachung der k. k. Landesregierung für die Bukowina vom 3. Februar 1896, Z. 2070, betreffend das Verbot der Einfuhr von Klauenthieren aus den Comitaten Torontal und Arad, sowie aus dem Stadtgebiete Arad in Ungarn in die Bukowina.

Nr. 1955: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Schlesien vom 4. Februar 1896, Z. 2340, betreffend das Verbot der Einfuhr von Schweinen aus mehreren Comitaten und königl. Freistädten Ungarns nach Schlesien.

Nr. 1956: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Schlesien vom 4. Februar 1896, Z. 2182, betreffend die Gestattung der Einfuhr von Mastschweinen aus dem Stadtbezirke Warasdin in Croatien-Slavonien nach Schlesien.

Nr. 1957: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Schlesien vom 4. Februar 1896, Z. 2181, betreffend die Beschränkung der Schweineeinfuhr aus dem Bezirke Gradačac in Bosnien nach Schlesien.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. (Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.) Die am 15. December 1895 dem öffentlichen Verkehre übergebene Strecke Zala-Szt. Gróth — Balaton-Szt. György (42·30 km) der kgl. Ungar. Staatsbahnen ist den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden.

Personal-Nachrichten.

Se. k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 2. Februar dem pensionirten Portier der Oesterr. Staatsbahnen Johann Brandstätter in Linz in Anerkennung seiner vieljährigen treuen und belobten Dienstleistung das silberne Verdienstkreuz allergnädigst zu verleihen geruht.

Lagerhaus-Angelegenheiten.

Oeffentliches Lagerhaus und Freilager Wien, II., Franzensbrückenstrasse.

Monat Jänner 1896.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waaren	Stand am ersten Jänner 1896	Eingelagert vom ersten bis letzten Jänner	Ausgelagert vom ersten bis letzten Jänner	Stand am letzten Jänner 1896
	in metrischen Centnern (bei Spiritus in Hektolitergraden)			
Ingesammt	88 005	29.156	24.013	93.148
Darunter wichtige Waaren:				
Dextrin	2.400	—	235	2.165
Fettwaaren	2.476	69	213	2.332
Kaffee	2.057	1.027	739	2.345
Wein	4.960	3.287	1.538	6.709
Zucker	56.282	20.895	17.765	59.412
Diverse	19.830	3.878	3.523	20.185
Assecuranzwerth . . fl.	3,177.830	1,041.985	851.265	3,368.550

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

	Stand am ersten Jänner 1896	Ausgegeben, bezw. abgesondert übertragen vom ersten bis letzten Jänner	Zurückgelangt vom ersten bis letzten Jänner	Stand am letzten Jänner 1896
Lagerscheine:				
Stück	43	—	3	40
Versicherungswerth . fl.	89.300	—	6.000	83.300
Abgesondert übertragene Warrants:				
Stück	—	—	—	—
Versicherungswerth . fl.	—	—	—	—
Lombardbetrag . . . fl.	25.100	—	3.100	22.000

Oeffentliches Lagerhaus und Freilager Wien, II., Praterquai.

Monat Jänner 1896.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waaren	Stand am ersten Jänner 1896	Eingelagert	Ausgelagert	Stand am letzten Jänner 1896
		vom ersten bis letzten Jänner		
	in metrischen Centnern (bei Spiritus in Hektolitergraden)			
Insgesammt	99.028	3.567	21.650	80.945
Darunter wichtige Waaren:				
Weizen	29.886	—	1.582	28.304
Hafer	44.187	3.367	13.035	34.519
Korn	9.999	15	3.100	6.914
Reps	4.229	—	—	4.229
Diverse	10.727	185	3.933	6.979
Assecuranzwerth . . fl.	719.940	22.650	141.570	601.020

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

	Stand am ersten Jänner 1896	Ausgegeben, bezw. abgesondert übertragen	Zurückgelangt	Stand am letzten Jänner 1896
		vom ersten bis letzten Jänner		
Lagerscheine:				
Stück	1	—	—	1
Versicherungswerth . fl.	1.520	—	—	1.520
Abgesondert übertragene Warrants:				
Stück	—	—	—	—
Versicherungswerth . fl.	—	—	—	—
Lombardbetrag . . . fl.	—	—	—	—

Oeffentliches Landeslagerhaus und Freilager für Getreide und Spiritus in Lemberg.

Monat Jänner 1896.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waaren	inländischer Provenienz				ausländischer Provenienz			
	Lagerstand	Eingelagert	Ausgelagert	Lagerstand	Lagerstand	Eingelagert	Ausgelagert	Lagerstand
	am ersten	vom ersten bis letzten		am letzten	am ersten	vom ersten bis letzten		am letzten
	Getreide in metrischen Centnern; Spiritus in Hektolitern à 100 %							
Weizen	2.999·44	100·63	903·69	2.196·38	—	—	—	—
Hanfsamen	400·96	—	—	400·96	—	—	—	—
Gerste	579·19	—	—	579·19	—	—	—	—
Hafer	335·71	—	—	335·71	—	—	—	—
Erbsen	426·53	301·04	—	727·57	100·67	227 17	100·67	227·17
Bohnen	1878·74	385·05	316·39	1.920·40	124·27	—	—	124·27
Raps	1204·01	220·69	346·74	1.077·96	—	—	—	—
Zucker	1807·30	210·00	436·60	1.580·70	—	—	—	—
Leinsamen	104·11	205·86	—	309·97	—	—	—	—
Leindotter	151·60	216·34	235·80	132·14	—	—	—	—
Thymothe	88·94	35·55	6·10	118·39	100·66	—	100·66	—
Diverse	1.000·71	171·08	618·05	553·74	100·95	—	—	100·95
Zusammen	10.977·24	1.819·24	2.863·37	9.933·11	426·55	227·17	201·33	452·39
Versicherungswerth . . fl.	129.498	19.188	29.921	118.765	4.350	1.610	1.900	4.060
Spiritus	1.558·18	—	—	1.558·18	—	—	—	—
Versicherungswerth . . fl.	24.904	—	—	24.904	—	—	—	—

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

Auf Waaren	Im Umlauf	Ausgestellt bezw. vorgemerkt	Zurückgelangt	Im Umlauf	Im Umlauf	Ausgestellt bezw. vorgemerkt	Zurückgelangt	Im Umlauf
	am ersten	vom ersten bis letzten		am letzten	am ersten	vom ersten bis letzten		am letzten
Getreide								
Lagerscheine . . Stück	40	13	12	41	—	—	—	—
Versicherungswerth . . fl.	28.035	10.650	8.475	30.210	—	—	—	—
Abgesondert übertragene Warrants . . . Stück	37	10	9	38	—	—	—	—
Versicherungswerth . . fl.	25.935	8.475	6.300	28.110	—	—	—	—
Lombardbetrag . . . fl.	14.610	5.080	4.050	15.640	—	—	—	—
Spiritus								
Lagerscheine . . Stück	9	—	—	9	—	—	—	—
Versicherungswerth . . fl.	13.783	—	—	13.783	—	—	—	—
Abgesondert übertragene Warrants . . . Stück	9	—	—	9	—	—	—	—
Versicherungswerth . . fl.	13.783	—	—	13.783	—	—	—	—
Lombardbetrag . . . fl.	8.060	—	—	8.060	—	—	—	—

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Einführung von Tarifnachträgen.

Am 1. März 1896 gelangt

1. Nachtrag III zu Theil II, Tarifheft Nr. 7, vom 1. October 1894,
2. Nachtrag III zum Anhang ad Theil II, Tarifheft Nr. 7, vom 1. October 1894,
3. Nachtrag I zu Theil II, Tarifheft Nr. 9, vom 1. Juni 1895,
4. Nachtrag I zum Anhang ad Theil II, Tarifheft Nr. 9, vom 1. Juni 1895

zur Einführung.

Diese Nachträge, welche Aenderungen und Ergänzungen der betreffenden Haupttarife, bezw. Anhänge enthalten, sind bei den betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen und Stationen unentgeltlich zu beziehen.

Insoweit durch die vorbezeichneten Nachträge Frachterhöhungen eintreten oder bestehende Frachtsätze nicht ersetzt werden, bleiben die bisherigen Frachtsätze noch bis 15. April 1896 in Kraft.

Wien, am 8. Februar 1896. [74]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Allgemeiner Tarif, Theil I, der österr.-ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahnen vom I. Jänner 1893.

Einführung des Nachtrages IX.

Mit Giltigkeit vom 1. März 1896 und, insoweit Frachterhöhungen in Frage kommen, vom 1. April 1896, gelangt der Nachtrag IX zum angeführten Tarife zur Einführung.

Dieser Nachtrag enthält:

I. Aenderung, bezw. Ergänzung der Zusatzbestimmungen zum Betriebsreglement;
II. Ergänzung der Anlage B (§ 50 des Betriebsreglements):
III. Aenderung des Anhanges I;
IV. Aenderung, bezw. Ergänzung der allgemeinen Bestimmungen für den Transport von Gütern;
V. Aenderung der besonderen Vorschriften für bestimmte Transportgegenstände;
VI. Aenderung, bezw. Ergänzung des alphabetischen Verzeichnisses der im Tarife benannten Frachtgüter;
VII. Aenderung, bezw. Ergänzung der Güterclassification;
VIII. Ergänzung des Verzeichnisses der nach II—A—A tarifirenden Eisen- und Stahlwaaren.

Exemplare dieses Nachtrages können demnächst bei den betheiligten Verwaltungen käuflich bezogen werden.

Wien, am 7. Februar 1896. [75]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
auch Namens der betheiligten Verwaltungen.

Localbahn Wien-Guntramsdorf.
(Betriebsunternehmung Leo Arnoldi.)

Einführung eines neuen Tarifes, Theil II.

Mit Wirksamkeit vom 1. December 1895 ist für die Localbahn Wien-Guntramsdorf ein neuer Tarif-Theil II erschienen, welcher gegenüber dem mit obigem Tage ausser Giltigkeit getretenen „Provisorischen Tarif" ermässigte Sätze für Frachtgüter unter 8000 kg enthält.

Exemplare des Tarifes sind zum Preise von zehn Kreuzern per Stück bei der Betriebsunternehmung Leo Arnoldi in Wien zu haben.

Wien, am 7. Februar 1896. [76]

Sonstige Nachrichten.

Tarife für den inneren Verkehr der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen. (Heft D für den Verkehr der kgl. Bayerischen Localbahnen, vom 1. April 1895.) Die auf Seite 106—109 vorgesehene Bestimmung über die Nichtanwendung von Frachtsätzen zwischen gewissen Stationen hat keine Geltung für Kohlen und Coaks, für Salz und für Tabak. Sendungen dieser Art sind im inneren Verkehr der kgl. Bayerischen Staatsbahnen über ausschliesslich bayerische Wege unter Berechnung der Fracht nach den Tarifkilometern (Seite 267—277 des Heftes C) abzufertigen. Die besonderen Frachtsätze auf Seite 105 werden hiedurch nicht berührt.

Localbahn-Actiengesellschaft in München. (Nachtrag II zum Localtarif.) Mit Wirkung vom 1. December 1895 ist für den Localverkehr auf den normalspurigen bayerischen Linien:

Sonthofen—Oberstdorf
Oberdorf b. B.—Füssen
Murnau—Garmisch-Partenkirchen
Fürth—Zirndorf—Cadolzburg und
Isarthalbahn (München—Wolfratshausen)

zum Localtarif für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, lebenden Thieren und Gütern der Nachtrag II erschienen.

Kgl. Eisenbahn-Direction Berlin. (Ergänzung des Nothstandstarifes für Düngemittel.) Im Verkehre der Stationen der Preussischen Staatseisenbahnen unter einander und im Wechselverkehr zwischen Stationen der Preussischen und Oldenburgischen Staatseisenbahnen wurde mit Giltigkeit vom 1. Februar der Nothstandstarif für Düngemittel vom 20. Mai 1895 auf Seite 3 hinter dem Absatze: „Für halbe Ladungen der vorgenannten Düngemittel u. s. w." durch folgenden Zusatz erweitert:

„Bei der Vereinigung von Düngemitteln der vorgenannten Art mit Gütern des Specialtarifes III zu einer Wagenladung wird die Fracht für das Gesammtgewicht nach Specialtarif III — für halbe Wagenladungen nach Specialtarif II — berechnet, und der Theil der Fracht des Specialtarifes III, bezw. des Specialtarifes II, welcher auf die dem Nothstandstarife angehörigen Düngemittel dem Gewichte nach entfällt, um 20 pCt. gekürzt. Für Düngekalk, Mergel, Chilisalpeter und rohe Kalisalze sind hiebei die Bestimmungen über den Verwendungsnachweis zu beachten. Im Uebrigen verbleibt es hinsichtlich der Frachtberechnung für gemischte Ladungen bei den Vorschriften im Theil I des deutschen Gütertarifes (§§ 10 und 11 der allgemeinen Tarifvorschriften)."

Directer Baumwolleverkehr von deutschen Stationen nach Lodz, Station der Lodzer Eisenbahn. (Einführung eines Ausnahmetarifes für rohe Baumwolle.) Mit Giltigkeit vom 27. Jänner alten/8. Februar neuen Stils wurde ein Ausnahmetarif für die Beförderung von roher Baumwolle in Wagenladungen zu 10.000 kg von Altona, Bremen, Bremerhaven, Geestemünde, Hamburg, Haarburg und Wilhelmsburg nach Lodz, Station der Lodzer Eisenbahn, eingeführt.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
424	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Eisenbahn-Fahrzeuge, auf eigenen Rädern laufend	Prag (Smichow) (B.E.B.)	Aussig (Oe.N.W.B. oder St.E.G.)	Aufgabe als Frachtgut; Aufrechthaltung der sonstigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Vom 15. Februar 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Tarif „Theil II, Heft 1“ des Oesterr. Eisenbahn-Verbandes vom 1. November 1894	46·0 kr.	41·2 kr.	4·8 kr.	Im Kartirungswege		
425	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Güter der Classen A, B und C, sowie der Specialtarife 1, 2 und 3	Wien (St.E.G.) loco (oder vice versa)	Wien-Donauquaibahnhof	Aufrechthaltung der für diese Güter allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Gebührentarif für die den Verkehr zwischen den Wiener Bahnhöfen vermittelnden Eisenbahnlinien vom 1. Mai 1894	Verschieden	Die bezüglichen für den Verkehr zwischen Wien-Donauquaibahnhof und Wien (St.E.G.) trs. bestehenden Frachtsätze, zuzüglich 4 Kreuzer = 8 Heller pro 100 kg		Im Rückvergütungswege	Bei den in Wien (St.E.G.) aufgegebenen Sendungen: Duplicat-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Absender lautend; bei den in Wien (St.E.G.) angelangten Sendungen: Original-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Empfänger lautend. Diese Documente sind längstens bis Ende März 1897 vorzulegen	Insoferne bei directen Tarifen im Verkehre mit Wien (St.E.G.) für die Linien der den Verkehr zwischen den Wiener Bahnhöfen vermittelnden Eisenbahnen die nebenstehende Frachtermässigung bereits eingerechnet wurde, entfällt jede Rückvergütung
426	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Brennholz*) Holz des Specialtarifes 2	Ungar.-Hradisch Stadt	Butschowitz	Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Aufrechthaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarif	21·1 kr. 27·3 kr.	19·0 kr. 25·0 kr.	2·1 kr. 2·3 kr.	Im Kartirungswege		*) Das Abladen der Brennholzsendungen hat auf Kosten der Partei zu erfolgen
427	Oest. Nordwestbahn u. Südnorddeutschen Verbindungsbahn		Kalk	Hohenelbe	Königgrätz	Bei Frachtzahlung für das Effectivgewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Auf- u. Abladen durch die Partei	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1896	Localtarif der Oe.N.W.B. und S.N.D.V.B.	27·0 kr.	22·5 kr.	4·5 kr.	Im Kartirungswege		Der Frachtzuschlag der S.N.D.V.B. gelangt nicht zur Berechnung
428	Oesterr. Nordwestbahn	Betheiligten Verwaltungen	Der im Nachtrag IV zum Elbeumschlags-Tarif für Oesterreich vom 1. Jänner 1893 angeführte Frachtsatz des Ausnahmetarifes Nr. 2 (Zucker aller Art) per 11 Pfennig für 100 kg im Verkehre zwischen Laube, resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz einerseits Aussig (St.E.G. und Oe.N.W.B.), Nestomitz (Zuckerfabrik) und Schönpriesen andererseits findet im Rückvergütungswege auch auf solche Rohzuckersendungen Anwendung, welche nach erfolgter Einlagerung in Tetschen oder Bodenbach von da nach einer Zuckerraffinerie in Aussig, Nestomitz oder Schönpriesen rückbefördert werden. Dieses Zugeständniss gilt bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1896. Die Liquidirung der Frachtdifferenz erfolgt gegen Vorlage der auf die reclamirende Firma als Versenderin lautenden Frachtbrief-Duplicate; diese Vorlage hat bis längstens 30. April 1897 zu erfolgen.											

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
429	Oesterr. Nordwestbahn	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Steine der Classe C und des Special-Tarifes 3	Jungbunzlau Kolin Swětla	Nimburg	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens unter Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1896	Localtarif	Verschieden	kr. 6·2 5·0 16·6	Verschieden	Im Kartirungswege		Auf den Frachtbriefen muss das Bürgermeisteramt in Nimburg als Aufgeber und alleinigen Empfänger erscheinen. Das Auf- und Abladen obliegt der Partei
430	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Malz bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen auf einen Frachtbrief	Troppau (k. k. österr. Staatsbahnen)	allen ausländischen Stationen via Lobenstein—Jägerndorf oder via Hennersdorf—Ziegenhals	I. Einhaltung der Bestimmungen der einzelnen Gütertarife. II. Benützung der nebenstehenden Routen bei Anwendung der directen Tarife*) oder des Localtarifes der k. k. österr. Staatsbahnen ab Troppau (k.k.ö.St.B.)	Bis auf Welteres, längstens bis 30. September 1896	Localtarif, sowie die im Verkehre mit dem Auslande für Troppau (k.k.ö.St.B.) bestehenden directen Gütertarife	Verschieden	Verschieden	5 Kreuzer	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Frachtbrief-Duplicate, welche vom Absender bis längstens 3 Monate nach Ablauf des Zugeständnisses zu bewirken ist	*) Die Route via Lobenstein—Jägerndorf, bezw. via Hennersdorf—Ziegenhals kommt nur im Verkehre ab Troppau (k.k.ö.St.B.) in Betracht. Die Anwendung der betreffenden directen Tarife erfolgt ohne besondere parteiseitige Routen- oder Abfertigungs-Vorschrift
431	Südbahn-Gesellschaft		Holz der Pos. H—19 des Tarifes, Theil I	Pettau	Budapest Südbahn	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen. Auf- und Abladen durch die Partei	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarif	151 Heller incl. ung. Steuer	134 Heller incl. ung. Steuer	17 Heller	Im Kartirungswege		
432	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	A) Eisen und Stahl der Pos. E—6 B) Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaaren der Pos. E—7 des Tarifes, Theil I	Kapfenberg Oderberg	Halbstadt	a) Bei Aufgabe in Einzelsendungen. Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens b) 5000 kg c) 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarife der betheiligten Bahnen, resp. Tarif, Theil II für den Güter-Verkehr zwischen Südbahn-Stationen und Böhmen	Heller Kapfenberg: 378 A, B a; 332 A, B b; 312 A c; 332 B c Oderberg: 292; 248; 246; 248	Heller Kapfenberg: 360 A, B a; 278 A, B b; 271 A c; 276 B c Oderberg: 288; 244; 242; 244	Heller Kapfenberg: 18 A, B a; 54 A, B b; 41 A c; 56 B c Oderberg: 4; 4; 4; 4	Im Kartirungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
433	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Holz des Specialtarifes 2 und der Classe C	Střitesch	Krasna	Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. December 1896	Localtarif	kr. 6·7	kr. 5·7	kr. 1·0	Im Kartirungswege		
				Střitesch	Krasna trs. speciell für Sendungen nach Stationen ausserhalb des österr.-ungar. Zollgebietes				6·7	4 9	1·8			
434	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Stamm- und Stangenholz (auch roh behauen, gespalten oder gerissen), sowie Scheit- (Kloben-) und Knüppel- (Prügel-)holz, sämmtlich bis zu 2·5 m lang, dann Schleifholz bis zu 6·3 m lang	Teschen transito (für Sendungen von Skalitz)	Friedek-Mistek transito (für Sendungen nach Rattimau)	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg. pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen; die Sendungen müssen an eine Cellulose- oder Holzpapierstoff-Fabrik in Rattimau adressirt sein und von derselben bezogen werden	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1896	Localtarif vom 1. Jänner 1893	8·9 kr.	6·9 kr.	2·0 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	
435	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Kleinkohle (Coakskohle)	Sämmtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof Ostrau bis zur Verladestelle der Montaubahn in Dombran) gelegenen Kohlengruben des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der im Privatbesitze befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, sowie von Mähr.-Ostrau loco	Oderberg transito (für Trzynietz)	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 30.000 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. Bestimmung der Sendungen zur Verwendung in den Coaksanstalten in Trzynietz	Vom 15. Februar 1896 bis 14. Februar 1897	Localtarif vom 1. Jänner 1893	Verschieden	4 kr.	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Versenderin und Empfängerin lautende Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	
436	Südbahn-Gesellschaft		Eisen, roh, der Pos. E—8 des Tarifes. Theil I	Krieglach	Pottschach	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Auf- und Abladen durch die Partei	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarif	47 Heller	34 Heller	13 Heller	Im Kartirungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg	per 100 kg			
437	Südbahn-Gesellschaft	K. k. österr. Staatsbahnen	Reiskleie und Reisfuttermehl	Triest Fiume	Langen und den westlich davon gelegenen Vorarlberger Stationen einschliesslich Buchs loco und transit, St. Margarethen loco und transit, Bregenz loco und transit und Lindau Stadt	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro verwendeten vierrädrigen Wagen und pro Frachtbrief Die Sendungen nach Buchs loco und transit, St. Margarethen loco und transit, Bregenz loco und transit und Lindau müssen nach den Bestimmungen des Tarifes für den Südösterr.-Ungar.-Schweizerischen Grenzverkehr vom 1. Jänner 1893, die Sendungen nach den übrigen Stationen nach den Bestimmungen der Localtarife zur Aufgabe gelangen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Tarif für den Südösterr.-Ungar.-Schweizerischen Grenzverkehr vom 1. Jänner 1893, bezw. Localtarife der betheiligten Bahnen	Verschieden	Heller pro 100 kg 251 297	Verschieden	Im Kartirungswege		Hiedurch wird die Publication im Verordnungs-Blatte des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 150 vom 28. December 1895, Pos. 2607, gegenstandslos
				Triest und Fiume	Kufstein transit	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro verwendeten vierrädrigen Wagen und pro Frachtbrief Die Sendungen müssen nach den Bestimmungen des Tarifes für den Südösterr.-Ungar.-Deutschen Güterverkehr nach München oder darüber hinaus gelegenen deutschen Stationen zur Aufgabe gelangen		Tarif vom 1. December 1888 für den Südösterr.-Ungar.-Deutschen Güterverkehr		21·33 Francs pro Tonne = 1000 kg		Im Rückvergütungswege	Gegen auf reclamirende Firma als Versenderin lautende Duplicat-Frachtbriefe, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	
438	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	K. k. österr. Staatsbahnen	Düngkalk (Kalkabfall zum Düngen) der Pos. D-15 der Güterclassification im Tarife Theil I vom 1. Jänner 1893	Hlubočep Řepora Smichow	Zásmuk	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens; Aufrechthaltung der sonstigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Vom 15. Februar 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	Kreuzer 25·7 25·7 24·7		Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
439	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Bruchsteine und Schotter	Chotzen Profil 2699 2700	Dašic	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens; Aufrechthaltung der sonstigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	„Temporärer Anhang" zum Localtarife, giltig vom 1. Jänner 1896	7 kr.	4·5 kr.	2·5 kr.	Im Rückvergütungswege	Original-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Empfänger lautend, vorzulegen längstens bis Ende März 1897, widrigenfalls jeder Refactieanspruch erlischt	Die Transporte müssen zum Strassenbaue bestimmt und an das betreffende Gemeindeamt adressirt sein

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
440	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Phönix-Waschlauge	Triest-Stadt, Triest-Freih. k.k.St.B., Triest-St. Andrea	Stationen der im Abschnitte A des Localtarifes, Theil II, Heft 1, bezeichneten Linien, excl. der Station Budweis, Gmünd, Olmütz und der darüber hinaus gelegenen Stationen, sowie excl. Salzburg, Simbach, Passau, Wörgl, Wien, Penzing, Nussdorf und Leobersdorf	Bei Aufgabe in beliebigen Mengen	Vom 15. Februar bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1896	Localtarif	Classe II	Classe A	Verschieden	Im Kartirungswege		
		Südbahn-Gesellschaft		Trient	Stationen der im Abschnitte A des Localtarifes, Theil II, Heft 1, bezeichneten Linien der k. k. österr. Staatsbahnen excl. der Stationen Budweis, Sigmundsherberg, Olmütz und der darüber hinaus gelegenen Stationen			Localtarif der betheiligten Bahnen						
441	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Holz des Ausnahmetarifes Nr. 2 A, B, C und D des Tarifes Theil II, Heft 2, vom 1. April 1895 für den Norddeutschen Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina	Biecz (Station der k. k. österr. Staatsbahnen, galizische Linien)	einer der in den Schnittafeln I b. II b und III b des Tarifes für den vorbezeichneten Verkehr enthaltenen deutschen Stationen	Aufgabe mit directen Frachtbriefen und Einhaltung der Bestimmungen des Tarifes Theil II, Heft 2, vom 1. April 1895 für den Norddeutschen Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina	Vom 15. Februar 1896 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1896	Tarif-Theil II, Heft 2, vom 1. April 1895 für den Norddeutschen Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina	Bestehen keine directen Frachtsätze	Siehe nachstehende Tabelle		Im Kartirungswege		

Vom Schnittpunkte bis Biecz *)	Schnitttafel I a	Schnitttafel II a	Schnitttafel III a
	Ausnahmetarif		
	A	B, C, D Abtheilung α)	B, C, D Abtheilung β)
	für 100 kg in Pfennig		
Frachtsatz	65	65	44
Coursdifferenz	1	1	1

*) Die Frachtsätze gelten nur in der Richtung von Oesterreich nach Deutschland.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
442	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Holz des Ausnahmetarifes Nr. 2 A, B, C, D des Tarifes, Theil II, Heft 2, vom 1. April 1895 für den Norddeutschen Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina	Quedlinburg (Station des Directions-Bezirkes Magdeburg der kgl. Preuss. Staatsbahnen) oder nach	einer der in den Schnitt-Tafeln I a, II a und III a des Tarifes für den vorbezeichneten Verkehr enthaltenen österreichischen Stationen oder von	Aufgabe mit directen Frachtbriefen und Einhaltung der Bestimmungen des Tarifes, Theil II, Heft 2 vom 1. April 1895 für den Norddeutschen Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina	Vom 15. Februar 1896 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1896	Tarif Theil II, Heft 2 vom 1. April 1895 für den Norddeutschen Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina	Bestehen keine directen Frachtsätze	Siehe untenstehende Tabelle		Im Kartirungswege		

Vom Schnittpunkte bis	Schnitt-Tafel I b — Ausnahmetarif A — im Verkehre mit		
	Friedrichshütte, Jeleśnia, Lachowice, Milówka, Rajcza, Sól, Węgierska-Górka der k. k. österr. Staatsbahnen und Andrychau, Bielitz, Ernsdorf, Kenty, Kozy, Lodygowice, Saybusch-Zabłocie, Skotschau, Wadowice der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Krzeszowice, Szczakowa, Trzebinia und Zabierzów der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn	den übrigen österreichischen Stationen
	für 100 kg in Pfennig		
Quedlinburg	216	208	208

Vom Schnittpunkte bis	Schnitt-Tafel II b — Ausnahmetarif				
	B, C	D	B, C	D	B, C, D
	Abtheilung α — im Verkehre mit				
	Friedrichshütte, Jeleśnia, Lachowice, Milówka, Rajcza, Sól, Sucha, Węgierska-Górka der k. k. österr. Staatsbahnen und Andrychau, Bielitz, Ernsdorf, Kenty, Kozy, Lodygowice, Saybusch, Skotschau und Wadowice der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Podgórze-Bonarka und Podgórze-Płaszów der k. k. österr. Staatsbahnen und Krakau, Krzeszowice, Podgórze-Bonarka, Szczakowa, Trzebinia und Zabierzów der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn		den übrigen österreichischen Stationen
	für 100 kg in Pfennig				
Quedlinburg	160	160	152	152	152

Vom Schnittpunkte bis	Schnitt-Tafel III b — Ausnahmetarif B, C, D — Abtheilung β — im Verkehre mit	
	Friedrichshütte, Jeleśnia, Milówka, Rajcza, Sól, Węgierska-Górka der k. k. österr. Staatsbahnen	sämmtlichen übrigen österreichischen Stationen
	für 100 kg in Pfennig	
Quedlinburg	172	157

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht				Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg			
443	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Brennholz aus der Pos. H-20 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Hermagor	Triest Freihafen (St.B.) und Triest-St. Andrä	Bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindest. 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1896	Localtarif	49 Kreuzer	40 Kreuzer	9 Kreuzer	Im Kartirungswege		
444	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Sand aus der Pos. E-20 der Güterclassification des Tarif-Theiles I als Frachtgut	Grosslack		Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1896	Localtarif	Kreuzer			Im Kartirungswege		
					Laibach U.K.B.				16	10	6			
					Laibach transit				18	11	7			
445	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Prügelholz (Knüppelholz) der Pos. H-20, Punkt 1 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Verladestelle Komarestie-Wertb km 34 der Linie Hliboka—Berhometh a. S.		Bei Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Die Parteien haben das Auf- und Abladen auf eigene Kosten zu besorgen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1896	Localtarif	Besteben keine Frachtsätze	Kreuzer		Im Kartirungswege		
					Storożynetz					5				
					Ropcze					8				
					Karapcziu a. S.					9				
					Presekareny					10				
					Hliboka					12				

Ausserkraftsetzung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6		7	8
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der betheiligten Bahnverwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Zeitpunkt der Aufhebung	Besondere Bemerkungen
5	Nr. 1 ex 1896 vom 4. Jänner	39	Eisenbahn Wien-Aspang, k. k. österr. Staatsbahnen, Südbahn-Gesellschaft	Salz der Pos. S-5 des Tarifes Theil I	Sollenau transit	Aspang Edlitz Scheiblingkirchen Seebenstein Pitten Erlach Klein-Wolkersdorf Wr.-Neustadt Tattendorf Ober-Waltersdorf Trumau Traiskirchen Biedermannsdorf	24. Februar 1896	

Abänderung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Angabe der Abänderung und Bezeichnung des Zeitpunktes derselben	Bemerkungen
						von	nach		
5	Nr. 41 vom . Jänner 1896	30	Kaschau-Oderberger Eisenbahn	Königl. ungarische Staatsbahnen	Schwefelkiese	Margitfalu	Stationen der kgl. ungar. Staatsbahnen und der Kaschau - Oderberger Eisenbahn	Mit Giltigkeit vom 10. Februar 1896 bis Ende 1896 wird der laut der Rubrik „Besondere Bemerkungen" für Transporte nach Böhmen und Mähren bewilligte Einheitssatz von 0·11 kr. pro 100 kg und 1 km brutto auch auf nach Schlesien bestimmte Sendungen angewendet	

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Offert-Ausschreibung.

Auf den westlichen und östlichen Linien der k. k. Oesterr. Staatsbahnen ist die Verstärkung von bestehenden und die Lieferung und Aufstellung von neuen eisernen Brückentragwerken im allgemeinen öffentlichen Offertwege zu vergeben.

Die Lieferung umfasst zusammen 9 Abtheilungen, und zwar betreffen die Abtheilungen 1 bis 7 die Verstärkung eiserner Fachwerk- und Blechbrücken im Gesammtgewichte von rund 411 Tonnen, die Abtheilungen 8 und 9 die Lieferung und Aufstellung neuer Fachwerk- und Blechbrücken mit einem Gesammtgewichte von rund 173 Tonnen.

Die Vergebung erfolgt für die Abtheilungen 1 bis incl. 7 nach Pauschalpreisen mit einem Auf- oder Abgebote, für die Abtheilungen 8 und 9 nach Einheitspreisen per 100 kg Rechnungsgewicht, und können die Offerte auf eine oder mehrere Abtheilungen lauten, müssen jedoch mindestens sämmtliche Arbeiten einer Abtheilung umfassen.

Als Vollendungstermin für die Durchführung der Verstärkungen der in der Abtheilung 1 sub Post 2 genannten Brücke wird Ende April 1896, und für alle übrigen Verstärkungsarbeiten, sowie für die Lieferung und Aufstellung respective Einschiebung der neuen Brücken in die currente Bahn der 30. November 1896 bestimmt.

Die bezüglichen Offerte müssen bis spätestens 25. Februar l. J., um 12 Uhr Mittags, im Einreichungsprotokolle der k. k. Oesterr. Staatsbahnen in Wien (XV. Administrationsgebäude nächst dem Westbahnhofe) eingereicht werden. Die Offerteröffnung erfolgt zwei Stunden nach Ablauf des Einreichungstermines bei der Fachabtheilung 2, und hat der Offertleger mit seinem Angebote bis nach der Entscheidung Seitens der k. k. Staatsverwaltung im Worte zu bleiben.

Die Offertleger haben Vadien zu erlegen, deren Höhe bei den einzelnen Abtheilungen zwischen 600 bis 1480 fl. beträgt. Diese Vadien bilden die Caution, wenn dem Offerenten die Lieferung übertragen wird.

Die näheren Bestimmungen für die Einbringung der Angebote, alle weiteren Behelfe, die vom Offertsteller zu benützenden Offertformulare, die Bedingnisshefte liegen im Bureau 2 Ia der Fachabtheilung für Bau- nnd Bahnerhaltung in Wien (XV. Westbahnhof) zur Einsicht auf, und können dortselbst die näheren Bestimmungen und Offertformulare bezogen werden.

Schliesslich werden die Offertleger auf die Schlussbestimmungen des Angebotformulares (Artikel 6) besonders aufmerksam gemacht.

Wien, am 5. Februar 1896.

K. k. Oesterr. Staatsbahnen.

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt im k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr: Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl. „ das Deutsche Reich . . 25 Mark „ das übrige Ausland . . 33 Frcs. Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 17. **Wien, 13. Februar 1896.** **IX. Jahrgang.**

Eisenbahnverkehr im Monate December

1895 und Vergleich der Einnahmen des Jahres 1895 mit jenen des Jahres 1894.

Im Monate December 1895 wurden nachstehende Eisenbahnstrecken dem öffentlichen Verkehre übergeben:

In Oesterreich:

Am 11. December die 4·959 km lange Kleinbahn Bielitz-Zigeunerwald (mit elektrischem Betriebe);

am 15. December die 22·625 km lange Localbahn Beneschau-Wlaschim, im Betriebe der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

In Ungarn:

Am 15. December die 41·2 km lange Theilstrecke Párdany—Zsombolya der Torontaler Localbahnen, ferner die 42·3 km lange Strecke Zala-Szt. Grót—Zala-Apathi—Balaton-Szt. György (Zalathal-Bahn) der Westungarischen Localbahnen;

am 16. December die 26·112 km lange Theilstrecke Zólyóm-Brezó—Erdököz und die 1·145 km lange Zweiglinie zum Bikaser Eisenwerke der Localbahn Zólyom-Brezó—Breznóbánya—Tiszolcz;

am 20. December die 40·2 km lange Fortsetzungsstrecke Csákovár—Bóka der Localbahn Zsebely-Csákovár:

am 23. December die 69 km lange Theilstrecke Baranya-Sellye—Našic der Localbahn Baranya-Szt. Lörincz—Slatina—Našic;

am 30. December die 112·387 km lange Theilstrecke Veszprém—Uj-Dombovár der Localbahn Raab-Veszprém-Dombovár. *)

Im Monate December 1895 wurden auf den österreichisch-ungarischen Eisenbahnen im Ganzen 12,899.411 Personen und 9,422.943 t Güter befördert und hiefür eine Gesammteinnahme von 27,097.419 fl. erzielt, d. i. per Kilometer 894 fl. Im gleichen Monate 1894 betrug die Gesammteinnahme, bei einem Verkehre von 10,619.121 Personen und 9,636.977 t Güter, 26,943.303 fl., oder per Kilometer 915 fl., daher resultirt für den Monat December 1895 eine Abnahme der kilometrischen Einnahmen um 2·3 pCt.

*) Für den Monat December 1895 wurde kein Ausweis eingesendet.

Im Jahre 1895 wurden auf den österreichisch-ungarischen Eisenbahnen 158,232.833 Personen und 113,199.885 t Güter, gegen 146,685.952 Personen und 110,818.068 t Güter im Jahre 1894, befördert. Die aus den beiden Verkehrszweigen erzielten Einnahmen beziffern sich im Jahre 1895 auf 347,728.787 fl., im Jahre 1894 auf 346,186.403 fl.

Da die durchschnittliche Gesammtlänge der österreichisch-ungarischen Eisenbahnen im Jahre 1895 29.816 km, im Jahre 1894 hingegen 28.950 km betrug, so stellt sich die durchschnittliche Einnahme per Kilometer für das Jahr 1895 auf 11.662 fl., gegen 11.958 fl. im Jahre 1894, das ist um 296 fl. oder 2·5 pCt. ungünstiger.

Nach der Höhe des kilometrischen Ergebnisses im Jahre 1895 ergibt sich die nachstehende Reihenfolge der Bahnen:

	Einnahme per Kilometer im Jahre 1895 Gulden
A. Oesterreichische und ungarische Hauptbahnen:	
1. K. k. Staatsbahnstrecke Praterstern—Matzleinsdorf (Wiener Verbindungsbahn)	86.014
2. Aussig-Teplitzer Eisenbahn	61.477
3. Kaschau-Oderberger Eisenbahn (öst. Strecke)	36.552
4. Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Hauptbahnnetz)	32.585
5. Buschtěhrader Eisenbahn, Linie lit. B . . .	24.903
6. Leoben-Vordernberger Bahn	24.863
7. Südbahn - Gesellschaft (Hauptbahnnetz und Localbahnen in Oesterreich)	24.095
8. Oesterr. Nordwestbahn (Ergänzungsnetz) .	21.434

9.	Buschtěhrader Eisenbahn, Linie lit. A	20.915
10.	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft (österr. Linien)	19.057
11.	Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbau-Ges.	17.839
12.	Oesterr. Nordwestbahn (garantirte Strecken)	16.167
13.	Böhmische Nordbahn	15.102
14.	Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn	14.261
15.	Südnorddeutsche Verbindungsbahn	12.693
16.	Kaschau-Oderberger Eisenb. (ungar. Strecken)	11.550
17.	K. k. Staatsbahnen und vom Staate für eigene Rechnung betriebene Bahnen	11.322
18.	Kgl. Ungarische Staatsbahnen	10.721
19.	Südbahn-Gesellschaft (ungar. Linien)	10.590
20.	Ostrau-Friedlander Eisenbahn	10.411
21.	Eisenbahn Wien-Aspang	9.019
22.	Mohács-Fünfkirchner Bahn	8.262
23.	Raab-Oedenburg-Ebenfurther Eisenbahn	7.261
24.	Fünfkirchen-Barcser Bahn	7.121

B. Oesterreichische und ungarische Localbahnen incl. der Dampftramways.

1.	Localbahn Swoleňowes-Smečna	22.371
2.	Kahlenberg-Eisenbahn-Gesellschaft (Dampftramway Wien-Nussdorf)	20.333
3.	Neue Wiener Tramway (Dampftramway Westbahnlinie—Hütteldorf)	17.487
4.	Montanbahn Zeltweg-Fohnsdorf	14 380
5.	Brünner Localeisenb.-Ges. (Dampftramway)	13.261
6.	Südbahn-Gesellschaft (Localb. Mödling-Brühl, elektrischer Betrieb)	12.622
7.	Stauding-Stramberger Localbahn	11.493
8.	Kuttenberger Localbahn	10.919
9.	Eisenbahn Reichenberg-Gablonz-Tannwald	10.465
10.	Bozen-Meraner Bahn	10.375
11.	Localbahn Přivoz—Mähr.-Ostrau—Witkowitz (Dampftramway)	9.841
12.	Vicinalbahn Budapest-Szt. Lörincz	9.840
13.	Neutitscheiner Localbahn	8.490
14.	Localbahn Dolina-Wygoda	8.260
15.	Budapester Localbahnen	7.720
16.	Wittmannsdorf-(Leobersdorf)-Ebenfurther Bahn	7.599
17.	Wiener Localbahnen-Actiengesellsch. (Dampftramway Wien—Wr.-Neudorf—Guntramsdorf)	7.564
18.	Dampftramway-Gesells. vorm. Krauss & Co.	7.221
19.	Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Ges.	6.720
20.	Localbahn Petroszény-Lupény	6.528
21.	Localbahn Innsbruck-Hall i T (Dampftramway)	6.297
22.	K. k. Staatsbahn Königshan-Schatzlar (im Privatbetriebe)	6.236
23.	Gölnitzthal-Bahn	4.652
24.	Localbahn Mösel-Hüttenberg	4.598
25.	K. k. Staatsbahn Časlau-Zawratetz im Privatbetriebe)	4.562
26.	Poprádthal-Bahn	4.449
27.	Holics-Gödinger Localbahn-Actiengesellschaft	4.376
28.	Unterkrainer Bahnen	4.301
29.	Gr.-Kikinda—Gr.-Becskereker Bahn	4.240
30.	Vereinigte Arader und Csánader Eisenbahnen	4.119
31.	Localbahn Mori-Arco-Riva a. G.	4.041
32.	Steiermärk. Landesbahn (Localb. Cilli-Wöllan)	4.000
33.	Localbahn Fehring-Fürstenfeld	3.986
34.	Localbahn Keszthely—Balaton-Szt.-György	3.917
35.	Bukowinaer Localbahnen	3.852
36.	Localbahn Postelberg-Laun	3.782
37.	Localbahn Welchau-Wickwitz—Giesshübl Sauerbrunn	3.770
38.	Ungthal-Bahn	3.585
39.	Marmaroser Salzbahn-Actiengesellschaft	3.457
40.	Localbahn Gran—Almás-Füzitö	3.420
41.	Eisenbahn Vinkovce-Brčka	3.410
42.	Kremsthal-Bahn	3.367
43.	Localbahn Potscherad-Wurzmes	3.252
44.	Salzkammergut-Localbahn-Actiengesellschaft	3.246
45.	Localbahn Gleisdorf-Weiz	3.169
46.	Localbahn Vöcklabruck-Kammer	3.137
47.	Számosthal-Bahn	2.960
48.	Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów)	2.934
49.	Zagorianer Bahn	2.890
50.	Torontaler Localbahnen	2.855
51.	Belisće-Kapelna (Slavonische Drauthal-) Vicinalbahn	2.846
52.	Háromszéker Localbahnen	2.828
53.	Localbahn Asch-Rossbach	2.785
54.	Böhmische Commercialbahnen	2.773
55.	Localbahn Reichenau a. K.-Solnitz	2.750
56.	Localbahn Steinamanger-Pinkafeld	2.722
57.	Localbahn Pressburg-Dunaszerdahely	2.713
58.	Localbahn Strakonitz-Winterberg	2.701
59.	Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Localbahnen)	2.650
60.	Bárcs-Pakraczer Eisenbahn	2.646
61.	Westungar. Localbahnen (Transdanubische Vicinalbahn-Actiengesellschaft)	2.607
62.	Vicinalbahn Güns-Steinamanger	2.600
63.	Localbahn Schwarzenau-Waidhofen a/Th.	2.553
64.	Localbahn Nagy-Károly—Somkut	2.551
65.	Localbahn Szathmár-Nagybánya	2.533
66.	Localbahn Eperies-Bartfeld	2.505
67.	Localbahn Kaschau-Torna	2.471
68.	Localbahn Wotic-Selčan	2.441
69.	Mühlkreis-Bahn	2.371
70.	Vicinalbahn Maros-Vásárhely—Szász-Régen	2.367
71.	Localbahn Plan-Tachau	2.344
72.	Localbahn Auspitz	2.331
73.	Mährische Westbahn	2.293
74.	Localbahn Beneschau-Wlaschim	2.286
75.	Localbahn Wodňan-Prachatitz	2.260
76.	Terret-Kowásznaer Localbahn	2.177
77.	Localbahn Gr.-Priesen—Wernstadt—Auscha	2.157
78.	Localbahn Szt. Lörincz-Szlatina-Našic	2.120
79.	Localbahn Zsebely-Csakovár	2.120
80.	Vicinalbahn Nyiregyháza—Maté-Szalka	2.102
81.	Slavonische Localbahn	2.099
82.	Vicinalb. Debreczen—Hajdu-Nán.—B.-Mihály	2.047
83.	Steyrthal-Bahn	2.010
84.	Biharer Vicinalbahnen	1.968
85.	Localbahn Deutschbrod-Humpoletz	1.937
86.	Loc. Zolyom-Brezó—Breznóbanya—Tiszolcz	1.900
87.	Löcsethal-Bahn	1.897
88.	Localbahn Késmárk—Szepes-Bélá	1.896
89.	Vicinalbahn Puszta-Tenyö—Kun-Szt. Márton	1.889
90.	Zsitvathal-Bahn	1.874
91.	Localbahn Göpfritz—Gross-Siegharts	1.852
92.	Muranythal-Bahn	1.832
93.	Szilágysager Eisenbahn	1.820
94.	Steiermärkische Landesbahnen (Preding-Wieselsdorf—Stainz, Pöltschach—Gonobitz und Kapfenberg—Au-Seewiesen)	1.814
95.	Welser Localbahn	1.801
96.	Eisenbahn Grosswardein-Belenyes-Vaskoh	1.759
97.	Kolomeaer Localbahnen	1.723

98.	Csetnekthal-Bahn	1.721
99.	Bács-Bodrogher Comitatsbahnen	1.712
100.	Székler Eisenbahn	1.708
101.	Gailthal-Bahn	1.678
102.	Localbahn Hermannstadt-Rothenthurmpass	1.660
103.	Localbahn Gyulafehérvár-Zalathna	1.618
104.	Localbahn Ruma-Vrdnik	1.594
105.	Vicinalbahn Ujszász-Jaszápáth	1.566
106.	Haraszti-Ráczkever Localbahn	1.557
107.	Localbahn Budapest-Lajosmizse	1.550
108.	Murthal-Bahn	1.541
109.	Localbahn Körös-Belovár	1.530
110.	Localbahn Kis-Ujszállás-Devavanya-Gyoma	1.516
111.	Localbahn Nakři-Netolitz—Netolitz Stadt	1.505
112.	Vicinalbahn Kun-Szt. Márton—Szentes	1.487
113.	Localbahn Lemberg-Kleparów—Janów	1.453
114.	Localbahn Budapest-Gran	1.433
115.	Localbahn Szentes—Hod-Mezö-Vásárhely	1.397
116.	Localbahn Temesvár—Nagy-Szt. Miklos	1.394
117.	Localbahn Szepes-Bélá—Podolin	1.391
118.	Localbahn Bája-Zombor-Neusatz	1.386
119.	Localbahn Debreczin—Füzes-Abony—Ohat-Kocs-Polgar	1.385
120.	Localbahn Fürstenfeld-Hartberg	1.375
121.	Localbahn Hidegkut—Gyönk-Tamásy	1.317
122.	Localbahn Debreczin—Nagy-Léta	1.279
123.	Békéser Comitatsbahnen	1.237
124.	Matraer Vicinalbahnen	1.200
125.	Friauler Localbahn	1.191
126.	Localbahn Kaposvár-Mocsolád	1.190
127.	Localbahn Somogy-Szobb—Bárcs	1.143
128.	Felek-Fogaraser Localbahn	1.129
129.	Localbahn Steinamanger-Rum	1.129
130.	Localb. Balaton-Szt. György—Somogy-Szobb	1.077
131.	Localbahn Versecz—Kubin-Dunapart	1.057
132.	Mezötur-Turkever Eisenbahn	1.044
133.	Localbahn Szepes-Olaszi—Szepes-Varálja	1.039
134.	Vicinalbahn Máros-Ludas—Bistritz	980
135.	Localbahn Radkersburg-Luttenberg	949
136.	Localbahn Borossebes-Menyháza	874
137.	Békes-Csánader Localbahn	802
138.	Localbahn Hermannstadt—Nagy-Disznód	704
139.	Localbahn Warasdin-Golubovec	609
140.	Localbahn Kecskemét-Füllöpszállás	469
141.	Taraczthal-Bahn	164
142.	Tatra-Lomnitzer Localbahn (elektr. Betrieb)	86

Nach der Zunahme des kilometrischen Ergebnisses im Jahre 1895 ergibt sich gegen das Jahr 1894 die nachstehende Reihenfolge der Bahnen:

	%
Buschtěhrader Eisenbahn, Linie lit. A	1·1
Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn	1·0
Südbahn-Gesellschaft (Hauptnetz und Localbahnen in Oesterreich)	0·7
Oesterr. Nordwestbahn (garantirte Strecken)	0·3
Südbahn-Gesellschaft (ungar. Linien)	0·2
Oesterr. Nordwestbahn (Ergänzungsnetz)	0·1

B) Oesterreichische und ungarische Localbahnen incl. der Dampftramways.

	%
Localbahn Debreczin—Nagy-Léta	81·6
Csetnekthal-Bahn	47·1
Localbahn Versecz—Kubin-Dunapart	34·5
Localbahn Zsebely-Csakovár	33·7
Localbahn Haraszti-Ráczkeve	33·0
Localbahn Hidegkut—Gyönk-Tamasy	31·2
Localbahn Ruma-Vrdnik	27·5
Vicinalbahn Budapest-Szt. Lörincz	24·9
Localbahn Kaschau-Torna	24·1
Localbahn Szepes-Bélá—Podolin	23·2
Ungthal-Bahn	21·9
Localbahn Petroszény-Lupény	17·2
Bihárer Vicinalbahn	16·9
Torontaler Localbahnen	16·0
Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft	14·8
Localbahn Vöcklabruck-Kammer	14·8
Localbahn Keszthely—Balaton-Szt. György	13·3
Budapester Localbahnen	13·0
Localbahn Szepes-Olaszi—Szepes-Varalja	12·6
Neue Wiener Tramway (Dampftramway Westbahnlinie—Hütteldorf)	12·4
Localbahn Gran—Almás-Füzitö	12·3
Localbahn Strakonitz-Winterberg	12·3
Haromszéker Localbahnen	11·8
Brünner Localeisenb.-Gesellsch. (Dampftramway)	11·7
Localbahn Dolina-Wygoda	11·5
Gr.-Kikinda—Gr.-Becskereker Bahn	11·3
Számosthal-Bahn	10·5
Localbahn Fürstenfeld-Hartberg	10·4
Poprádthal-Bahn	10·0
Localbahn Swoleňowes-Smečna	9·9
Gailthal-Bahn	9·9
Vereinigte Arader und Csánader Eisenbahnen	9·7
Localbahn Auspitz	9·7
Vicinalbahn Debreczen — Hajdu-Nánas—B.-Mihály	9·6
Vicinalbahn Ujszász-Jaszápáth	9·4
Bozen-Meraner Bahn	9·3
K. k. Staatsbahn Königshan-Schatzlar (im Privatbetriebe)	9·2
Localbahn Szentes—Hod-Mezö-Vásárhely	8·8
Békés-Csánader Localbahn	8·5
Localbahn Steinamanger-Rum	8·3
Vicinalbahn Güns-Steinamanger	8·1
Kremsthal-Bahn	8·0
Localbahn Eperies-Bartfeld	7·9
Székler Eisenbahn	7·8
Localbahn Wodňan-Prachatitz	7·7
Vicinalbahn Száthmár—Nagybánya	7·6
Localbahn Mori-Arco-Riva a/G.	7·4
Felek-Fogaraser Localbahn	7·0
Localbahn Somogy-Szobb—Bárcs	6·5
Kahlenberg-Eisenbahn-Gesellschaft (Dampftramway Wien-Nussdorf)	6·3
Localbahn Innsbruck-Hall i/T. (Dampftramway)	6·1
Eisenbahn Grosswardein-Belenyes-Vaskoh	5·8

	%
Murthal-Bahn	5·8
Marmaroser Salzbahn-Actiengesellschaft	5·7
Localbahn Budapest-Lajosmizse	5·4
Localbahn Hermannstadt-Rothenthurmpass	5·3
Löcsethal-Bahn	4·6
Localbahn Balaton-Szt. György—Somogy-Szobb	4·3
Bács-Bodrogher Comitatsbahnen	4·3
Localbahn Potscherad-Wurzmes	4·3
Montanbahn Zeltweg-Fohnsdorf	4·2
Südbahn-Gesellschaft (Localb. Mödling-Brühl, elektrischer Betrieb)	3·8
Localbahn Warasdin-Golubovec	3·7
Localbahn Schwarzenau-Waidhofen a/Th.	3·6
Localbahn Mösel-Hüttenberg	3·6
Salzkammergut-Localbahn-Actiengesellschaft	3·3
Westungarische Localbahnen (Transdanubische Vicinalbahn-Actiengesellschaft)	2·5
Vicinalbahn Maros-Vásárhely—Szász-Régen	2·2
Localbahn Késmárk—Szepes-Béla	1·8
Mühlkreis-Bahn	1·8
Szilágysager Eisenbahn	1·3
Vicinalbahn Kun-Szt. Márton—Szentes	0·9
Wiener Localbahn-Act.-Ges. (Wien-Wr. Neudorf-Guntramsdorf)	0·9
Localbahn Asch-Rossbach	0·9
Neutitscheiner Localbahn	0·7
Welser Localbahn	0·7
Mährische Westbahn	0·7

Nach der Abnahme des kilometrischen Ergebnisses im Jahre 1895 ergibt sich gegen das Jahr 1894 die nachstehende Reihenfolge der Bahnen:

A) Oesterreichische und ungarische Hauptbahnen.

	%
Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Hauptbahnnetz)	0·9
Aussig-Teplitzer Eisenbahn	1·0
Raab-Oedenburg-Ebenfurther Bahn	2·5
Kgl. Ungar. Staatsbahnen	3·1
Oesterr.-ung. Staatseisenb.-Gesellsch. (öst. Linien)	3·8
Mohács-Fünfkirchner Bahn	5·2
Fünfkirchen-Bárcser Bahn	10·8

B) Oesterreichische und ungarische Localbahnen incl. der Dampftramways.

	%
Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Localbahnen)	0·1
Localbahn Radkersburg-Luttenberg	0·2
Localbahn Steinamanger-Pinkafeld	0·7
Muranythal-Bahn	0·8
Vicinalbahn Nyiregyháza—Maté-Szalka	1·0
Stauding-Stramberger Localbahn	1·1
Békéser Comitatsbahnen	1·3
Matraer Vicinalbahnen	1·4
Localbahn Vinkovce-Brčka	2·5
Steiermärkische Landesbahnen (Preding-Wieselsdorf—Stainz, Pöltschach—Gonobitz, Kapfenberg—Au-Seewiesen)	2·6
Bukowinaer Localbahnen	2·9
Unterkrainer Bahnen	3·1
Zagorianer Bahn	3·3
Steyrthal-Bahn	3·4
Localbahn Nagy-Károly—Somkut	3·8
Friauler Bahn	4·3
Slavonische Localbahn	4·3
Gölnitzthal-Bahn	4·7
Localbahn Fehring-Fürstenfeld	4·8
Terret-Kowasznaer Localbahn	5·0
Localbahn Kis-Ujszállás—Devavanya—Gyoma	6·1
Localbahn Debreczin—Füzes-Abony—Ohat-Kócs-Polgar	6·6
Belisće-Kapelna (Slavonische Drauthal-)Vicinalbahn	7·4
Eisenbahn Wittmannsdorf (Leobersdorf)-Ebenfurth	7·9
Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów)	8·7
Dampftramway-Gesellschaft vorm. Krauss & Comp.	8·8
Barcs-Pakraczer Eisenbahn	8·8
Localbahn Gleisdorf-Weiz	8·9
Mezötur-Turkever Eisenbahn	9·5
Kuttenberger Localbahn	9·9
Localbahn Reichenau a/K.-Solnitz	11·1
Vicinalbahn Máros-Ludas—Bistritz	12·3
Steiermärkische Landesbahnen (Cilli-Wöllan)	12·4
Localbahn Gr.-Priesen—Wernstadt—Auscha	13·0
Localbahn Hermannstadt—Nagy-Disznod	13·3
Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn	14·6
Localbahn Deutschbrod-Humpoletz	15·0
Localbahn Borossebes-Menyháza	16·3
K. k. Staatsbahn Časlau-Zawratetz (im Privatbetriebe)	16·6
Böhmische Commercialbahnen	16·6
Holics-Gödinger Localbahn	17·7
Localbahn Přivoz—M.-Ostrau—Witkowitz (Dampftramway)	27·2
Localbahn Körös-Belovár	28·1
Localbahn Wotic-Selčan	29·7
Kolomeaer Localbahnen	30·3
Vicinalbahn Puszta-Tenyö—Kun-Szt. Márton	31·6
Zsitvathal-Bahn	34·3
Localbahn Kaposvár-Mocsolad	40·3
Taraczthal-Bahn	75·0

Ueber die Ursachen der Mehr- und Mindereinnahmen, sowie sonstige zur Erläuterung der Betriebsausweisziffern dienliche Daten haben nachstehende Bahnverwaltungen, wie folgt, relationirt:

Aussig-Teplitzer Eisenbahn. Die im Monate December 1895 erzielte Mehreinnahme gegen den gleichen Monat 1894 resultirt aus dem bedeutend stärkeren Kohlenverkehre zur Elbe und nach dem Auslande.

Die Einnahmen des Jahres 1894 sind definitiv, jene des Jahres 1895 vom Jänner bis Ende September definitiv, ab October provisorisch ermittelt.

Böhmische Nordbahn. Der Ausfall im Personenverkehre ist den ungünstigen Witterungsverhältnissen, der Rückgang des Güterverkehres der früher geschlossenen Zuckercampagne zuzuschreiben.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. Auf den im Eigenthume des Staates stehenden und den vom Staate für eigene Rechnung betriebenen Bahnen, exclusive der Böhmischen Westbahn und der Mährisch-schlesischen Centralbahn, resultirt für den Monat December 1895, im Vergleiche zu den Ergebnissen des gleichen Monates im Jahre 1894, im Personenverkehre eine Frequenzabnahme von 257.494 Reisenden mit einer Mehreinnahme von fl. 42.482, und im Güterverkehre eine Minderbeförderung von 217.836 t mit einer Mindereinnahme von fl. 33.639, so dass für den Monat December 1895 sich beim Personen- und Güterverkehre eine Mehreinnahme von fl. 8843 ergibt.

Von der ausgewiesenen Frequenzabnahme entfallen rücksichtlich des Personenverkehres auf die westlichen k. k. Staatsbahnlinien 238.655 Personen mit fl. 30.740 Mehreinnahme und auf die k. k. Staatsbahnlinien in Galizien und der Bukowina 18.839 Personen mit fl. 11.742 Mehreinnahme.

Im Güterverkehre weisen die westlichen Linien eine Frequenzabnahme von 244.017 t mit einem Einnahmenausfalle von fl. 137.830 aus, während die östlichen Linien eine Mehrbeförderung von 26.181 t und eine Einnahmensteigerung von fl. 104.191 zu verzeichnen haben.

Der Verkehrsrückgang auf den westlichen Linien ist auf eine schwächere Getreidebewegung, sowie auf den Ausfall von Rübentransporten in der Menge von 17.267 Wagenladungen zurückzuführen.

Die östlichen Linien verzeichnen in mehreren Transportartikeln, wie Eier, Eisenbahnschienen, Nutzholz, Kohle, Petroleum und Vieh, eine namhafte Verkehrssteigerung, so dass der Monat December 1895 rücksichtlich dieser Linien mit einer bedeutenden Mehreinnahme abschliessen konnte.

Böhmische Westbahn.

Im Personenverkehre ergibt sich wohl eine Mehrfrequenz von 5026 Reisenden, jedoch eine Mindereinnahme von fl. 12.643.

Der Güterverkehr erleidet einen Ausfall von 53.219 t mit einer Mindereinnahme von fl. 77.473.

Der Ausfall im Güterverkehre ist den geringeren Verfrachtungen von Erzen, Eisen und Stahl, insbesondere aber von Rüben- und Zuckertransporten zuzuschreiben.

Mährisch-schlesische Centralbahn.

Diese Linie weist im Personenverkehre, bei einer Mehrbeförderung von 4319 Reisenden, eine Mindereinnahme von fl. 2005 aus, im Güterverkehre wurde, bei einer Minderbeförderung von 8017 t, eine Mehreinnahme von fl. 23.637 erzielt.

Auf sämmtlichen Linien der k. k. Oesterr. Staatsbahnen und der vom Staate betriebenen Privatbahnen (exclusive der Bodensee-Dampfschiffahrt und der Wiener Verbindungsbahn) stellen sich Frequenz und Einnahmen, im Entgegenhalte zu den Ergebnissen des Monates December 1894, wie folgt:

Minderfrequenz an Personen		198.434
Minderbeförderung an Gütern		402.778 t
mit einer Mehreinnahme bei Personen von	fl.	30.178
und einer Mindereinnahme von	„	101.768
bei Gütern, daher im Ganzen eine Mindereinnahme von	„	71.590

Für die zwölf Monate des Jahres 1895 ergibt sich auf den vorbezeichneten Linien bei Personen eine Mehreinnahme von fl. 1,543.786 und im Güterverkehre eine Mehreinnahme von fl. 715.981, somit im Ganzen eine Mehreinnahme von fl. 2,259.767.

Bodensee-Dampfschiffahrt.

Im Monate December 1895 beträgt die Frequenz an Personen 5115, an Gütern 10.404 t mit einer Einnahme von fl. 1359 für Personen und von fl. 9853 für Güter, somit in Summe fl. 11.212, gegen fl. 10.425 im gleichen Monate des Jahres 1894.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Im Monate December 1895 ergab der Personenverkehr auf dem Hauptbahnnetze eine Abnahme der Frequenz um 20.425 Personen und des Erträgnisses um fl. 25.287.

Was den Frachtenverkehr anbelangt, so ergab sich im Berichtsmonate, im Vergleiche zu derselben Periode des Jahres 1894, eine Abnahme des Frachtquantums um 102.400 t und des Erträgnisses um fl. 93.996.

Transportzunahmen ergaben sich hauptsächlich bei den nachstehenden Massenartikeln, und zwar:

bei Holz aller Art	um	554·3 t
„ Steinen aller Art	„	276·2 t
„ Erzen und Schlacken	„	2.624·7 t
„ Eisen und Stahl	„	4.413·8 t
„ Kohlen	„	18.775·9 t

Abnahmen in der Verfrachtung sind vornehmlich zu verzeichnen:

bei Getreide aller Art	um	960·8 t
„ Mehl und Mahlproducten	„	767·9 t
„ Zucker, raffinirt	„	8.258·9 t
„ Zucker, roh	„	11.781·4 t

Auf den Localbahnen nahm die Personenfrequenz um 1860 Personen und das Erträgniss um fl. 1243 zu.

Der Güterverkehr zeigt eine Abnahme des Verfrachtungsquantums um 8246 t und des Erträgnisses um fl. 3057.

Transportzunahmen ergaben sich beispielsweise:

bei Getreide aller Art	um	962·6 t
„ Mehl und Mahlproducten	„	123·7 t
„ Zucker, roh	„	1.275·5 t
„ Erzen und Schlacken	„	453·9 t
„ Eisen und Stahl	„	428·2 t

Abnahmen in der Verfrachtung sind namentlich zu constatiren:

bei Holz aller Art	„	1.040·3 t
„ Steinen aller Art	„	517·0 t

Was schliesslich die Ostrau-Friedlander Eisenbahn betrifft, so nahm der Personenverkehr um 1282 Personen und das Erträgniss um fl. 640 ab.

(Fortsetzung auf Seite 370.)

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebs-Länge im Monate December 1895	1894	Im Monate December 1895 wurden befördert: Personen	Güter	Per... u. Ge...	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	...nittl. Länge ...ner bis ...mber [illegible]	1894
	Kilometer		Anzahl	Tonnen								...ter	
Oesterreichische Eisenbahnen.													
I. Bahnen im Betriebe der k. k. General-Direction d. öst. Staatsb.													
a) K. k. Staatsbahnen und vom Staate für eigene Rechnung betriebene Bahnen	7.951	7.935	2,408.981	2,070.966	1,488.062	5,312.767	6,800.829	855	6,860.470	865	— 1·2	7.941	7.851
b) Privatbahnen auf Rechnung der Eigenthümer:													
Localbahnen:													
Asch-Rossbach	15	15	5.839	6.744	881	2.745	3.626	242	3.038	203	+ 19 2	15	15
Beneschau-Wlaschim	13	. . .	1.284	815	614	1.672	2.286	176	. . . .	. . .	. . .	1	. . .
Bukowinaer Localbahnen	176	176	12.565	28.515	5.663	37.147	42.810	243	46.084	262	— 7·3	176	176
Dolina-Wygoda	8	8	. . . .	4.928	. . . .	4.235	4.235	529	3.392	424	+ 24 8	8	8
Fehring-Fürstenfeld	20	20	4 332	2.855	1.881	4.234	6.115	306	6.518	326	— 6·1	20	20
Friauler Bahn	16	16	4.735	492	1.058	646	1.704	107	1.118	70	+ 52·9	16	9
Fürstenfeld-Hartberg	39	39	6.752	1.415	2.707	1 746	4.453	114	6.674	171	— 33·3	39	39
Gailthal-Bahn	31	31	3.423	1.746	999	3.052	4.051	131	3.977	128	+ 2·3	31	12
Gleisdorf-Weiz	15	15	3.920	2.323	1.009	2.449	3.458	231	4 062	271	— 14·8	15	15
Göpfritz—Gross-Siegharts	8	. . .	1.457	559	302	760	1.062	133	. . . .	. . .	. . .	3	. . .
Kolomeaer Localbahnen	33	33	2 915	6.255	381	6.228	6.609	200	8.036	244	— 18·0	33	33
Lemberg-Bełzec (Tomaszów)	89	89	13 206	5.740	9.069	8 398	17.467	196	23.270	261	— 24·9	89	89
Lemberg (Kleparów)-Janow	22	. . .	1.263	776	515	3.602	4.117	187	. . . .	. . .	. . .	3	. . .
Mährische Westbahn	90	90	10.053	7 740	3.413	14.048	17 461	194	19.196	213	— 8·9	90	90
Mösel-Hüttenberg	5	5	2.043	5.526	377	1.657	2 034	407	1.814	363	+ 12·1	5	5
Murthal-B. (Unzmarkt-Mauterndf.)	76	76	8.935	2.086	3.327	5 618	8.945	118	7.987	105	+ 12 4	76	18
Nakři-Netolitz—Netolitz Stadt	14	. . .	2.208	764	450	836	1.286	92	. . . .	. . .	. . .	3	. . .
Plan-Tachau	13	. . .	2.582	1.638	603	2.088	2.691	207	. . . .	. . .	. . .	13	. . .
Postelberg-Laun	11	. . .	1.481	1.289	223	761	984	89	. . . .	. . .	. . .	3	. . .
Potscherad-Wurzmes	17	17	1.531	2.739	503	1.966	2.469	145	13.146	773	— 81·2	17	17
Schwarzenau-Waidhofen a./T.	10	10	3.271	904	645	1.010	1.655	166	2.480	248	— 33·1	10	10
Strakonitz-Winterberg	32	32	8 212	2.969	2.339	4.785	7.124	223	6.105	191	+ 16·8	32	32
Unterkrainer Bahnen	134	134	24.232	15.937	10.590	38.110	48 700	363	46.650	348	+ 4·3	134	109
Vöcklabruck-Kammer	11	11	2.335	1.152	592	1.147	1.739	158	2.132	194	— 18·6	11	11
Welser Localbahn	54	54	15.009	2.111	4.068	2.565	6.633	123	7 007	130	— 5·4	54	54
Wittmannsdorf - (Leobersdorf-) Ebenfurther Eisenbahn	17	17	7.623	18 378	2.294	6.266	8.560	504	9.984	587	— 14·1	17	17
Wodňan-Prachatitz	28	28	8.518	1 686	1.946	2.134	4.080	146	5.150	184	— 20·7	28	28
Wotic-Selčan	17	17	2.625	1.724	1 222	2.247	3.469	204	4.384	258	— 20·9	17	4
Zeltweg-Fohnsdorf	8	8	1.216	32.789	312	9.503	9.815	1.227	9.383	1.173	+ 4·6	8	8
II. K. k. Staatsbahnen im Privatbetriebe.													
Časlau-Zawratetz	24	24	2.281	6.964	456	11.678	12.134	506	23.554	981	— 48·4	24	24
Königshan-Schatzlar	5	5	901	5 164	125	2.427	2.552	510	2.513	503	+ 1·4	5	5
Praterstern - Matzleinsdorf (Wr. Verbindungsbahn)	8	8	79.256	104.398	2.061	58.755	60 816	7.602	61.043	7.630	— 0·4	8	8
III. Privatbahnen unter Ausschluss der ad I b) angeführten Localbahnen.													
Aussig-Teplitzer Eisenbahn	101	101	162.464	756.630	31.656	552 585	584.241	5.785	520.179	5.150	+ 12·3	101	101
Böhmische Nordbahn	320	320	182.337	183.970	81.103	453.147	534.250	1.670	554.932	1.734	— 3·7	320	320
Buschtěhrader Eisenbahn													
Linie lit. A	186	186	61.885	224.359	38.440	328.946	367.386	1.975	413 286	2.222	— 11·1	186	186
Linie lit. B	236	236	90.612	307.551	37.777	470.438	508.215	2 153	477.515	2.023	+ 6·4	236	236
Graz-Köflacher Eisenbahn u. B.-G.	91	91	32.494	70.329	12.416	136.219	148.635	1 633	137.646	1.513	+ 7·9	91	91
Kaiser Ferdinands-Nordbahn:													
Hauptbahnnetz	1.036	1.036	734.028	953.350	443.448	2,319.577	2,763 025	2.667	2,882.308	2 782	— 4·1	1.036	1.036
Localbahnen	281	259	78.348	47 659	17.093	38 297	55 390	197	57.204	221	— 10·9	265	259
Kaschau-Oderberger Eisenbahn:													
Oesterreichische Strecke	64	64	44.632	71.961	17.993	235.570	253.563	3.962	261.836	4 091	— 3·2	64	64
Leoben-Vordernberger Bahn	15	15	6.915	45.880	1.768	27.544	29.312	1.954	28.657	1 910	+ 2·3	15	15

Vom 1. Jänner bis 31. December 1895 wurden befördert: Personen	Güter	Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis 31. December 1895: für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	1894: für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	Differz. per Kilom. in Percent	Oder per Jahr und Kilom. gerechnet nach nebigen Ergebnissen d. abgelaufenen 12 Monate: 1895	1894	Wiederholung des Namens der Eisenbahnen
Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden					Gulden		
													Oesterr. Eisenbahnen.
													I. Bahnen im Betriebe d. k. k. öst. Staatsb.
40,277.233	25,450 622	25,296.718	64,609.848	89,906.566	11.322	23,842.929	64,066.735	87,909.664	11 197	+ 1 1	11.322	11.197	a) K. k. Staatsb. und vom Staate für eigene Rechnung betrieb. Bahnen
													b) Privatb. auf Rechnung d. Eigenth.
													Localbahnen:
71.084	83.150	8.254	33.517	41.771	2.785	8.426	32.994	41.420	2.761	+ 0·9	2.785	2.761	Asch-Rossbach
1.284	815	614	1.672	2.286	2.286	. . . .	. . . . .	. . . . .	. .	. .	2.286		Beneschau-Wlaschim
174.126	398.487	91.006	586.880	677.886	3.852	92.680	605.614	698.294	3.968	— 2·9	3.852	39.68	Bukowinaer Localb.
. . . . .	74.603	. . . .	66 078	66.078	8.260	. . . .	59.281	59.281	7.410	+ 11·5	8.260	7.410	Dolina-Wygoda
68.892	31.065	21.592	58.120	79.712	3.986	21.369	62.329	83.698	4 185	— 4·8	3.986	4.185	Fehring-Fürstenfeld
59.705	5.545	12.102	6.956	19.058	1.191	8.805	2.398	11.203	1.245	— 4·3	1.191	1.245	Friauler Bahn
103.263	20.445	23.346	30 270	53.616	1.375	22 536	26.011	48 547	1.245	+ 10·4	1.375	1.245	Fürstenfeld-Hartberg
55.925	15.892	17.767	34.260	52.027	1.678	8.414	9.910	18.324	1.527	+ 9 9	1.678	1 527	Gailthal-Bahn
74.778	33.502	18.385	29.153	47.538	3.169	19 247	32.911	52 158	3.477	— 8·9	3.169	3.477	Gleisdorf-Weiz
9.416	2.314	1.923	3.633	5.556	1.852	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	1.852	. . .	Göpfritz-Gr. Sieghart's
39.498	65.112	5.547	51.322	56 869	1.723	8.091	73.461	81.552	2.471	— 30 3	1.723	2.471	Kolomeaer Localbahnen
202.871	87.634	128.216	132.904	261.120	2.934	133.566	152.386	285.952	3.213	— 8·7	2.934	3.213	Lemberg-Bełzec
1.719	835	688	3.671	4.359	1.453	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	1.453	. . .	Lemberg (Klep.)-Janow
126.432	111.644	41.248	165.165	206.413	2.293	40 813	164 122	204.935	2.277	+ 0·7	2.293	2.277	Mährische Westbahn
25.043	62.543	3.045	19 946	22.991	4.598	2.875	19.323	22.198	4.440	+ 3·6	4.598	4.440	Mösel-Hüttenberg
133.447	27.712	50.581	66.535	117.116	1.541	12.151	14.067	26.218	1.457	+ 5·8	1.541	1.457	Murthal-Bahn
4.957	4.119	979	3.535	4.514	1.505	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	1.505	. . .	Nakři-Nctolitz—Net.-St.
37 390	14.755	10.081	20.396	30.477	2.344	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	2.344	. . .	Plan-Tachau
5.711	16.811	864	10.483	11.347	3.782	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	3.782	. . .	Postelberg-Laun
24.139	74.611	3.553	51.723	55.276	3.252	3.355	49 646	53.001	3 118	+ 4·3	3.252	3.118	Potscherad-Wurzmes
50.640	12.440	9.971	15.558	25.529	2 553	10.197	14.448	24.645	2.465	+ 3·6	2 553	2.465	Schwarzenau-Waidhofen
106.675	36.725	30.123	56.305	86.428	2.701	28.430	48.523	76.953	2.405	+ 12·3	2.701	2.405	Strakonitz-Winterberg
338.861	178.515	154.032	422.252	576 284	4.301	135.756	348.063	483.819	4.439	— 3·1	4.301	4 439	Unterkrainer Bahnen
59.733	17.004	15.097	19.412	34.509	3.137	14.832	15.234	30.066	2.733	+ 14·8	3.137	2.733	Vöcklabruck-Kammer
188.278	34.759	54.452	42 811	97 263	1.801	57.510	39.119	96.629	1.789	+ 0·7	1·801	1.789	Welser Localbahnen
124.717	248.245	30.415	98.775	129 190	7.599	26.578	113 665	140.243	8.250	— 7·9	7.599	8 250	Wittmannsdorf-(Leobd.) Ebenfurther Eisenb.
112.529	23.069	27.831	35 435	63 266	2.260	27 561	31.204	58.765	2.099	+ 7·7	2.260	2.099	Wodňan-Prachatitz
38.096	18.984	15.108	26.387	41.495	2.441	3.815	10.074	13.889	3.472	— 29·7	2.441	3.472	Wotic-Selčan
24.401	359.620	2.910	112.129	115.039	14.380	2.726	107.632	110.358	13.795	+ 4·2	14.380	13.795	Zeltweg-Fohnsdorf
													II. K. k. Staatsbahnen im Privatbetriebe
29.303	126 843	7.389	102.107	109.496	4.562	7.206	124.031	131.237	5.468	— 16·6	4.562	5.468	Časlau-Zawratetz
12.061	62.216	1.506	29.674	31.180	6.236	1.046	27.520	28.566	5.713	+ 9·2	6.236	5.713	Königshan-Schatzlar
1.570.570	1,181.761	40.624	647.486	688.110	86.014	34.960	642.832	677.792	84.724	+ 1·5	86.014	84.724	Praterstern-Matzleinsdf. (Wr. Verbindungsb.)
													III. Privatbahnen unter Ausschluss der ad I b) angeführten
2,196.515	8,888.387	522 659	5,686.524	6,209.183	61.477	468.658	5,802.977	6,271.635	62.095	— 1·0	61.477	62.095	Aussig-Teplitzer Eisenb.
2,444.168	2,185.574	1,090.034	3,742.712	4,832 746	15.102	1,050.894	3,731.938	4,762 882	14.884	+ 1·5	15 102	14.884	Böhmische Nordbahn
													Buschtěhrader Eisenb.
870.205	2,593 993	578.642	3,311.601	3,890.243	20.915	531.674	3,314.995	3,846.669	20.681	+ 1·1	20.915	20.681	Linie lit. A
1,517.458	3,485.258	919 947	4.957 099	5,877.046	24 903	851.305	4,712.965	5,564.270	23.577	+ 5·6	24.903	23.577	Linie lit. B
476.240	735.469	192.215	1,431.128	1,623.343	17.839	184.882	1,341.319	1,526.201	16.771	+ 6·4	17.839	16.771	Graz-Köflacher Eisenb.
													Kaiser Ferdinands-Ndb.
10,010.741	11,509 087	6,448.740	27,309.371	33,758.111	32.585	6,081.753	27,987.687	34,069.440	32 886	— 0·9	32.585	32.886	Hauptbahnnetz
1,025.997	520.018	227.736	474.456	702.192	2.650	205.240	481.530	686.770	2.652	— 0·1	2.650	2.652	Localbahnen
													Kaschau-Oderberger B.
606.777	970.253	276.100	2,063 232	2,339.332	36.552	271.282	2,005.490	2,276.772	35 575	+ 2·7	36.552	35.575	Oesterr. Strecke
110.074	581.110	29.528	343.411	372.939	24.863	29.737	312.430	342.167	22.811	+ 9·0	24.863	22.811	Leoben-Vordernberger

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebs-Länge im Monate December 1895	1894	Im Monate December 1895 wurden befördert: Personen	Güter	Die Einnahme betrug im Monate December 1895: für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	pro Kilom.	1894: im Ganzen	pro Kilom.	Differz. per Kilom. in Percent	Durchschnittl. Betriebs-Länge vom 1. Jänner bis 31. December 1895	1894
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden			Kilometer	
Oesterr. Nordwestbahn:													
Garantirte Strecken	628	628	260.454	353.807	191.327	663.563	854.890	1.361	572.899	912	+ 49·2	628	628
Ergänzungsnetz	308	308	136.933	312.266	77.302	509.862	587.164	1.906	626.298	2.033	— 6·2	308	308
Oest.-ung. Staatseisenbahn-Ges.:													
Oesterreichische Linien	1.366	1.366	592.230	802 524	367.183	1,758.451	2,125.634	1 556	2,266.633	1.659	— 6·2	1.366	1.366
Ostrau-Friedlander Eisenbahn	33	33	28.931	19.097	7.278	17.411	24.689	748	26.309	767	— 6·2	33	33
Südbahn-Gesellschaft:													
Hauptnetz und Localbahnen in Oesterreich	1.513	1.513	2,964.793	418.873	552.907	2,345.248	2,898.155	1.916	2,910.598	1.924	— 0·4	1.513	1.513
Localb. Mödling-Brühl (elektr. Betrieb)	4	4	4.809	. . . .	732	. . . .	732	183	762	191	— 4·2	4	4
Südnorddeutsche Verbindungsb.	285	285	145.807	145.710	54.625	209.954	264.579	928	278.522	977	— 5·0	285	285
Wien-Aspang Bahn	89	89	71.829	30.138	20 757	34.482	55.239	621	55.928	628	— 1·1	89	89
Wien-Pottend.-Wr.-Neustädter B.	65	65	23.450	53.549	8.000	69.866	77.866	1.198	74.974	1.153	+ 3·9	65	65
Selbstständige Localbahnen.													
Auspitzer Localbahn	7	7	5 574	1.392	606	838	1.444	207	1.514	216	— 4·2	7	3
Böhmische Commercialbahnen	193	191	29.254	30.274	8 060	54 723	62 783	325	84.039	440	— 26·1	192	191
Bozen-Meraner Bahn	31	31	16.691	5 400	10.165	11.910	22.075	712	20.752	669	+ 6·4	31	31
Deutschbrod-Humpoletz	25	25	1.962	1.387	848	3 307	4.155	166	4.191	168	— 1·2	25	8
Gr.-Priesen—Wernstadt—Auscha	25	25	2.302	1.801	825	3 205	4.030	161	4.659	186	— 13·4	25	25
Kremsthal-Bahn	70	70	17.422	6.779	5.647	9.179	14.826	212	14.179	203	+ 4·4	70	70
Kuttenberger Localbahn	3	3	9.079	5.487	974	3.126	4.100	1.367	3.479	1.159	+ 17·9	3	3
Mori-Arco-Riva a/G.	24	24	6.562	882	4 327	3.039	7.366	307	6 775	282	+ 8·9	24	24
Mühlkreis-Bahn	58	58	7 331	1.038	4.614	5.121	9 735	168	9.367	162	+ 3·7	58	58
Neutitscheiner Localbahn	8	8	8.479	4.520	1.482	3.652	5.134	642	5.244	655	— 1·9	8	8
Reichenau a/K.-Solnitzer Localb.	15	15	2.350	1.408	982	2.477	3.459	231	4.923	328	— 29·7	15	15
Radkersburg-Luttenberg L.-B.	25	25	2.930	403	912	652	1.564	63	1.651	66	— 4·5	25	25
Reichenberg-Gablonz-Tannwald	34	34	42.736	14 742	14 355	15.019	29.374	864	24.319	715	+ 20·8	34	19
Salzkammergut-Localbahn-Ges.	67	67	10.627	2 218	5.763	3.231	8.994	134	8.621	129	+ 3·9	67	67
Stauding-Stramberger Localbahn	18	18	5.783	23.609	1.202	15.442	16.644	925	14.349	797	+ 13·6	18	18
Steyrthal-Bahn	48	48	9.676	3.755	2.790	4.200	6.990	146	6.843	143	+ 2 1	48	48
Swolenowes-Smečna Localbahn	10	10	1.178	24 377	110	23.398	23.508	2 351	24.357	2.436	— 3·5	10	10
Steiermärkische Landesbahnen:													
Cilli-Wöllan	39	39	5.575	9.956	1.869	12 343	14 212	364	11.780	302	+ 20·5	39	39
Preding-Wieselsdorf—Stainz, Pöltschach-Gonobitz, Kapfenberg—Au-Seewiesen	49	49	7.015	4.762	1.828	4.644	6.472	132	6.305	129	+ 2·3	49	49
Welchau-Wickwitz—Giesshübl Sauerbrunn	8	. . .	. . . .	1.022	. . .	1.487	1 487	186	. . . .	. . .	. . .	8	. . .
Dampftramways.													
Brünner Localeisenbahn-Ges.	10	10	56.474	6.419	5.563	4.068	9.631	963	9.260	926	+ 4·0	10	10
Dampftramway-Gesellsch. vorm. Krauss & Co.	42	45	153 487	644	20.225	861	21 086	502	22.271	495	+ 1·4	41	45
Innsbruck-Hall Localbahn	12	12	38.908	. . . .	4.238	. . . .	4 238	353	3.997	333	+ 6 0	12	12
Kahlenberg Eisenbahn-Gesellsch.: Dampftramway Wien-Nussdorf	7	7	119.455	. . . .	8.975	. . . .	8 975	1.282	8.953	1.279	+ 0 2	7	7
Mähr.-Ostrau—Witkowitz Localb.	7	7	71.822	1.134	5.610	510	6.120	874	6.011	858	+ 1·9	7	2
Neue Wiener Tramway-Gesellsch. (Dampftr. Westbahnlinie-Baumgarten-Hütteldorf)	6	6	88.213	. . . .	6.871	. . . .	6 871	1.145	5.975	996	+ 15·0	6	6
Salzburger Eisenb. u. Tramw.-Ges.	14	14	4.428	2.731	745	1.873	2.618	187	2.676	191	— 2 1	14	14
Wiener Localb.-A.-G. (Dampftr. Wien-Wr. Neudf.-Guntramsdf.)	18	13	47.974	6.876	5.288	2.596	7.884	438	6.569	503	— 12·9	18	13
Summe	16.504	16.373	9,051.222	7,310.756	3,635.366	15,919.343	19,554 709	1.185	19,658.682	1.201	— 1·3	16.421	16.126

Vom 1. Jänner bis Ende December 1895 wurden befördert: Personen (Anzahl)	Güter (Tonnen)	Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis 31. December 1895: für Personen und Gepäck (Gulden)	1895: für Güter (Gulden)	1895: im Ganzen (Gulden)	1895: per Kilom. (Gulden)	1894: für Personen und Gepäck (Gulden)	1894: für Güter (Gulden)	1894: im Ganzen (Gulden)	1894: per Kilom. (Gulden)	Differz. per Kilom. in Percent	Oder per Jahr und Kilom. gerechnet nach nebigen Ergebnissen d. abgelaufenen 12 Monate: 1895 (Gulden)	1894 (Gulden)	Wiederholung des Namens der Eisenbahnen
													Oesterr. Nordwestbahn:
3,510 099	3,193.655	2,559.284	7,593.748	10,153.032	16.167	2,472.589	7,650.645	10,123.234	16.120	+ 0·3	16.167	16.120	Garantirte Strecken
1,636.268	3,585.763	1,012.908	5,588.796	6,601.704	21.434	957.116	5,635 388	6,592.504	21.404	+ 0·1	21.434	21.404	Ergänzungsnetz
													Oest.-ung. Staatsb.-Ges.
8,663.832	9,025.690	5,833.991	20,198.373	26,032.364	19.057	5,695.033	21,373.569	27,068.602	19.816	— 3·8	19.057	19.816	Oesterr. Linien
394.123	287.880	95 924	247.651	343.575	10.411	96.415	237.760	334.175	10.127	+ 2·8	10.411	10.127	Ostrau-Friedlander Eb.
													Südbahn-Gesellschaft:
16,586.465	4,738.061	10,798.526	25,657.750	36,456.276	24.095	10,464.578	25,752.656	36,217.234	23.937	+ 0 7	24.095	23.937	Hauptnetz u. Localb. in Oesterreich
243.111	. . . . .	50.488	. . . . .	50.488	12.622	48.618	. . . . .	48.618	12.155	+ 3·8	12.622	13.155	Localb. Mödling-Brühl (elektr. Betrieb)
1,892.443	1,750.076	725.804	2,891.689	3,617.493	12.693	704.171	2,868.837	3,573.008	12.537	+ 1·2	12.693	12.537	Südnordd. Verbindgsb.
1,167.830	415.386	363.846	438.831	802.677	9.019	349.360	428.718	778.078	8.742	+ 3·2	9.019	8.742	Wien-Aspang Bahn
296.133	694.390	102.242	824.953	926.995	14.261	101.085	816.721	917.806	14.120	+ 1·0	14.261	14.120	Wien-Pottd.-Wr. Neust.
													Selbstständige Localb.
60.216	16.482	6.456	9.398	15.854	2.265	3.330	4.190	7.520	2.507	+ 9·7	2.331	2.507	Auspitzer Localbahn
331.684	432.549	95 335	437.168	532.503	2.773	91.702	542.945	634.647	3.323	— 16·6	2.773	3.323	Böhm. Commerialb.
270.077	74.569	177.923	143.705	321.628	10.375	167.816	126.504	294.320	9.494	+ 9·3	10.375	9.494	Bozen-Meraner Bahn
26.871	14.337	12.586	35.851	48.437	1.937	4.984	13.254	18.238	2.280	— 15·0	1.937	2.280	Deutschbrod-Humpoletz
37.978	21.900	13.763	40.161	53.924	2.157	13.417	48.547	61.964	2.479	— 13·0	2.157	2.479	Gr.-Priesen-W.-Auscha
272.691	99.197	101.667	133.990	235.657	3.367	99.972	118.190	218.162	3.117	+ 8·0	3.367	3.117	Kremsthal-Bahn
112.680	41.647	11.395	21.361	32.756	10.919	10.953	25.414	36.367	12.122	— 9·9	10.919	12.122	Kuttenberger Localb.
98.892	12.202	68.938	28.056	96.994	4.041	66.784	23.501	90.285	3.762	+ 7·4	4.041	3.762	Mori-Arco-Riva a. G.
120.520	14.157	74.211	63.287	137.498	2.371	75.794	59.210	135.004	2.328	+ 1·8	2.371	2.328	Mühlkreis-Bahn
118.099	59.968	21.080	46.841	67.921	8.490	20.829	46.583	67.412	8.427	+ 0·7	8.490	8.427	Neutitscheiner Localb.
28.153	18.743	9 589	31.663	41.252	2 750	9.654	36.758	46.412	3.094	— 11·1	2.750	3.094	Reichenau a/K.-Solnitz
35.993	9.226	11.758	11.974	23.732	949	11.860	11.925	23.785	951	— 0·2	949	951	Radkersburg-Luttenbg.
528.151	164.434	184.746	171.055	355.801	10.465	111.229	121.628	232.857	12.257	— 14·6	10.465	12.256	Reichenberg-Gablonz-T.
266.356	25.869	173.543	43.929	217.472	3.246	168.232	42.196	210.428	3.141	+ 3·3	3.246	3.141	Salzkammergut-Localb.
71.835	293.653	15.996	190.869	206.865	11.493	14.754	194.356	209.110	11.617	— 1·1	11.493	11.617	Stauding-Stramberger
146.947	41.712	47.260	49.220	96.480	2.010	50.774	49.118	99.892	2.081	— 3·4	2.010	2.081	Steyrthal-Bahn
22.311	287.001	2.073	221.638	223.706	22.371	2.150	201.320	203.470	20.347	+ 9·9	22.371	20.347	Swoleňowes-Smečna
													Steiermärk. Landesb.:
73.410	107.320	25.145	130.871	156.016	4.000	24.837	153.221	178.058	4.566	— 12·4	4.000	4.566	Cilli-Wöllan
125.130	54.431	36.150	52.751	88.901	1.814	37.898	53.372	91.270	1.863	— 2·6	1.814	1.863	Preding-Wdf.-Stainz, Pöltschach-Gonobitz, Kapfenberg-Seewies.
17.324	17.768	3.156	27.007	30.163	3.770	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. .	3.770	. . .	Welchau-Wickwitz — Giesshübl Sauerbr.
													Dampftramway.
924.499	65.707	90.560	42.047	132.607	13.261	88.884	29.788	118.672	11.867	+ 11·7	13.261	11.867	Brünner Localeisenb.-G.
2,050.633	7.080	286.703	9.350	296.053	7.221	347.931	8.238	356.169	7.915	— 8 8	7.221	7.915	Dampftramway-Ges. vorm. Krauss & Co
679.473	. . . . .	75.558	. . . .	75.558	6.297	71.204	. . . . .	71.204	5.934	+ 6·1	6.297	5.934	Innsbruck-Hall i. T.
													Kahlenberg-Eisenb.-G.:
1,702.824	. . . . .	142.331	. . . . .	142.331	20.333	133.956	. . . . .	133.956	19.137	+ 6·3	20.333	19.137	Dampftr. Wien-Nussd.
880.113	20.235	60.611	8.279	68.890	9.841	24.876	2.141	27.017	13.509	— 27·2	9.841	13.509	Mähr.-Ostrau-Witkowitz
1,299.740	. . . . .	104.925	. . . . .	104.925	17.487	93.315	. . . . .	93.315	15.552	+ 12 4	17.487	15.552	Neue Wiener Tramway (Dampftr. Westbahnlinie-Hütteldorf)
219.822	41.875	58.959	35.117	94.076	6.720	49.499	32.471	81.970	5.855	+ 14·8	6.720	5.855	Salzburger Eisenb. u. Tr.
547.210	176.360	62.169	73.931	136.150	7.564	49.547	47.898	97.445	7.496	+ 0·9	7.564	7.496	Wr.Localb.-A.-G. (Wien-Wr.Neudorf-Guntrsd.)
[illegible]0,070.968	86,160.869	59,928.967	182,415.287	242,344.254	14.758	56,966.445	183,341.976	240,308.421	14.902	— 1·0	14.758	14.902	**Summe**

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebs-Länge im Monate December 1895	1894	Im Monate December 1895 wurden befördert: Personen	Güter	Die Einnahme betrug im Monate December 1895: für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	pro Kilom.	1894: im Ganzen	pro Kilom.	Differz. per Kilom. in Percent	Durchschnittl. Betriebs-Länge vom 1. Jänner bis 31. December 1895	1894
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden			Kilometer	
Ungarische Eisenbahnen.													
I. Bahnen in Verwaltung der Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen.													
a) Kgl. Ungar. Staatsbahnen:	7.559	7.488	2,670.000	1,315.500	1,535.900	4,039.400	5,575.300	738	5,456.357	729	+ 1·2	7.554	7.488
b) Privatbahnen:													
Fünfkirchen-Barcser Bahn	68	68	30.000	23.300	12.000	28.000	40.000	588	44.806	659	— 10·7	68	68
Localbahnen:													
Bács-Bodrogher Comitatsbahnen	111	111	20.000	2.200	10.000	4.500	14.500	131	13.969	126	+ 4·0	111	111
Bája-Zombor-Neusatz	145	. . .	18.000	2.000	9.000	4.000	13.000	90	. . . .	. . .	. . .	43	. . .
Bálaton-St.György-Somogy-Szobb	60	60	3.500	2.300	2.100	3.400	5.500	92	5.231	87	+ 5·8	60	60
Békés-Csanáder Bahn	82	82	7.500	2.000	3.000	4.000	7.000	85	5.710	70	+ 21·4	82	82
Békéser Comitatsbahnen	49	49	5.000	1.600	2.500	2.500	5.000	102	3.694	75	+ 36·0	49	49
Biharer Vicinalbahnen	132	132	22.000	5.500	9.000	11.000	20.000	152	16.115	122	+ 24·6	132	132
Budapest-Gran Localbahn	51	. . .	7.000	1.250	3.500	2.500	6.000	118	. . . .	. . .	. . .	6	. .
Budapest-Lájosmizse Localbahn	64	64	6.200	3.600	3.100	5.400	8 500	133	7 920	124	+ 7·3	64	64
Csetnekthal-Bahn	24	24	1.600	1.250	500	2.500	3.000	125	2 237	93	+ 34·4	24	3
Debreczin-Füzesabony-Ohát-Kócs-Polgar Localbahn	133	133	14.000	3.600	7.000	7.200	14.200	107	23.585	177	— 39·5	133	133
Debreczin—Hajdu-Nánáser Bahn	57	57	8.800	4.600	4 400	5.600	10.000	175	7 986	140	+ 25·0	57	57
Debreczin—Nagy-Léta L.-B.	33	24	4.000	650	2.000	1.300	3.300	100	2.113	88	+ 13·6	33	3
Felek-Fogaraser Bahn	52	52	4.600	1.300	2.300	2.500	4.800	92	4.355	84	+ 9·5	52	52
Gran-Almás-Füzitö Localbahn	50	50	6.800	5.800	3.400	11.600	15.000	300	13.517	271	+ 10·7	50	50
Gr.-Kikinda—Gr.-Becskereker B.	70	70	16.000	6.500	13.000	13.000	26 000	371	23.180	331	+ 12·1	70	70
Grosswardein-Belényes-Váskoh-B.	118	118	16.600	6.500	5.000	13.000	18.000	152	11.442	97	+ 56·5	118	118
Gyula-Fehervar-Zalathna Localb.	38	. .	4.600	1 700	2 300	3.300	5.600	147	. . . .	. . .	. . .	11	. . .
Háromszéker Localbahnen	122	122	26.000	6.000	13.000	12.000	25.000	205	20.938	172	+ 19·2	122	122
Hermannstadt—N.-Disznod	13	13	1.300	100	400	200	600	46	479	37	+ 24·3	13	4
Hermannstadt-Rothenthurmpass	32	32	3.600	1.100	1.800	2.200	4.000	125	3.684	115	+ 8·7	32	32
Hidegkut-Gyönk-Tamási-Miklosv.	12	12	1 500	700	600	1.100	1.700	142	1.151	96	+ 47·9	12	12
Kaposvár-Mocsolád Localbahn	26	26	1.800	1.600	900	3.100	4.000	154	2.958	114	+ 35·1	26	9
Kaschau-Torna Localbahn	56	56	7.800	3.000	3.900	6.100	10.000	178	8.149	145	+ 22·7	56	49
Kecskemét-Füllöpszállás L.B.	42	. . .	1.600	300	800	500	1,300	31	. . . .	. . .	. . .	8	. . .
Kis-Ujszállás-Dévavanya-Gyoma	45	45	3.600	2.000	1.800	3.200	5.000	111	4.316	96	+ 15·6	45	45
Körös-Belovár Localbahn	33	33	4.600	1.300	2.300	2.500	4.800	145	4.056	123	+ 17·9	33	9
Kun-Szt. Márton—Szentes V.-B.	23	23	3.500	900	1.400	1.400	2.800	122	2.401	104	+ 17·3	23	23
Máros-Ludás—Bistritz Localb.	89	89	4.400	2.600	2.200	5.300	7.500	84	7.060	79	+ 6·3	89	89
Máros-Vásárhely—Szász-Régen	33	33	2.500	2.000	2.600	2.400	5.000	151	4.390	133	+ 13·6	33	33
Matraer Vicinalbahnen	127	127	10.200	3.500	5.000	7.000	12.000	94	9.969	78	+ 20·5	127	127
Mezötur-Turkéver Eisenbahn	16	16	3.000	300	900	600	1.500	94	1.465	92	+ 2·3	16	16
Muránythal-Bahn	41	41	3.000	2.000	1.500	4.000	5.500	134	4.755	116	+ 15·5	41	41
Nyiregyháza-Maté-Szalkaer E.	57	57	3.300	2.600	3.300	5.200	8.500	149	8.708	153	— 2·6	57	57
Petroszény-Lupény Localb.	18	18	3.600	10.100	1.100	11.200	12.300	683	12.814	711	— 3·9	18	18
Pressburg-Dunaszerdahely L.B.	44	. . .	8.800	2.800	4.400	5.600	10 000	228	. . . .	. . .	. . .	16	. . .
Puszta Tenyö—Kun-Szt. Márton	35	35	3.200	2.100	1.600	3.200	4.800	137	7.020	201	— 31·8	35	35
Ruma-Vrdnik Localbahn	18	18	600	1.700	200	1.800	2.000	111	1.838	102	+ 8·8	18	18
Slavonische Localbahn	122	49	12.000	7.500	6.000	15.000	21.000	172	13.895	283	— 39·2	122	49
Somogy-Szobb-Bárcser Bahn	47	47	4.000	1.800	2.000	2.000	4.000	85	3.911	83	+ 2·4	47	47
Steinamanger-Pinkafeld Localb.	53	53	10.800	2.800	5.400	5.600	11.000	208	10.748	203	+ 2·5	53	53
Steinamanger-Rum L.-B.	21	15	4.800	700	1.400	700	2.100	100	2.084	139	— 28·1	21	2
Száthmar-Nagybányaer L.-B.	60	60	10.000	5.000	5.000	10.000	15.000	250	14.848	247	+ 1·2	60	60
Szekler Bahn	39	39	4.300	1.000	3.500	1.500	5.000	128	4.366	112	+ 14·3	39	39
Szt. Lörincz-Slatina-Našicer L. B.	44	. . .	3.400	1.000	1.700	2.000	3.700	84	. . . .	. . .	. . .	17	. . .
Szentes—Hod-Mezö-Vásarhély	37	37	6.000	1.000	3.000	1.500	4.500	122	4.002	108	+ 12·9	37	37
Szilágyságer Eisenbahn	107	107	8.300	4.600	5.800	9.200	15.000	140	13.404	125	+ 12·0	107	107
Taraczthal-Bahn	32	32	600	100	200	200	400	13	382	12	+ 8·3	32	32
Temesvár—Nagy-Szt. Miklos	63	. . .	8.400	2.400	4.200	4.800	9.000	143	. . . .	. . .	. . .	17	. . .
Torontáler Localbahnen	205	182	32.000	12.000	16.000	24.000	40.000	195	24.558	135	+ 44·4	184	16
Ujszász-Jaszapáther Eisenbahn	32	32	3.400	1.400	2.100	2.100	4.200	131	3.928	123	+ 6·5	32	3
Versec—Kubin-Dunapart	79	64	8.000	1.000	4.000	2.000	6.000	76	3.928	61	+ 24·6	79	5
Vinkovce-Brčka Bahn	50	50	2.500	9.000	3.000	10.000	13.000	260	13.428	268	— 3·0	50	5
Warasdin-Golubovecer Localb.	37	37	2.200	300	1.000	500	1.500	41	1.724	47	— 12·8	37	3
Westungar. Localbahnen (Transdanub. Vicinalb.-Act.-Ges.)	320	297	59.500	24.000	21.000	48.000	69.000	216	76.732	258	— 16·3	299	29
Zagorianer Bahn	116	116	24.000	7.200	12.000	14.500	26.500	228	26.242	226	+ 0·9	116	11
Zolyom-Brezó—Tiszolczer Localb.	13	. . .	1.600	700	500	1.400	1.900	146	. . . .	. . .	. . .	1	. . .
Zsebely-Csákovarer Localbahn	23	9	1.600	1.300	800	1.400	2.200	96	883	98	— 2·0	10	
Zsitvathal-Bahn	45	41	3.400	2.600	1.700	5.300	7.000	156	6.130	149	+ 4·7	42	1

Vom 1. Jänner bis 31. December 1895 wurden befördert: Personen	Güter	Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis 31. December 1895: für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom	1894: für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	Differz. per Kilom. in Percent	Oder per Jahr und Kilom. gerechnet nach nebigen Ergebnissen d. abgelaufenen 12 Monate: 1895	1894	Wiederholung des Namens der Eisenbahnen
Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden					Gulden		
													Ungar. Eisenbahnen.
													I. Bahnen in Verwaltung der Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen.
34,784.700	17,127.100	21,292.400	59,690.696	80,983.096	10.721	20,976.796	61,834.020	82,810.816	11.059	— 3·1	10.721	11.059	a) Kgl. Ung. Staatsb.
													b) Privatbahnen.
202.300	289.200	124.600	359.637	484.237	7.121	151.995	390.549	542.544	7.979	— 10·8	7.121	7.979	Fünfkirchen-Bárcser B.
													Localbahnen:
239.800	34.850	119 900	70.100	190.000	1.712	124.868	57.301	182.169	1.641	+ 4·3	1.712	1.641	Bács-Bodrogher Com. B.
71.400	12.000	35.600	24.000	59.600	1.386	....	....	....	...	...	1.386	...	Baja-Zombor-Neusatz
69.300	24.200	29.700	34.900	64.600	1.077	30.743	31.268	62.011	1.033	+ 4·3	1.077	1.033	Bálat.-St. G.-Som.-Szobb
95.000	14.000	38.100	27.700	65 800	802	37.742	22.895	60.637	739	+ 8·5	802	739	Békés-Csanáder Bahn
54.800	21.600	27.400	33.200	60.600	1.237	25.202	36.194	61.396	1.253	— 1·3	1.237	1.253	Békéser Comitatsbahnen
295.200	71.100	118.500	141.400	259.900	1.969	122.148	100.146	222.294	1.684	+ 16·9	1.969	1.684	Biharer Vicinalbahn
11.000	1.550	5.500	3.100	8.600	1.433	....	....	....	...	...	1.433	...	Budapest-Gran Localb.
70.100	43.700	35.100	64.100	99.200	1.550	48.985	45.073	94.058	1.470	+ 5·4	1.550	1.470	Budapest-Lajosmizse
20.800	17.500	6.100	35.200	41.300	1.721	969	2.543	3.512	1.170	+ 47·1	1.721	1.170	Csetnekthal-Bahn
164.800	49.900	84.300	99.900	184.200	1.385	92.716	104.534	197.250	1.483	— 6·6	1.385	1.483	Debreczin—Füzesabony—Ohát-Kócs-Polgar
104.600	47.700	52.300	64.400	116.700	2.047	53.446	53.015	106.461	1.868	+ 9·6	2.047	1.868	Debreczin-Hajdu-Nánás
47.400	9.300	23.700	18.500	42.200	1.279	1.607	506	2.113	704	+ 81·6	1.279	704	Debreczin—Nagy-Léta
57.800	14.800	28.900	29.800	58.700	1.129	32.106	22.768	54.874	1.055	+ 7·0	1.129	1.155	Felek-Fogaraser Bahn
79.500	65.900	38.600	132.400	171.000	3.420	38.436	113.761	152.197	3.044	+ 12·3	3.420	3.044	Gran—Almás-Füzitö
194.300	70.200	156.000	140.800	296.800	4.240	144.248	122.397	266.645	3.809	+ 11·3	4.240	3.809	G. Kikinda-G. Becskerek
203.700	67.800	71.600	136.000	207.600	1.759	83.657	112.489	196.146	1.662	+ 5·8	1.759	1.662	Grosswardein-B.-Vaskoh
17.800	4.500	8.900	8.900	17.800	1.618	....	....	....	...	...	1.618	...	Gyula-Feherv.-Zalathna
296.600	98.100	148.300	196.700	345.000	2.828	155.114	153.596	308.710	2.530	+ 11·8	2.828	2.530	Háromszéker Localb.
20.100	1.650	5.850	3.300	9.150	704	2.255	994	3.249	812	— 13·3	704	812	Hermannst.-N. Disznod
50.600	14.350	25.300	27.800	53.100	1.660	30.298	20.127	50 425	1.576	+ 5·3	1.660	1.576	Hermannst.-Rothenthp.
14.500	7.700	6.050	9.750	15.800	1.317	4.718	7.327	12.045	1.004	+ 31·2	1.317	1.004	Hidegkut-Gyönk-Tamási
15.700	11.500	7.850	23.100	30.950	1.190	2.497	15.436	17.933	1.992	— 40·3	1.190	1.992	Kaposvár-Mocsolad
104.200	53.400	51.900	86.500	138.400	2.471	45.659	51 918	97.577	1.991	+ 24·1	2.471	1.991	Kaschau-Torna
4.500	750	2.250	1.500	3.750	469	....	....	....	...	...	469	...	Kecskem.-Füllöpszállás
41.200	31.900	20.600	47.600	68.200	1.516	25.467	47.214	72.681	1.615	— 6·1	1.516	1.615	Kis-Ujszállás-D.-Gyoma
52.800	12.100	26.400	24.100	50.500	1.530	9.725	9.439	19.164	2.129	— 28·1	1.530	2.129	Körös-Belovár Localb.
41.900	12.850	16.850	17.350	34.200	1.487	17.198	16.721	33.919	1.474	+ 0·9	1.487	1.474	Kun-Szt. Márton-Szentes
54.400	39.000	27.200	60.000	87.200	980	29.568	69.888	99.456	1.117	— 12·3	980	1.117	Máros-Ludás—Bistritz
44.300	38.200	31.600	46.500	78.100	2.367	36.605	39.820	76.425	2.316	+ 2·2	2.367	2.316	M.-Vásárhely-Sz.-Régen
159.000	43.200	65.600	86.800	152.400	1.200	57.951	96.627	154.578	1.217	— 1·4	1.200	1.217	Matraer Vicinalbahnen
28.200	5.900	8.550	8.150	16.700	1.044	9.587	8.873	18.460	1.154	— 9·5	1.044	1.154	Mezötur-Turkever E.
41.000	28.150	18.500	56.600	75.100	1.832	15.785	59.892	75.677	1.846	— 0·8	1.832	1.846	Muránythalbahn
48.300	37.400	45.400	74.400	119.800	2.102	42.594	78.396	120.990	2.123	— 1·0	2.102	2.123	Nyiregyháza-M.-Szalka
52.500	81.400	13.600	103 900	117.500	6.528	10.309	89.930	100.239	5.569	+ 17·2	6.528	5.569	Petroszény-Lupény
40.200	11.650	20.100	23.300	43.400	2.713	....	....	....	...	...	2.713	...	Pressburg-Dunaszerdah.
42.000	29.700	21.000	45.100	66.100	1.889	42.523	54.070	96.593	2.760	— 31·6	1.889	2.760	P. Tenyö-K. Szt. Márton
5.500	22.650	1.850	26.850	28.700	1.594	1.217	21.285	22.502	1.250	+ 27·5	1.594	1.250	Ruma-Vrdnik
140.800	91.300	71.100	184.900	256.000	2.099	33.571	73.877	107.448	2.193	— 4·3	2.099	2.193	Slavonische Localbahn
55.400	24.200	27.100	26.600	53.700	1.143	29.270	21.170	50.440	1.073	+ 6·5	1.143	1.073	Somogy-Szobb-Barcs
135.400	38.000	67.700	76.600	144.300	2.722	72.248	73.048	145.296	2.741	— 0·7	2.722	2.741	Steinamanger-Pinkafeld
65.500	7.000	16.600	7.100	23.700	1.129	989	1.095	2.084	1.042	+ 8·3	1.129	1.042	Steinamanger-Rum
122.800	45.300	61.300	90.700	152.000	2.533	50.092	91.229	141.321	2.355	+ 7·6	2.533	2.355	Száthmar-Nagybánya
41.400	23.200	32.400	34.200	66.600	1.708	30.678	31.153	61.831	1.585	+ 7·8	1.708	1.585	Székler Bahn
19.000	13.500	8 900	27.300	36.200	2.129	....	....	....	...	...	2.129	...	Szt. Lörincz—Slatina
75.800	10.300	37.900	13.800	51 700	1.397	39.517	7.992	47.509	1.284	+ 8·8	1.397	1.284	Szentes-H.-M.-Vasárhely
61.900	64.400	70.600	124.100	194.700	1.820	67.288	124.869	192.157	1.796	+ 1·3	1.820	1.796	Szilágyságer Eisenb.
8.050	1.200	3.000	2.250	5.250	164	3.854	17.107	20.961	655	— 75·0	164	655	Taraczthal-Bahn
23.800	5.900	11.700	12.000	23.700	1.394	....	....	....	...	...	1.394	...	Temesvár-N. Szt. Miklos
385.100	168.000	189.900	335.400	525.300	2.855	161.904	239.348	401.252	2.462	+ 16·0	2.855	2.462	Torontáler Localb.
35.700	21.250	21.200	28.900	50.100	1.566	18.379	27.431	45.810	1.431	+ 9·4	1.566	1.431	Ujszász-Jaszapáther E.
97.600	17.400	48.800	34.700	83.500	1.057	2.828	1.100	3.928	786	+ 34·5	1.057	786	Versec—Kubin-Dunap.
29.400	122.000	35.000	135.500	170.500	3.410	36.605	138.173	174.778	3.496	— 2·5	3.410	3.496	Vinkovce-Brčka
28.000	6.750	12.400	10.150	22.550	609	13.112	8.619	21.731	587	+ 3·7	609	587	Warasdin-Golubovec
594.600	266.000	247.400	532.100	779.500	2.607	255.608	500.091	755.699	2.544	+ 2·5	2.607	2.544	Westungar. Localbahn (Transd. Vicb.-A.-G.)
295.000	93.700	147.500	187.700	335.200	2.890	150.390	196.183	346.573	2.987	— 3·3	2.890	2.987	Zagorianer Bahn
1.600	700	500	1.400	1.900	1.900	....	....	....	...	...	1.900	...	Zolyom-Brezó-Tiszolcz
20.400	10.450	10.200	11.000	21.200	2.120	10.095	4.169	14.264	1.585	+ 33·7	2.120	1.585	Zsebely-Csákovárer Lb.
57.000	27.500	23.800	54.900	78.700	1.874	7.141	24.258	31.399	2.854	— 34·3	1.874	2.854	Zsitvathal-Bahn

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebs-Länge im Monate December 1895	1894	Im Monate December 1895 wurden befördert: Personen	Güter	Die Einnahme betrug im Monate December 1895: für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	pro Kilom.	1894: im Ganzen	pro Kilom.	Differz. per Kilom. in Percent	Durchschnittl. Betriebs-Länge vom 1. Jänner bis 31. December 1895	1894
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden			Kilometer	
II. Privatbahnen in eigener Verwaltung.													
Kaschau - Oderberger Eisenbahn ungar. Strecken	384	384	100.236	182.758	49.985	406.275	456.260	1.188	447.186	1.164	+ 2·1	384	384
Mohács-Fünfkirchner Bahn	67·6	67·6	5.221	34.130	2.534	38.126	40.660	602	42.775	633	— 4·9	67·6	67
Raab-Oedenburg-Ebenfurther B.	120	120	49.467	45.753	15.107	71.674	86.781	723	89.987	750	— 3·6	120	12
Südbahn-Gesellsch., ungar. Linien	704	703	144.675	174.854	122.030	327.351	449.381	638	450.596	641	— 0·5	704	70
Selbstständige Localbahnen:													
Arader u. Csanáder vereinigte E.	351	325	56.656	49.800	32.000	92.000	124.000	353	92.020	283	+ 24·7	329	32
Belišče-Kapelna (Slavon. Drauth.) Vicinalbahn	38·3	38·3	658	7.873	228	8.186	8.414	220	9.170	240	— 8·2	38·3	3
Borossebes-Menyházaer Localb.	21	21	358	1.533	110	1.250	1.360	65	1.510	72	— 9·7	21	2
Barcs-Pakraczer Eisenbahn	123	123	4.892	10.077	4.303	18.670	22.973	187	24.295	198	— 5·6	123	12
Budapester Localbahnen	47	42·2	172 171	8.764	23.099	2.000	25.099	534	21.358	506	+ 5·5	47	4
Budapest-Szt. Lörincz Eisenbahn	8	8	51.047	1.671	5.533	417	5.950	744	4.311	539	+ 38·0	8	
Eperies-Bartfeld	44·8	44·8	3.539	3.131	2.477	5.325	7.802	174	6 459	144	+ 20·9	44·8	4
Gölnitzthal-Bahn	33	33	3.792	10.805	829	10.847	11.676	354	14.725	446	— 20·6	33	3
Güns-Steinamanger Vicinalbahn	17	17	7.115	1.465	1.793	1.857	3.650	215	3.315	195	+ 10·3	17	1
Haraszti-Ráczkever Localbahn	27	27	12.101	782	2.359	731	3.090	115	2.731	101	+ 13·9	27	2
Holics-Gödinger Localbahn	3·4	3·4	1.788	702	226	380	606	178	3.173	933	+ 80·9	3·4	
Késmark—Szepes-Bélá L.B.	9	9	1.946	3.192	317	798	1.115	124	1.194	132	— 6·1	9	
Keszthély—Balaton-Szt. György	10	10	3.104	1.920	969	1.681	2.650	265	2.216	222	+ 19·4	10	1
Löcsethal-Bahn	13	13	3.523	1.120	1.120	916	2.036	157	2.026	156	+ 0·6	13	1
Marmaroser Salzbahn-Act.-Ges.	60·6	60·6	8.268	13.155	2.007	19.880	21 887	361	18.207	300	+ 20·3	60·6	6
Nagy-Károly-Somkuter L.B.	85	68	4.842	4.447	2.213	8.139	10.352	122	17.223	254	— 52·0	85	6
Poprádthal-Bahn	15	15	5.513	5.283	1.408	3.592	5.000	333	4.221	281	+ 18·5	15	1
Számosthal-Bahn	222	222	22.758	13.839	18.457	36.543	55.000	248	42.194	190	+ 30·5	222	2
Szepesbéla-Podoliner Bahn	12	12	1.431	1.679	331	830	1.161	97	1.053	88	+ 10·2	12	1
Szepes Olaszi-Szepes Varalja L.B.	10	10	1.775	434	305	495	800	80	634	63	+ 27·0	10	
Tatra-Lomnitzer Localbahn [1])	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	3·3	.
Térrét-Kowásznaer Bahn	5·8	5·8	10	3.600	2	1.050	1.052	181	1.052	181	0	5·8	
Ungthalbahn	43	43	6.400	4.170	1.959	6.996	8.955	208	7.429	173	+ 20·2	43	2
Summe	13.798	13.071	3,848.189	2,112.187	2,071.701	5,471.009	7,542.710	547	7,284.621	557	— 1·8	13.395	12.8
Recapitulation.													
Summe der österr. Eisenbahnen	16.504	16.373	9,051.222	7,310.756	3,635.366	15,919.343	19,554.709	1.185	19,658.682	1.201	— 1·3	16.421	16.1
Summe der ungar. Eisenbahnen	13.798	13 071	3,848.189	2,112.187	2,071.701	5,471.009	7,542.710	547	7,284.621	557	— 1·8	13.395	12.8
Hauptsumme	30.302	29.444	12,899.411	9,422.943	5,707.067	21,390.352	27,097.419	894	26,943.303	915	— 2·3	29.816	28.9

Oesterreichisch

Benennung der Eisenbahnen	1895	1894	Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	pro Kilom.	1894 im Ganzen	pro Kilom.	Differz.	1895	1894
Achenseebahn [1])	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	.
Gaisbergbahn [1])	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	.
Kahlenbergbahn	5·3	5·3	267	...	114	...	114	...	457	...	...	...	.
Schafbergbahn [1])	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	.

Oesterreichische Eisenbahne

Benennung der Eisenbahnen	1895	1894	Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	pro Kilom.	1894 im Ganzen	pro Kilom.	Differz.	1895	1894
Baden—Vöslau	8·1	3·2	251	...	25	...	25	...	...	...	...	...	.
Bielitz—Zigeunerwald	3·3	...	24.087	...	1.939	...	1.939	...	...	...	...	...	.
Gmunden Bahnhof—Stadt	2·6	2·6	5.494	...	581	...	581	...	525	...	...	...	.
Lemberger Elektrische Eisenb.	8·3	...	255.456	...	13.626	...	13.626	...	...	...	...	...	.
Mödling—Brühl (vide auch Südbahn-Gesellschaft)	4·0	4·0	4.809	...	732	...	732	...	762	...	...	...	.
Prag (Belvedere)—Bubna (Thiergarten) [1])	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	.
Teplitz—Eichwald	8·2	...	22.374	...	2.558	...	2.558	...	...	...	...	...	.

Oesterreichisch

Benennung der Eisenbahnen	1895	1894	Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	pro Kilom.	1894 im Ganzen	pro Kilom.	Differz.	1895	1894
Auf das Belvedere in Prag [2])	0·1	...	5.288	...	142	...	142	...	...	...	...	...	.
Auf den Laurenziberg in Prag [1])	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	.
Auf die Festung Hohensalzburg [1])	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	.
Grazer Schlossbergbahn	0·21	...	13.123	...	1.244	...	1.244	...	...	...	...	...	.

[1]) Der Verkehr bleibt während des Winters eingestellt.
[2]) Der Verkehr wurde am 27. December 1895 eingestellt.

Vom 1. Jänner bis Ende December 1895 wurden befördert: Personen Anzahl	Güter Tonnen	Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis 31. December 1895: für Personen und Gepäck (Gulden)	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	1894: für Personen und Gepäck (Gulden)	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	Differz. per Kilom. in Percent	Oder per Jahr und Kilom. gerechnet nach nebigen Ergebnissen d. abgelaufenen 12 Monate 1895 (Gulden)	1894	Wiederholung des Namens der Eisenbahnen
													II. Privatbahnen in eigener Verwaltung.
													Kaschau-Oderberger E.
1,307.977	2,206.475	792.889	3,642.459	4,435.348	11.550	742.960	3,630.855	4,373.815	11.390	+ 1·4	11.550	11.390	ungar. Strecken
63.710	459.984	28.981	529.509	558.490	8.262	27.405	561.924	589.329	8.718	— 5·2	8.262	8.718	Mohács-Fünfkirchner E.
637.298	486.123	192.365	678.908	871.273	7.261	183.361	710.056	893.417	7.445	— 2·5	7.261	7.445	Raab-Oedenb.-Ebenf. E.
1,863.878	2,349.724	1,741.135	5,714.453	7,455.588	10.590	1,684.475	5,744.683	7,429.158	10.568	+ 0·2	10.590	10.568	Südb.-Ges. ungar. Linien
													Selbstständige Localbahnen
602.673	605.378	362.120	992.900	1,355.020	4.119	356.020	864.160	1,220.180	3.754	+ 9·7	4.119	3.754	Arader u. Csánader E.
													Belisče-Kapelna (Slavon.
6.633	80.696	2.790	106.216	109.006	2.846	3.060	114.719	117.779	3.075	— 7·4	2.846	3.075	Drauthal)-Vicinalbahn
8.987	18.479	3.720	14.640	18.360	874	4.019	17.902	21.921	1.044	— 16·3	874	1.044	Borossebes-Menyháza
64.144	146.835	62.917	262.564	325.481	2.646	67.018	289.673	356 691	2 900	— 8·8	2.646	2.900	Barcs-Pakraczer E.
2,430.710	115.869	326.309	36.538	362.847	7.720	269.527	18.880	288.407	6.834	+ 13·0	7.720	6 834	Budapester Localb.
652.474	32.892	70.494	8 229	78 723	9.840	55.864	7.183	63.047	7.881	+ 24 9	9.840	7.881	Budapest-Szt. Lörincz
55.818	40.642	43.342	68.887	112.229	2.505	42.749	61.282	104.031	2.322	+ 7·9	2.505	2.322	Eperjes-Bartfeld
41.202	140.642	9.833	143.683	153.516	4.652	8.946	152.068	161.014	4 879	— 4·7	4.652	4.879	Gölnitzthal-Bahn
94.645	15.438	25.312	18 886	44.198	2.600	24.632	16.254	40.886	2.405	+ 8·1	2.600	2.405	Güns-Steinamanger
150.445	13.657	30.663	11.383	42.046	1.557	25.058	6.556	31.614	1.171	+ 33·0	1.557	1.171	Haraszti-Ráczkev
21.599	26.224	2.480	12.397	14.877	4.376	2.733	15.328	18.061	5.312	— 17·6	4 376	5.312	Holics-Gödinger Localb.
27.812	39.250	5.404	11 664	17.068	1.896	5.366	11 394	16.760	1.862	+ 1·8	1.896	1 862	Késmark-Szepes-Bélá
44.861	26.618	14.709	24.460	39.169	3.917	14.171	20.402	34.573	3.457	+ 13 3	3.917	3 457	Keszthély-B. Szt. György
44.262	12.128	14.011	10.652	24.663	1.897	13.495	10.094	23.589	1.814	+ 4·6	1.897	1.814	Löcsethal-Bahn
80.713	115.064	19.550	189.966	209.516	3.457	20.154	178.068	198.222	3.271	+ 5·7	3.457	3 271	Marmaroser Salzb. A.-G.
54.569	86.072	25.555	191.292	216.847	2.551	17.754	162.504	180.258	2.651	— 3·8	2.551	2.651	Nagy-Károly-Somkuti
77.679	63.449	23.635	43.104	66.739	4.449	22.810	37.830	60 640	4.043	+ 10·0	4.449	4.043	Poprádthal-Bahn
358.318	169.005	249.642	407.456	657.098	2.960	242.458	352.528	594.986	2.680	+ 10·5	2 960	2.680	Szamosthal-Bahn
21.976	23.007	4.956	11.735	16.691	1.391	4.628	8.910	13.538	1.128	+ 23·3	1.391	1.128	Szepes-Béla-Podolin
24.109	7.103	4.203	6.183	10.386	1.039	1.067	871	1.938	923	+ 12·6	1.039	923	Szep. Olaszi-S. Varalja
142	43.200	26	12.600	12.626	2.177	42	13.250	13.292	2.292	— 5·0	2.177	2.292	Terret-Kowaszna
401	312	77	208	285	86	....	.....	.....	...	...	86	...	Tatra-Lomnitzer L.B.
88.780	88.250	27.748	126.412	154.160	3.585	15.909	54.700	70.609	2.942	+ 21·9	3.585	2.942	Ungthalbahn
49,161.865	27,039 016	28,091.816	77,292.717	105,384.533	7.868	27,343.984	78,533.998	105,877.982	8.256	— 4·7	7.868	8.256	**Summe**
													Recapitulation.
109.070.968	86,160.869	59,928.967	182,415.287	242,344.254	14.758	56,966.445	183,341.976	240,308.421	14.902	— 1·0	14.758	14.902	**Se. d. österr. Eisenb.**
49,161.865	27,039.016	28,091.816	77,292.717	105,384.533	7.868	27,343.984	78,533.998	105,877.982	8.256	— 4·7	7.868	8 256	**Se. d. ungar. Eisenb.**
158,232.833	113,199.885	88,020.783	259,708.004	347,728.787	11.662	84,310.429	261,875.974	346,186.403	11.958	— 2·5	11.662	11.958	**Hauptsumme**

Zahnradbahnen.

Personen	Güter	1895 Personen	Güter	im Ganzen	per Kilom.	1894 Personen	Güter	im Ganzen	per Kilom.	Differz.	1895	1894	Name
.....	.....	.....	.....	.....	...	.....	.....	.....	...	...	...	...	Achenseebahn
.....	.....	.....	.....	.....	...	.....	.....	.....	...	...	...	...	Gaisbergbahn
146.670	306	62.344	361	62.705	...	60.057	1.236	61.293	...	...	...	...	Kahlenbergbahn
.....	.....	.....	.....	.....	...	.....	.....	.....	...	...	...	...	Schafbergbahn

mit elektrischem Betrieb

Personen	Güter	1895 Personen	Güter	im Ganzen	per Kilom.	1894 Personen	Güter	im Ganzen	per Kilom.	Differz.	1895	1894	Name
588.574	.....	70.421	.....	70.421	...	23.214	.....	23.214	...	...	...	...	Baden—Vöslau
24.087	.....	1.939	.....	1.939	...	.....	.....	.....	...	...	...	...	Bielitz-Zigeunerwald
110.995	.....	14.506	.....	14.506	...	5.534	.....	5.534	...	...	...	...	Gmunden Bhf.—Stadt
3,262.094	.....	172.852	.....	172.852	...	.....	.....	.....	...	...	...	...	Lemberger Elektr. E.
243.111	.....	50.488	.....	50.488	...	48.618	.....	48.618	...	...	...	...	Mödling—Brühl (vide Südbahn-Gesellsch.)
.....	.....	.....	.....	.....	...	.....	.....	.....	...	...	...	...	Prag (Belvedere)—Bubna (Thiergarten)
125.499	.....	11.825	.....	11.825	...	.....	.....	.....	...	...	...	...	Teplitz-Eichwald

Drahtseilbahnen.

Personen	Güter	1895 Personen	Güter	im Ganzen	per Kilom.	1894 Personen	Güter	im Ganzen	per Kilom.	Differz.	1895	1894	Name
233.232	.....	5.684	.....	5.684	...	.....	.....	.....	...	...	...	...	Belvedere in Prag
.....	.....	.....	.....	.....	...	.....	.....	.....	...	...	...	...	Laurenziberg in Prag
.....	.....	.....	.....	.....	...	.....	.....	.....	...	...	...	...	Festung Hohensalzburg
348.894	.....	34.361	.....	34.361	...	.....	.....	.....	...	...	...	...	Grazer Schlossbergbahn

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebslänge im Monate December 1895	Durchschnittl. Betriebslänge im Monate December 1894	Im Monate December 1895 wurden befördert: Personen	Güter	Die Einnahme betrug im Monate December 1895: für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	pro Kilom.	1894: im Ganzen	pro Kilom.	Differz. per Kilom. in Percent	Durchschnittl. Betriebslänge vom 1. Jänner bis 31. December 1895	1894
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden			Kilometer	
Bosnische und													
K. und k. Militärbahn Banjaluka-Doberlin	105	105	11.919	5.951	4.655	15.178	19.833	189	15.090	143	+ 32·2	105	105
Bosnisch-Herzegow. Staatsbahnen incl. k. und k. Bosna-Bahn*)	619	585	57.962	39.126	34.188	130.136	164.324	265	161.399	276	— 4·0	607	552

*) **Berichtigung** des Betriebsausweises pro November 1895 (Vrdgs.-Bl. Nr. 6 ex 1896) laut nachträglicher Eingabe der Direction:

Anzahl der vom 1. Jänner bis 30. November 1895 beförderten { Personen: **944.500** statt 1,214.500. Güter: **772.825** statt 1,172.828.

Einnahmen vom 1. Jänner bis 30. November **1894** { für Güter: **1,376.964** statt 1,667.996. Zusammen: **1,869.562** statt 2,160.594.

Im Frachtenverkehre ist eine Abnahme des Frachtquantums um 2021 t und des Erträgnisses um fl. 980 zu verzeichnen, wobei die Artikel „Getreide aller Art", „Holz aller Art", „Erze und Schlacken" sowie „Eisen und Stahl" eine Mehrverfrachtung und die Artikel „Mehl und Mahlproducte", „Zucker, raffinirt und roh", dann „Steine aller Art" einen Frachtausfall aufweisen.

Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutsche Verbindungsbahn. Der Vergleich der im Monate December 1895 auf den genannten Linien beförderten Personen und Frachten, sowie der hiefür erzielten Einnahmen mit den analogen Ziffern des Jahres 1894 ergibt folgendes Resultat:

A. Personen:
(provisorische Einnahmen pro December 1895, mit den definitiven Einnahmen des Jahres 1894 verglichen)

Oesterr. Nordwestbahn:
Garantirtes Netz . . . — 6.565 Personen + fl. 1.548·32
Ergänzungsnetz . . . + 10.610 „ + „ 2.547·27
Südnordd. Verbindungsbahn + 1.869 „ + „ 512·41

Die Abnahme der Personenanzahl und Steigerung der Einnahmen bei der Oe.N.W.B. gar. Netz ist auf die geringere Benützung der Züge mit ermässigten Preisen und auf den stärkeren Verkehr bei den Schnellzügen zurückzuführen. Auf den übrigen Linien ist die Mehreinnahme der höheren Frequenz anlässlich der Weihnachtsfeiertage proportional.

B. Frachten:
(provisorische Einnahmen pro December 1895, mit den definitiven Einnahmen des Jahres 1894 verglichen)

Oest. Nordwestbahn: Garantirtes Netz + 38.169 t + fl. 280 443·03
„ „ Ergänzungsnetz — 39.177 t — „ 41.681·24
Südnorddeutsche Verbindungsbahn . — 4.345 t — „ 14.456·02

Die Mehreinnahme bei der Oe.N.W.B. gar. Netz ist vornehmlich in dem lebhaften Verkehre von Artikeln der Textilindustrie auf längeren Strecken und in einem stärkeren Kohlenverkehre begründet.

Das Plus ist umso beachtenswerther, als der Export von Getreide und Zucker abgenommen hat, resp. aus dem Titel dieses Verkehres Mindereinnahmen zu verzeichnen sind. Die nachtheilige Wirkung wurde aber reichlich aufgewogen durch die lebhafte Entwicklung des Localverkehres, namentlich bei höher tarifirenden Artikeln auf längeren Strecken.

Der Ausfall auf dem Ergänzungsnetze beruht wesentlich auf dem geringeren Exporte in Getreide, Mahlproducten und Zucker, und würde noch intensiver hervorgetreten sein, wenn nicht ein bedeutend lebhafterer Kohlenverkehr — namentlich Braunkohlen über Tetschen — entgegenstehen würde.

Auch bei der Südnorddeutschen Verbindungsbahn ist der Ausfall im Exportverkehre an dem geringeren Erträgnisse vornehmlich schuldtragend.

Schliesslich wird bemerkt, dass, um das Endergebniss pro 1895 mit den zu gewärtigenden definitiven Resultaten thunlichst in Uebereinstimmung zu bringen, auch auf das sich erfahrungsgemäss jeweilig ergebende Plus der buchhalterischen Ziffern, gegen jene der provisorisch ermittelten, Rücksicht genommen wurde.

Die definitive Richtigstellung der Einnahmenziffern ist bereits bis zum Monate August 1895 vorgeschritten.

Südbahn-Gesellschaft. Das für das Gesammtnetz pro December 1895 gegen die gleiche Periode des Jahres 1894 nachgewiesene Mindererträgniss von fl. 12.758 theilt sich, wie folgt:

Personenverkehr . . . . + fl. 5.896
Güterverkehr . . . . — „ 18 654

Die Einnahmen der gesellschaftlichen Localbahnen haben sich vermindert, und zwar:

Liesing-Kaltenleutgeben (schwächerer Personen- und Güterverkehr) um fl. 474
Spielfeld-Radkersburg (schwächerer Güterverkehr) um . . . . . . „ 426
elektrische Bahn Mödling-Brühl um „ 30

Steigerungen der Einnahmen haben von den im Betriebe der Südbahn-Gesellschaft befindlichen Linien fremder Gesellschaften in Folge stärkeren Güterverkehres erfahren:

die Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn von . . . . fl. 2.892
die Graz-Köflacher Bahn von . . . „ 10.989
die Vicinalbahn Güns-Steinamanger von . . . . „ 335

Folgende Zunahmen rühren von dem stärkeren Personen- und Güterverkehre her, und zwar:

bei der Leoben-Vordernberger Bahn per . . . . fl. 655
„ „ Localbahn Cilli-Wöllan per . „ 2.432

Zurückgeblieben in den Einnahmen sind:

die Localbahn Radkersburg-Luttenberg (schwächerer Güterverkehr) um . fl. 87
die Barcs-Pakraczer Bahn (schwächerer Personen- und Güterverkehr) um „ 1.322

Vom 1. Jänner bis Ende December 1895 wurden befördert: Personen (Anzahl)	Güter (Tonnen)	Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis 31. December 1895: für Personen und Gepäck (Gulden)	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	1894: Für Personen und Gepäck (Gulden)	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	Differz. per Kilom. in Percent	Oder per Jahr und Kilom. gerechnet nach nebigen Ergebnissen d. abgelaufenen 12 Monate: 1895 (Gulden)	1894	Wiederholung der Namen der Eisenbahnen
Herzegowinaer Eisenbahnen.													
146.843	63.026	61.570	151.826	213.396	2.032	57.690	170.210	227.900	2.171	— 6·4	2.032	2.171	K. u. k. Militärb. Banja-luka-Doberlin
1,002.462	761.951	539.523	1,594.996	2,134.519	3.516	527.713	1,503.248	2,030.961	3.679	— 4·0	3.516	3.679	Bosn.-Herzeg. Staatsb incl. k. u. k. Bosna-B

Die Einnahmen des Jahres 1895 sind auf Grund der definitiven Abrechnungen für die Monate Jänner bis September 1895 richtiggestellt.

Eisenbahn Wien-Aspang. Die Vergleichung mit den Ergebnissen des Jahres 1894 ergibt für den Monat December 1895 eine Mindereinnahme von fl. 964 im Personenverkehre, welcher Mehreinnahmen per fl. 275 aus dem Güterverkehre gegenüberstehen, daher ein Einnahmenausfall von fl. 689 verbleibt.

Für das ganze Jahr 1895 ergeben sich dagegen fl. 24.599 Mehreinnahmen, von welchen fl. 14.486 auf den Personen- und fl. 10.113 auf den Güterverkehr entfallen.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Oesterr. Nordwestbahn. (Spannplatten-Oberbau) Auf Grund der gemachten günstigen Erfahrungen wurde die Spannplatten-Oberbautype genehmigt. [19. Jänner, H.-M.-Z. 3220.]

— (Linie Wien—Tetschen: Wagenkasten in Jedlesee.) Für Depotzwecke wurde in der Station Jedlesee Aufnahme ein Wagenkasten aufgestellt. [9. Jänner, H.-M.-Z. 73.186 ex 1895.]

— (Schleppbahn zur Zwangsarbeitsanstalt in Korneuburg.) Auf Grund des anstandslosen Ergebnisses der am 3. Jänner durchgeführten politischen Begehung wurde für die Anlage eines von der Station Korneuburg abzweigenden, in die niederösterr. Landes-Zwangsarbeits- und Besserungsanstalt führenden Schleppgeleises der Bauconsens ertheilt. [17. Jänner, Z. 2911.]

— (Drehscheiben in Časlau und Gross-Wossek.) Für die Errichtung einer 12 m im Durchmesser betragenden Drehscheibe sammt einer Geleiseanlage in der Station Časlau und den Ersatz der in der Station Gross-Wossek vorhandenen 12 m-Drehscheibe durch eine solche von 16·2 m im Durchmesser sammt der hiedurch bedingten Geleiseerweiterung wurde die Ausführungsbewilligung ertheilt. [8. Jänner, Z. 71.376 ex 1895.]

— (Signalhütte in Tetschen.) Als Ersatz für das in der Station Tetschen schadhaft gewordene Schilderhaus wurde bei den Weichen Nr. 66 und 67 eine heizbare Signalhütte aufgestellt. [8. Jänner, H.-M.-Z. 74.717 ex 1895.]

— (Linie Chlumetz—Parschnitz: Betoncanal für die Stadtgemeinde Trautenau.) Für die Seitens der Stadtgemeinde Trautenau beabsichtigte Unterfahrung des Bahnkörpers in km 125·318 der Strecke Gross-Wossek—Altpaka—Parschnitz mittelst eines Betoncanals der städtischen Canalisirung in der sogenannten Widmuths-Flur wurde die Ausführungsbewilligung ertheilt. [17. Jänner, Z. 68.457 ex 1895.]

— (Linie Lissa—Prag: Nebengebäude in Prag.) Nächst dem Eilgutmagazine am Bahnhofe in Prag wurde ein Nebengebäude hergestellt. [15. Jänner, H.-M.-Z. 2318.]

— (Verlegung einer Schleppbahn.) Auf Grund des Ergebnisses der am 20. September 1895 durchgeführten politischen Begehung wurde die Verlegung des von der Station Lieben zur Fabrik der Prager Maschinenbau-Actiengeschaft führenden Schleppgeleises genehmigt. [18. Jänner, H.-M.-Z. 76.865 ex 1895.]

— (Linie Prag—Mittelwalde: Brückenverstärkung nächst Lititz.) Die hölzerne Strassenbrücke über den Wilden Adler-Fluss im Zuge der Zufahrt zur Station Lititz wird verstärkt. [24. Jänner, Z. 47/I.]

Südnorddeutsche Verbindungsbahn. (Linie Josefstadt—Seidenberg: Ständerlaterne nächst Einsiedl.) Nächst der Abzweigung der Zufahrtsstrasse zur Station Einsiedl von der von Einsiedl nach Buschullersdorf führenden Bezirksstrasse wurde eine Ständerlaterne aufgestellt. [12. Jänner, H.-M.-Z. 74.718 ex 1895.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Veränderungen und Neuanlagen auf im Betriebe befindlichen, resp. im Baue beendeten Privateisenbahnen. (Betriebs- und Benützungsconsense im IV. Quartale 1895.) In den Monaten October, November und December 1895 wurde von der k. k. General-Inspection der österr. Eisenbahnen für folgende Veränderungen und Neuanlagen auf den ihrem Wirkungskreise unterstehenden, im Betriebe befindlichen Privateisenbahnen der Benützungsconsens nach Vorschrift der Verordnung vom 25. Jänner 1879, R.-G.-Bl. Nr. 19, ertheilt:

1. Aussig-Teplitzer Bahn. Reconstruction der Geleiseanlagen in der chemischen Fabrik in Aussig; Vergrösserung des Aufnahmsgebäudes in der Station Franz Josef-Stollen; Reconstruction der Geleiseanlage in der Station Mariaschein; Blechbrücken in beiden Geleisen in km 16·8/9; Schleppbahn zur Wetteranlage der Bergdirection in Brüx.

2. Böhmische Nordbahn. a) Linie Prag—Turnau: Schuppen für J. Pollatschek in der Station Münchengrätz. b) Linie Bakov—Georgswalde: Lackirerei, theilweise Verschalung des Wagenreparatur-Flugdaches und Verlängerung der Schiebebühne in der Station Böhm.-Leipa; Wartesaal, neuer Perron und freistehender Abort in der Station Kreibitz-Teichstadt; Weichensicherungsanlagen in den Stationen Bösig, Woken und Rehdörfel; neues Geleise und Kohlenladeplatz, Uebertragung der Strassenbrückenwaage und Verlängerung des I. und II. Geleises in der Station Schönlinde. c) Linie Bodenbach—Tannenberg: Erweiterung der Station Bensen; zweite Oeffnung der Elbebrücke in km 2·0/2, dritte Oeffnung der Elbebrücke bei Bodenbach; Vergrösserung des Wasserreservoirs in der Station Böhm.-Kamnitz; Blechbrücken in km 12·248 und 14·549. d) Linie Rumburg—Nixdorf: Erweiterung der Station Rumburg; Verlängerung des II. und III. Geleises in der Station Schluckenau und Vergrösserung des Kohlenplatzes daselbst.

3. Buschtěhrader Bahn. a) Linie Prag—Eger: Wagenaufstellungsgeleise in der Station Königsberg-Maria Kulm; Stumpfgeleiseverlängerung in der Station Prag (Smichow); Kalkschuppen in der Station Krupa; Ablenkgeleise im Zufahrtsgeleise der Rangirstation Falkenau. b) Linie Prag—Hostivic: Ueberfahrtsbrücken in km 3·8, 6·75, 9·79, 15·05. c) Linie Duby—Kladno: Ueberfahrtsbrücke in km 1·06. d) Linie Lužna—Rakonitz: Gewölbte Ueberfahrtsbrücke in km 1·48. e) Linie Falkenau—Klingenthal: Waggonwaage sammt Waaghäuschen in der Station Annathal-Rothau.

4. Graz-Köflacher Bahn. a) Linie Graz—Köflach: Brückenconstructionen in km 16·287, 35·741 und 0·450. b) Linie Lieboch—Wies: Brückenconstructionen in km 0·511, 1·239, 3·694, 7·671, 13·986, 18.173, 25·906, 28·170, 32·065, 40·728, 41·792, 50·334.

5. Kaiser Ferdinands-Nordbahn. a) Linie Wien—Krakau: Neue Blockhütten in der Strecke Prerau—Leipnik; Feuerlösch-Zeughaus in der Station Zauchtl; Brückenwaaghaus, Arbeiterkaserne mit Kanzlei, zwei Stumpfgeleise und ein Ablenkgeleise in der Station Oswięcim; Wohn- und Kanzleigebäude in der Station Chelmek; Badehaus in der Station Gänserndorf; Ueberstellung einer Riegelwandhütte in der Station Lundenburg; Umgestaltung des alten Aufnahmsgebäudes, neue Strassenbrückenwaage in der Station Göding; Getreidemagazin mit einer Putzereianlage in der Station Bisenz; Parterrelocalitäten und Kellerräume des neuen Aufnahmsgebäudes in der Station Schönbrunn; Strassenbrückenwaage auf dem Holzplatze und Riegelwandhäuschen für Jakob Stein beim Wohnhause Nr. 17/a in der Station Krakau; zwei Stumpfgeleise in der Station Oderberg; Strassenladegeleise in der Station Hruschau; Schleppbahn zur Kunstdüngerfabrik in der Station Prerau. b) Linie Neusiedl—Grussbach: Personenhaltestelle Fröllersdorf in km 119·723. c) Linie Lundenburg—Brünn: Wächterhaus in der Haltestelle Rackwitz in km 9·192; Weichen- und Signalsicherungsanlagen in der Station Branowitz; neue Verladerampe in der Station Kostel; Brückenträger über die Grillowitzerstrasse am Bahnhofe in Brünn. d) Linie Kojetein—Bielitz: Kanzleianbau an den bestehenden Güterschuppen in der Station Friedek-Mistek; Kanzleianbau an den Güterschuppen in der Station Teschen; Kanzleianbau an den Güterschuppen in der Station Kremsier; Strassenbrückenwaage für die Wscheтuler Zuckerfabrik in der Station Hliusko; verlängerte Ladestrasse, Stockgeleise, umgelegte Rollbahn der Firma Jakob & Josef Kohn, hölzerner Schuppen in der Station Holleschau; Verkaufshütte für Lebensmittel in der Station Bistritz. e) Linie Krasna—Rožnau: Ladestelle sammt Schleppbahn zu den Holzlagerplätzen des Grafen Kinsky in der Personenhaltestelle Stritesch. f) Linie Zauchtl—Bautsch: Strassenbrückenwaage für Elias Fall in der Station Wigstadtl; Strassenbrückenwaage für die Firma Schnabel & Granzer in der Station Schwansdorf. g) Linie Bielitz—Kalwarya: Hölzerne Inundationsbrücke über den todten Arm der Skawa in km 42·8/9 bei Wadowice. h) Linie Lundenburg—Zellerndorf: Strassenbrückenwaage der Firma Gebrüder Strakosch in der Station Feldsberg. i) Linie Nezamislitz—Prerau: Warteraum in der Haltestelle Wežek-Bachoř. k) Linie Hotzendorf—Neutitschein: Nebengebäude mit oberirdischem Keller in der Station Neutitschein.

6. Kaschau-Oderberger Bahn. Aufnahmsgebäude in der Station Dombrau; Wächterhäuser in den Haltestellen Darkau und Wendrin; Wächterhaus Nr. 186 zwischen den Stationen Karwin und Dombrau.

7. Leoben-Vordernberger Bahn. Buffet in der Station Vordernberg; Krumpenbachbrücke in km 11·240.

8. Oesterr. Nordwestbahn. a) Linie Wien—Tetschen: Aufnahmsgebäude, gemauerter Güterschuppen nebst steinerner Verladerampe in der Station Hetzmannsdorf-Wullersdorf; Anbau einer Veranda an das Aufnahmsgebäude in der Station Časlau; Verlegung des Schleppgeleises. Einlegung einer Drehscheibe und neues Geleise in der Cichorienfabrik in Gross-Wossek; Nebengebäude, Ueberstellung einer Signalhütte am Frachtenbahnhofe, Einführung der Wasserleitung in das halbrunde Heizhaus am Hauptbahnhofe in Wien; Unterstandshütte für Magazinsarbeiter in der Station Jedlesee transit; Kanzleihütte für die Firma Silberstein's Söhne in der Station Mähr.-Budwitz; Vergrösserung des Aufnahmsgebäudes in der Station Libitz; Wächterhaus in km 252·55 zwischen den Stationen Luschtina und Wlkanetsch; Anbau an das Aufnahmsgebäude in der Station Schreckenstein; Schleppbahn zur Spinnerei und Weberei A. Meindl's Erben nächst der Station Gross-Priesen; Nebengebäude bei der Wasserstation und Signalhütte in der Station Kolin; Ausrüstung der Strecken Schattau—Znaim—Wolframitzkirchen und Pottenstein—Senftenberg mit Schienencontacten; Erweiterung der Station Mstětitz. b) Linie Tetschen—Laube: Importmagazin und Rampe in der Umschlagstation Laube. c) Linie Prag—Mittelwalde: Brückenwaage für die Firma Komarek & Co., Vergrösserung des Aufnahmsgebäudes in der Haltestelle Praskačka-Urbanitz; Ueberstellung einer Signalhütte von Praskačka-Urbanitz nach der Station Lititz; Erweiterung der Station Tinischt. d) Linie Chlumetz—Parschnitz: Verlängerung der Verladerampe in der Station Altpaka; Veranda mit Nebengebäude und Anbau an die Verandafuttermauer in der Station Parschnitz; Uebertragung einer Brückenwaage von der Station Freiheit-Johannisbad nach der Station Chlumetz; III. Geleise in der Frachtenhaltestelle Skřivan; zwei Stockgeleise in der Station Trautenau.

9. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. a) Linie Wien—Bodenbach: Erweiterung und Vermehrung von Bureaulocalitäten im Eilgutmagazine der Station Prag; heizbare Signalhütte in der Station Theresienstadt; Signalhütten bei den Wächterhäusern Nr. 4 n und 5 n zwischen den Stationen Wien und Stadlau; Geleisevermehrung in der Cerhenicer Zuckerfabrik; Lastenaufzug im Material-Hauptmagazine, Glaswand im Materialmagazine der Heizhauswerkstätte, Werkzeughütte auf der Viehverladerampe nächst des Magazins I am Centralbahnhofe in Wien; Verlegung des Wegüberganges von km 25·247 nach km 25·263 und Umwandlung dieser Weg- in eine Bezirksstrassenübersetzung mit Aufstellung eines neuen Handschrankens und eines Schilderhauses; Hydranten sammt Verlängerung der Wasserleitung in den Stationen Brünn, Böhm.-Trübau, Chotzen, Pardubitz und Prag (Bubna), gedeckter Umladeperron am unteren Bahnhofe in Brünn; oberirdischer Keller beim Wächterhause Nr. 141; Verlängerung des Magazins und neue Verladerampe mit Stirnverladung in der Station Blansko; Geleisebrückenwaage in der Station Skalitz-Boskowitz; gemauerte Signalhütte ohne Glockenschlagwerk in der Station Greifendorf und Backofen beim Wächterhause Nr. 191; Nebengebäude bei den Wächterhäusern Nr. 192, 193, 201, 202, 203, 206; Senkgruben bei den Wächterhäusern Nr. 194, 196, 197, 198, 205 und 208; Verlängerung des Industriegeleises der Firma M. Reiser & Sohn und Verladerampe in der Station Lobositz; Hydranten sammt Verlängerung der Wasserleitung in den Stationen Wien und Grussbach; Backofen bei dem Wächterhause Nr. 108; Verbindungsgeleise zu dem Bahnhofe der Oesterr. Nordwestbahn in der Station Nimburg. b) Linie Brünn—Okřiško: Vergrösserung der Wächterhäuser Nr. 94 und 105 a; Anbau an das Aufnahmsgebäude in der Station Studenetz; Geleisebrückenwaage in der Station Trebitsch; Geleise zur Martinshütte in Segen-Gottes; Vorbau bei dem Wächterhause Nr. 2 in der Station Segen-Gottes. c) Linie Wien—Bruck a. d. Leitha: Canal zur Entwässerung der Durchfahrt in km 9·924 nächst der Station Simmering; Nebengebäude bei dem Pumpenhause in der Station Simmering. d) Linie Schwechat—Mannersdorf: Erweiterung der Geleiseanlagen in der Station Mannersdorf. e) Linie Brünn—Vlarapass: Nebengebäude bei der Bahnhof-Restauration in der Station Gaya; Nebengebäude für den Expedienten in der Station Wrazow; Verlängerung des Sturzgeleises in der Station Wrazow; Hydranten sammt zugehörigen Verlängerungen der Wasserleitungen in den Stationen Bisenz (Stadt) und Ungar.-Brod. f) Schlachthausbahn in Wien: Provisorische Ausladerampe für seuchenverdächtige Borstenthiere am Szallasenbahnhofe St. Marx. g) Linie Chotzen—Halbstadt: Fünftes durchgehendes Geleise in der Station Neustadt a. d. M. h) Linie Halbstadt—Mittelsteine: Geleisevermehrung im Fabrikshofe der Firma B. Schroll's Sohn nächst der Station Hermsdorf-Oelberg. i) Linie Rudelsdorf—Landskron: Anbau an das Magazin in der Station Landskron. k) Linie Kunowitz—Ungar.-Hradisch: Nebengebäude in der Station Ungar.-Hradisch und Wirthschaftshof in der Haltestelle Křižanowitz.

10. Ostrau-Friedlander Bahn. Neues Wächterhaus Nr. 2 in km 3·954.

11. Südbahn-Gesellschaft: a) Linie Wien—Triest: Comptoir und Stallgebäude auf dem Lagerplatze der Firma Grün & Wiesinger nächst dem Matzleinsdorfer Viaducte in Wien; rechtsseitige Aufnahmsgebäude in der Station Pfaffstätten; Zwillingsträgerbrücke in km 401·52; offene Verladebühne in der Station Atzgersdorf-Mauer; Adaptirung und Vergrösserung des Aufnahmsgebäudes in der Station Leobersdorf; Brückenconstructionen in km 341·210, 342·502, 344·008, 344·434, 356·431; Verlängerung des provisorischen Geleises der Schleppbahn von der Station Wartberg-Mürzthal zum Stahlwerke der Firma Vogel & Noot; Erweiterungsbauten in der Station Steinbrück; zwei provisorische Winterbaracken sammt Holzlege in der Station Laibach; Holzlege beim Wächterhause Nr. 779. b) Linie Marburg—Franzensfeste: Geleiseerweiterung in den Stationen

Kühndorf, Krumpendorf und Föderlach; Umgestaltung von Wegschranken in km 125·05 und 125·46; Nebengebäude in der Station Rothenthurn; Adaptirung der Postamtslocalitäten im Aufnahmsgebäude und Flugdach zur Deponirung der Postkarren in der Station Klagenfurt; Uebergangssteg in km 132·218; Geleiseerweiterung in der Station Feistritz. c) Linie Pragerhof—Landesgrenze: Turniechbachbrücke in km 16·497. Pössnitzbachbrücke in km 28·391, Draubrücke in km 17·205, Brunnwasserbrücke in km 16·805, Zwillingsträgerbrücken in km 3·801, 33·355, 34·040, 35·489, 37·587, 39·831, 44·327. d) Linie Kufstein—Ala: Verladerampe in der Station Mattarello; Anbau an das Postamtsgebäude in der Station Innsbruck; Geleiseumgestaltung in der Station Bozen; Anbau an die Holzlege in der Station Sehwaz; Geleiseumgestaltungen in der Station Franzensfeste. e) Linie Nabresina—Cormons: Hochbauten und Geleiseanlagen in der neu errichteten Station Ronchi. f) Linie Bruck a. d. M.—Leoben: Ueberfahrtsbrücke sammt Gehsteg in km 15·485.

12. Südnorddeutsche Verbindungsbahn. a) Linie Josefstadt—Seidenberg: Geleisevermehrung und Ladeplatzvergrösserung in der Station Liebstadtl; Austausch der Locomotiv-Drehscheibe und Legung eines Stockgeleises in der Station Turnau; Stockwerksaufbau auf die ebenerdigen Anbauten des neuen Wasserstationsgebäudes in der Station Reichenberg; Ausrüstung der Strecke Turnau—Liebenau—Reichenau mit Schienencontacten. b) Linie Eisenbrod—Tannwald: Veranda mit Anbauten im Anschlusse an das Aufnahmsgebäude in der Station Tannwald.

13. Eisenbahn Wien—Aspang. Einfaches Wächterhaus in der Station Erlach; Zubau an die Locomotivremise in der Station Aspang.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Anschaffung von 25 gedeckten Güterwagen.) Das Eisenbahnministerium hat dem Verwaltungsrathe der Kaiser Ferdinands-Nordbahn die erbetene Bewilligung ertheilt, 25 Stück gedeckte Güterwagen der Serie G z mit Bremse nach den mit Handelsministerial-Erlässen vom 13. August 1892, Z. 34.570, und vom 20. October 1892, Z. 47.260, genehmigten Typenplänen in der gesellschaftlichen Werkstätte in Floridsdorf ausführen zu lassen. [Z. 14/I.]

Nachrichten aus Ungarn.

Eisenbahnprojecte. (Ertheilung einer Vorconcession.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat mit Erlass vom 22. Jänner, Z. 1000, dem Vicegespan des Comitates Trencsén Justin Baross die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten im Sinne der bestehenden Normen für eine von der Station Tepla-Trencsén-Teplicz der Linien Galantha—Zsolna und Tepla-Trencsén-Teplicz—Vlaraszóros (Vlarapass) der kgl. Ungar. Staatsbahnen abzweigende und bis zur Stadt Trencsén-Teplicz führende normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Ungarisches Communications- und Verkehrswesen im Jahre 1895. (Ertheilung von Concessionen.) [Fortsetzung des Berichtes im Vrdgs.-Bl. Nr. 11.] Der kgl ungarische Handelsminister hat im Laufe des Jahres 1895 den Ausbau und Betrieb nachfolgend verzeichneter Eisenbahnlinien concessionirt:

1. Untergrundbahn mit elektrischem Betriebe in Budapest.
2. Strasseneisenbahn mit elektrischem Betriebe in Pozsony (Pressburg).
3. Strasseneisenbahn mit elektrischem Betriebe Budapest—Ujpest—Rákos-Palota.
4. Localbahn Pozsony (Pressburg)—Duna-Szerdahely.
5. Localbahn Temesvár—Nagy-Szent Miklos.
6. Localbahn Nagy-Bélicz—Privigye.
7. Localbahn Segesvár (Schässburg)—Szent Ágotha.
8. Localbahn Zólyom-Brezó—Breznobánya—Tiszolcz.
9. Nógráder Comitats-Localbahnen, d. i. die Linie Aszód—Balassa-Gyarmath—Losoncz.
10. Localbahn Pápa—Csorna.
11. Localbahn Kecskemét—Fülöp-Szállás.
12. Zalathal-Localbahn, d. i. die Linie Zala-Szent Grót—Balaton-Szent György.
13. Localbahn Karczag—Tisza-Füred.
14. Comitats-Localbahn der Comitate Fehér und Tolna, d. s. die Linien Székesfehérvár—Adony-Szabolcs und Adony-Szabolcs—Paks.
15. Localbahn Györ (Raab)—Veszprém—Dombovár.
16. Localbahn Kaposvár—Fonyód.
17. Localbahn Garamberzencze—Léva.
18. Bergwerksbahn der Localbahn Esztergom (Gran)—Almás-Füzitö in das Tather Revier.
19. Zahnradbahn zu den Csorbáer Seen.
20. Localbahn Lomnicz—Tátra-Lomnicz.
21. Localbahn Temesvár—Buziás.
22. Ausbau des Budapester Betriebsnetzes der Stadtbahn-Gesellschaft für Strassenbahnen mit elektrischem Betriebe.
23. Umbau des Budapester Betriebsnetzes der Strasseneisenbahn-Gesellschaft für Strassenbahnen (derzeit noch) mit Pferdebetrieb.
24. Strasseneisenbahn mit elektrischem Betriebe in Miskolcz.

Ausser diesen den Neubau von Bahnlinien betreffenden Concessionen wurden folgende Nachträge zu seit früher rechtskräftig bestehenden Concessionsurkunden nachfolgend bezeichneten Eisenbahn-Gesellschaften sanctionirt, und zwar zu Gunsten der:

1. Esztergom (Gran)—Almás-Füzitöer Localbahn-Gesellschaft (Erhöhung des Actiencapitals zum Behufe des Ausbaues von Werksbahnen in die an der Linie gelegenen Kohlenreviere).
2. Nagy-Károly—Somkuter Localbahn-Gesellschaft (Bau und Betrieb der Flügelbahn Erdö-Száda—Nagy-Somkut).
3. Actiengesellschaft der Vereinigten Arader und Csanáder Eisenbahnen (Ausbau der Strecke Gurahoncz—Nagy-Halmágy).
4. Szilágyságer Comitats-Localbahnen, d. s. die Linien Nagy-Károly—Ziláh und Sarmaság—Szilágy-Somlyó (Erhöhung des Actiencapitals zum Behufe von nachträglichen Installationen).
5. Torontáler Comitats-Localbahnen (Erhöhung des Actiencapitals zum Behufe des weiteren Ausbaues des Betriebsnetzes).
6. Zsebely-Csákovárer Localbahn (Erhöhung des Actiencapitals zum Behufe der Fortsetzung der Linie bis Bóka).

Projectirte Localbahn mit elektrischem Betriebe von Budapest über Budafok bis Tétény. (Ausbaubedingungen, Länge der Strecke und Baukostenbemessung.) Die effectiven Baukosten der von der Firma Koloman Gulácsy und Emil Várady im Sinne des G.-A. XXXI ex 1880 und des diesen ergänzenden G.-A. IV ex 1888, und zwar theilweise mit Benützung entsprechender Strassenabschnitte, als normalspurige Localbahn zu erbauenden, 8·53 km langen Localbahn Budapest (II. Stadtbezirk Buda-Chrisztinaváros [Ofen-Christinenstadt])—Promontor—Budafok (seinerzeit Tétény) sind für die Strecke Budapest—Budafok mit Inbegriff des Baues der Central-Stromerzeugungsstation und sonstiger maschineller Einrichtung mit 1,105.300 fl. bemessen, von welcher Summe 150.000 fl. für Beschaffung der Fahrbetriebsmittel entfallen. Die nach dem amerikanischen System Trollery (Hochleitung) in Anwendung zu bringende Stärke der Betriebskraft, bezw. des constanten Gleichstromes ist mit einem Maximum von 500 Volt bemessen. Im Sinne der vom Handelsminister gestellten Bedingung wird die Strecke von Budafok bis Tétény verlängert und von einem geeigneten Punkte der Strecke seinerzeit auch eine Zweiglinie bis Török-Bálint erbaut werden, in welchem Falle eine Erhöhung des Baucapitals, jedoch mit dem Bemerken in Aussicht genommen ist, dass, wenn der Concessionär dieser Bedingung innerhalb zwei Jahren vom Tage der Betriebsübergabe der Strecke Budapest—Budafok nicht entsprechen sollte, dem Handelsminister das Recht zusteht, sowohl die Concession zum fortsetzungsweisen Ausbau der Linie bis Tétény und der bis Török-Bálint führenden Flügelbahn, als auch jene für die ursprüngliche Hauptlinie gegen den für den Fall einer staatlichen Einlösung festgesetzten Ersatz einer anderen Unternehmung zu übertragen. Nach Fertigstellung der Staatsbrücke am Vámháztér (Zollamtsplatz) wird die projectirte Linie durch ein Geleise mit dem Budapester donaulinksuferseitigen Strassenbahnnetze und im Interesse der Approvisionirung durch dessen Vermittlung mit der Centralmarkthalle nächst dem Zollamte verbunden werden, und ist die Unternehmung verpflichtet, bezüglich des wechselseitigen Ueberganges der Güterwagen und der Einführung von Umsteigkarten einen Vertrag mit der Direction der an ihre Linie anschliessenden Budapester Stadtbahn-Gesellschaft für Strasseneisenbahnen mit elektrischem Betriebe abzuschliessen. Von principieller Bedeutung ist im vorliegenden Falle, dass die Einwendung der Budapester hauptstädtischen Communalverwaltung gegen die Ausführung des Baues einer Localbahn, theilweise im Bereiche des hauptstädtischen Territoriums, mit Hinweis auf die diesbezüglichen Bestimmungen des G.-A. XXXI ex 1880 abgewiesen wurde.

[„Vasuti és közlekedési közlöny."]

Localbahn Gattaja—Lugos—Maros-Illye. (Bahnlänge und Baukosten.) Die effectiven Baukosten der 140·5 km langen Theilstrecke Gattaja—Lugos—Maros-Illye der Ungarischen Südostbahn Versecz—Gattaja—Lugos—Maros-Illye (vergl. Vrdgs.-Bl

Nr. 153 ex 1895 und Nr. 3 ex 1896), bezüglich deren bereits finanzirten Theilstrecke Versecz—Gattaja vor Kurzem die Constituirung einer Actiengesellschaft stattfand (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 12), sind mit 5.800.000 fl., d. i. mit rund 41.400 fl. per laufendes Bahnkilometer, bemessen. Im Bereiche dieser innerhalb einzelner Sectionen Bauschwierigkeiten begegnenden Linie ist ein 400 m langer Tunnel, eine 120 m lange Temes-Brücke, eine 260 m lange Maros-Brücke und ausser diesen noch eine ansehnliche Anzahl 30 bis 60 m langer Brückenobjecte herzustellen. Nachdem die Concessionirung der Theilstrecke Versecz—Gattaja bereits erfolgte (vergl. Concessionsurkunde Vrdgs.-Bl. Nr. 11), wird die Concessionsurkunde zu Gunsten der Theilstrecke Gattaja—Lugos—Maros-Illye als Nachtrag zur Concessionsurkunde der erstgenannten Theilstrecke erfliessen.

Projectirte Eisenbahn Alvincz—Nagy-Szeben (Hermannstadt) — Vöröstorony-szóros (Rothenthurmpass) — ungar.-rumänische Landesgrenze. (Ausbau-Beschluss.) Die kgl. ungar. Regierung hat, wie aus Budapest berichtet wird, den bereits in nächster Zeit auszuführenden Ausbau der im Sinne des zwischen der österr.-ungar. Monarchie und dem Königreiche Rumänien abgeschlossenen Vertrages (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 44 und 77 ex 1891) herzustellenden Eisenbahn (Nagy-Szeben—) Aluta-Brücke — Vörös-torony-szóros — ungar.-rumänische Landesgrenze (vergl. Vorconcession Vrdgs.-Bl. Nr. 11 ex 1894) und zur Vervollständigung dieser Linie auch den Ausbau der projectirten Anschlusslinie Alvincz—Nagy-Szeben (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 70 ex 1894) beschlossen. Durch Ausbau der Gesammtlinie Alvincz—Nagy-Szeben—Vörös-torony-szóros wird von Budapest aus durch Vermittlung der Hauptlinie Budapest—Arad—Alvincz—Tövis die derzeit kürzeste Verbindung zwischen Budapest und der dort von Westen und Norden einmündenden Linien und dem südwestlichen rumänischen, an die Vörös-toronyer Linie anschliessenden Eisenbahnnetze hergestellt werden.

Projectirte Localbahn Eszék—Djakovár—Striživojna-Vrpolje. (Bahnlänge und Baukosten.) Die effectiven Baukosten der projectirten, 47·6 km langen Localbahn Eszék—Djakovár—Striživojna-Vrpolje (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 12) sind mit 1,715.000 fl., d. i. mit rund 36.000 fl. per laufendes Bahnkilometer, bemessen, von welcher Summe 120.000 fl. für Beschaffung der Fahrbetriebsmittel entfallen. Durch die Gesammtlinie Eszék Djakovár—Striživojna—Samac—Saveufer wird im Anschlusse an die Hauptlinie Budapest—Dombovár—Villány—Eszék eine wichtige neue Verbindung Budapests mit dem Occupationsgebiete geschaffen und in Anbetracht der Bedeutung des projectirten Mittelgliedes Eszék—Vrpolje der Ausbau dieser Linie ohne Verzug erfolgen.

Untergrundbahn mit elektrischem Betriebe in Budapest. (Commissionelle Probefahrt.) Am 4. Februar fand unter Führung des Staatssecretärs Ladislaus Vörös des kgl. ung. Handelsministeriums und mit Beiziehung der Vertreter der interessirten Staats-, Comitats- und Gemeindebehörden, sowie hervorragender Fachmänner die probeweise Befahrung der vom Giselaplatze mit Unterfahrung der innerstädtischen Strassenzüge, sowie der Andrássystrasse bis ins Stadtwäldchen führenden Untergrundbahn mit elektrischem Betriebe (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 144 ex 1895) statt. Die Fahrt wurde bereits in einem der speciell diesem Zwecke entsprechenden Waggons (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 56 ex 1894), zurückgelegt, und war die Fahrgeschwindigkeit mit 25 km per Stunde bemessen. Der Verkehr sowohl als das Anhalten und Anfahren des Zuges in mehreren Stationen wickelte sich ohne irgend welche Anstände ab. Nachdem die Vertreter der Gesellschaft die Erklärung abgaben, dass die Fertigstellung noch übriger Detailarbeiten zuverlässig bis zum gegebenen Zeitpunkte durchgeführt werden wird, verfügte der Staatssecretär, dass die Eröffnung des öffentlichen Betriebes (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 10) an einem der ersten Tage des Monates April stattzufinden habe, dessen Bestimmung jedoch von der Allerhöchsten Entscheidung Sr. Majestät des Kaisers abhängt, welcher, wie aus Budapest berichtet wird, sein Erscheinen zur Eröffnungsfeierlichkeit in Aussicht zu stellen geruhte.

Budapester Strasseneisenbahn-Actiengesellschaft für Strassenbahnen (derzeit noch) mit Pferdebetrieb. (Aenderung der gesellschaftlichen Statuten.) Die Direction der Budapester Strasseneisenbahn-Gesellschaft wurde beauftragt, im Interesse der Richtigstellung der anlässlich der Umgestaltung des bisherigen Pferdebetriebes auf elektrischen Betrieb resultirenden Differenzen zwischen der gegenwärtigen und der zukünftigen Rechtsbasis der mit der Budapester hauptstädischen Municipalverwaltung abgeschlossenen Verträge (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 34 ex 1895) ihre Statuten in entsprechender Weise abzuändern.

Györ (Raab)-Sopron (Oedenburg)-Ebenfurther Eisenbahn. (Erweiterung der Station Lajtanifalu.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat der Direction der Eisenbahn Györ-Sopron-Lajtanifalu-Ebenfurth die Bewilligung zur Erweiterung und zum theilweisen Umbaue der den Anforderungen des Betriebes räumlich nicht mehr genügenden Station Lajtanifalu (unmittelbar nächst der Station Ebenfurth) ertheilt.

Strassenbahnwesen in Ungarn. (Einführung eines neuen Betriebsregulativs für Strasseneisenbahnen mit maschinellem Betriebe.) In dem vom kgl. ungar. Minister des Innern im Einvernehmen mit dem Handelsminister erflossenen Regulativ für die Ausführungsweise des Betriebes von Strasseneisenbahnen mit maschinellem (Dampf- oder elektrischem) Betriebe ist unter Anderem auch noch die Bestimmung enthalten, dass während der Fahrt sämmtliche Wagenthüren verschlossen zu halten seien. Dieser letzteren Verfügung gegenüber hat bezüglich der rückwärtigen Thüren der hauptstädtische Municipalausschuss Stellung genommen und den auf täglichen Wahrnehmungen basirenden und durch zahlreiche Beschwerden motivirten Nachweis geliefert, dass die Durchführung dieser Verfügung vielmehr sicherheitsgefährlich und ausserdem die Einhaltung der Aufenthaltszeit bei stärkerem Passagierwechsel geradezu unmöglich sei. In Würdigung der angeführten Bedenken hat, wie aus Budapest berichtet wird, sich das Ministerium veranlasst gefunden, die Ausführung dieses Paragraphes des Regulativs bis auf Weiteres zu sistiren

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. (Abstreifung der in der Station Budapest-Ausstellungsplatz einlangenden Ausstellungsgüter in die Pavillons.) Die Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen verlautbart, dass die Verfrachtung der in der temporär neu errichteten Station Budapest-Ausstellungsplatz (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 13) einlangenden Ausstellungsgüter in die Hallen, Pavillons etc. der Ungarischen Export- und Packet-Transportgesellschaft übertragen wurde, welche, zur Vermeidung von Güterstauungen im Bereiche dieser Station, beauftragt ist, die Abstreifung der Sendungen sofort nach Eintreffen derselben durchzuführen.

Kaschau-Oderberger Eisenbahn. (Stand der Verkehrsmittel der Gesellschaft mit Schluss des Betriebsjahres 1895.) Die Verkehrsmittel der Kaschau-Oderberger Eisenbahn bestanden Ende 1895 aus folgenden Wagen: 7 Hof-Salon- und Commissionswagen, 164 Personen-, 504 gedeckten und 2204 offenen Lastwaggons, 45 Thiertransport-, 40 sonstigen Fracht-, 53 Gepäcks-, 15 Post- und 1 Werkstätte-Wagen. Die Zahl der Locomotiven betrug 108.

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd. (Ankunft des Dampfers „Marquis Bacquehem" von Kobe.) Dieser Dampfer von 2740 Tonnen Gehalt ist am 30. November 1895 nach 30tägiger Fahrt mit 23 Passagieren und 3277 Gewichtstonnen Ladung von Kobe in Triest eingetroffen. Derselbe brachte: aus Kobe 6090 kg Curiositäten, 1600 kg Perlmutter, 25.000 kg Kupfer, 7440 kg Fischthran; aus Shanghai 53.480 kg Unschlitt, 180 kg Haare, 1500 kg Kampherholz; aus Hankow 3250 kg Häute für Venedig; aus Canton 21.825 kg Quassia; aus Hongkong 600 kg Sternanis, 6190 kg Seide, 77.000 kg Quassia; aus Batavia 40.000 kg Zinn; aus Singapore 91.220 kg Reis, 253.320 kg Cocosrinde, 4800 kg Curiositäten, 50.400 kg Kaffee, 326.940 kg Pfeffer, 5400 kg Perlmutter, 100.440 kg Sago, 25.320 kg Gambier; aus Penang 35.141 kg Pfeffer; aus Calcutta 316.535 kg Jute für Fiume) 18.500 kg Baumwolle, 17.125 kg Indigo (hievon 1900 kg für Venedig), 101.500 kg Ricinussamen, 37.960 kg Häute, 6190 kg Tamarinde, 15.225 kg Schellack, 25.375 kg Ingwer, 51.156 kg Sackleinwand; aus Coconada 148.343 kg Ricinussamen; aus Colombo 525 kg Thee (für Piräus), 18.510 kg Zimmt (hievon 17.710 kg für Venedig); 131.138 kg Cocosöl, 9795 kg Kaffee, 1674 kg Cocosrinde, 1500 kg Cocosnüsse; aus Bombay 25.730 kg Ricinussamen (für Venedig), 244.200 kg Baumwolle, 5070 kg Gummi, 40.000 kg Teak; aus Korachi 9388 kg Häute, 101.750 kg Baumwolle; aus Madras 64.750 kg Baumwolle, 9000 kg Häute; aus Malabar 9795 kg Kaffee; aus Aden 37.708 kg Weihrauch, 1080 kg Häute, 1470 kg Curiositäten, 16.493 kg Kaffee, 150 kg Wachs; aus Suez 284 kg Därme, 410 kg Sesam, 947 kg Gummi; aus Port Said 5400 kg Häute, 198.060 kg Kaffee, 7980 kg Curiositäten, 1750 kg Thee, 452.994 kg Tabak und 4180 kg Indigo. Der Werth der eingeführten Waaren betrug 2,984.115 fl. ö. W.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Italienischer und Deutsch-Italienischer Güterverkehr.

Aenderung der italienischen Ausnahme-Specialtarife Nr. 3 (Oesterr.-Ungarisch-Italienischer Verkehr) und 11 bis (Deutsch-Italienischer Verkehr).

In den obbezeichneten, für den Transport von Wein, Weinmost und Weinmaische giltigen Ausnahme-Specialtarifen werden mit Rückwirkung vom 15. Februar 1895 nachverzeichnete Aenderungen durchgeführt:

Die bei Auflieferung eines Minimal-Jahresquantums von 5000 Tonnen festgesetzten Frachtsätze der Serie B der bezeichneten Tarife werden aufgehoben.

Die für ein Minimal-Jahresquantum von 10.000 Tonnen giltigen Frachtsätze der Serie B der bezeichneten Tarife finden Anwendung für ein Minimal-Jahresquantum von 2000 Tonnen.

Dergestalt wird nunmehr die Serie B der genannten Ausnahme-Specialtarife Frachtsätze für Minimal-Jahresquantitäten von 1000, 2000, 20.000 und 30.000 Tonnen enthalten.

Wien, am 10. Februar 1896. [77]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.
Tirol-Vorarlberg-Südwestdeutscher Güterverkehr. Combinirter Schiffs- und Bahnverkehr mit süddeutschen Stationen.

Aufhebung der Frachtsätze für die Station Karlsruhe Mühlburger Thor.

Am 1. März 1896 wird die Station Karlsruhe Mühlburger Thor der grossherzogl. Badischen Staatseisenbahnen für den gesammten Güterverkehr geschlossen.

Es treten daher mit dem genannten Tage sämmtliche in den einzelnen Tarifheften der in der Ueberschrift bezeichneten Güterverkehre enthaltenen Frachtsätze für Karlsruhe Mühlburger Thor ausser Kraft.

Wien, am 10. Februar 1896. [78]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Aenderung im Theil V, Heft Nr. 1.

Mit Wirksamkeit vom 1. April 1896 wird die im Theil V, Heft Nr. 1 (Ausnahmetarif für Steinkohlen und Coaks), vom 1. Jänner 1895 auf Seite 4 enthaltene Bestimmung, wonach Nachnahmen auf die von der königl. Bergwerksverwaltung aufgegebenen Sendungen provisionsfrei sind, ausser Kraft gesetzt.

Wien, am 10. Februar 1896. [79]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Einführung von Ausnahmetarifen für die Beförderung von Zuchtvieh.

Mit Wirksamkeit vom 1. März 1896 gelangen für die Beförderung von Zuchtvieh (Zuchtstiere, Zuchtkühe, Zuchtrinder) in einzelnen Stücken sowohl wie in ganzen Wagenladungen die folgenden directen Tarife zur Einführung:

1. von Donaueschingen, Messkirch, Pfullendorf und Radolfzell, Stationen der grossherzogl. Badischen Staatseisenbahnen, und Pfullendorf, Station der kgl. Württembergischen Staatseisenbahnen, nach den Stationen Lemberg Centralbahnhof und Wien K.E.B. der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, sowie Krakau der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn;
2. von den gleichen badischen und württembergischen Stationen nach den Stationen Budapest-Westbahnhof und Budapest-Franzstadt-Viehmarkt der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen.

Exemplare beider Tarife sind bei den betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen und Stationen unentgeltlich zu beziehen.

Wien, am 10. Februar 1896. [80]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Magdeburg-Halle-Sächsischer Verband.

Einführung des Nachtrages I.

Mit 1. März 1896 tritt der Nachtrag I zum Magdeburg-Halle-Sächsischen Verbandstarif vom 1. Februar 1896 in Kraft.

Exemplare erliegen in der Station Reichenberg und bei der unterzeichneten Direction zur Einsicht und sind bei der kgl. General-Direction der Sächs. Staatseisenbahnen erhältlich.

Wien, am 5. Februar 1896. [81]

Die Direction der k. k. priv. Südnorddeutschen Verbindungsbahn.

Deutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Seehafenverband.
Verkehr mit Oesterreich.

Ausgabe der Nachträge IV zum Tarif Theil II, Heft 1 und 2.

Mit Giltigkeit vom 1. März 1896 gelangen im obgenannten Verbande die Nachträge IV zu den vom 1. Juni 1894 giltigen Tarifheften 1 und 2 zur Einführung.

Diese beiden Nachträge enthalten ausser einer Stationsnamensänderung theilweise erhöhte Frachtsätze für den Verkehr mit Wien und dessen Vororten. (Die bisherigen Frachtsätze für die betreffenden Relationen treten laut der bereits Mitte Jänner a. c. erlassenen Bekanntmachung mit Ende Februar l. J. ausser Kraft.) Ausserdem enthält der Nachtrag zum Tarifhefte 1 noch die Einbeziehung der Station Wien etc. in den Ausnahmetarif Nr. 20 (Kupfer, roh etc.), ermässigte, bei

Auflieferung eines bestimmten Minimalquantums im Rückvergütungswege giltige Frachtsätze für Mehl und Mahlproducte, sowie Berichtigungen des Nachtrages III. Der Nachtrag zum Tarifhefte 2 enthält noch einen neuen Ausnahmetarif für Quebrachoholz-Extract.

Die Nachträge sind bei den betheiligten Verwaltungen käuflich zu erhalten.

Wien, am 10. Februar 1896. [82]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Ostdeutsch-Ungarischer Eisenbahnverband. Theil II, Heft 2.

Ausgabe des Nachtrages V.

Am 1. März 1896 tritt der Nachtrag V zum Gütertarife Theil II, Heft 2 (Getreidetarif) in Kraft.

Derselbe enthält:

I. Neue Bestimmungen und Tabellen für die Reexpedition, sowie die Einbeziehung der Lagerhäuser in Pozsony und der Stadt Wien;
II. Aufnahme der Stationen Soroksár (U.St.B.) und Möhlten (Pr.St.B.) in den Ausnahmetarif für Oelkuchen, Kleie etc.;
III. Geänderte Frachtsätze für die Station Cüstriner Vorstadt;
IV. Ergänzung des Ausnahmetarifes c (leere Säcke);
V. Druckfehler- und Frachtsatz-Berichtigungen;
VI. Ergänzung des Kilometerzeigers.

Dieser Nachtrag ist bei den Endverwaltungen um den Preis von 18 Kreuzern, bezw. 30 Markpfennigen per Stück erhältlich.

Budapest, am 9. Februar 1896. [83]

Die Direction der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Kgl. Eisenbahn-Direction Breslau. (Einbeziehung der Station Berlin Görlitzer Bahnhof in den Berlin-Stettin-Schlesischen Gütertarif.) Am 1. Februar ist die Station Berlin Görlitzer Bahnhof in den Ausnahmetarif 7a des Berlin-Stettin-Schlesischen Gütertarifes als Versandtstation für zum Hochofenbetriebe bestimmte Eisenerze etc. aufgenommen worden.

Rheinisch-Westphälisch-Südwestdeutscher Verband. (Tarifnachträge.) Am 1. Februar gelangten Nachträge zum Tarifheft „Theil II" (Besondere Bestimmungen und Tarifsätze), zu den Heften I—IV der Abtheilungen A (Baden) und C (Hessische Ludwigsbahn), zu den Heften II—IV der Abtheilungen B (Elsass-Lothringen), D (Main-Neckarbahn), E (Pfalzbahn) und F (Württemberg), sowie zu den Heften der Abtheilungen G (Basel) und K (Hessische Nebenbahnen) zur Einführung. Die in den Nachträgen enthaltenen Frachtsätze der Ausnahmetarife Nr. 8 und 12 für Eisen der Specialtarife I und II haben bis auf Weiteres keine Giltigkeit.

Soweit durch die Nachträge Frachterhöhungen eintreten, sind die erhöhten Sätze erst vom 15. März ab anwendbar. Die Nachträge enthalten anderweitige Tarifkilometer und Frachtsätze für die Station Düsseldorf Hafen und Tarifkilometer und Frachtsätze für die neu aufgenommenen Stationen Duisburg Hafen, Heisingen und Rellinghausen Rh. des Eisenbahn-Directionsbezirkes Essen, Haan und Rönkhausen des Eisenbahn-Directionsbezirkes Elberfeld, Preussen der Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn, Wendelsheim der Hessischen Ludwigsbahn, Achkarren, Burkheim, Jechtingen, Königschaffhausen, Rothweil in Baden und Sasbach a. Rh. der Kaiserstuhlbahn, Tettnang der Localbahn Meckenbeuren-Tettnang und Mengeringhausen des Eisenbahn-Directionsbezirkes Cassel.

Südwestdeutscher Verband. (Nachtrag II zu Heft 1 des Gütertarifes.) Zu Heft 1 des Gütertarifes für den Südwestdeutschen Verband vom 1. Mai 1895 gelangte am 1. Februar der II. Nachtrag zur Einführung. Derselbe enthält u. A. neue Entfernungen für die Station Rohrbach bei St. Ingbert der Pfälzischen Eisenbahnen, erhöhte Entfernungen und Frachtsätze für den Verkehr zwischen Basel (Reichsbahn) und den pfälzischen Stationen Bobenheim, Frankenthal und Oggersheim und veränderte, grösstentheils ermässigte Frachtsätze im Ausnahmetarife Nr. 4 für Eisen und Stahl der Specialtarife I und II im Verkehr nach Basel.

In dem Artikelverzeichniss zum Ausnahmetarife Nr. 8 in den Heften 1, 3, 4 und 5 des Verbands-Gütertarifes ist bei dem Artikel „Getreide" der Zusatz „roh und geschroten, als" in Wegfall gekommen. Uebereinstimmend mit dem Wortlaute der Allgemeinen Güterclassification hat der Eingang des Artikelverzeichnisses zu lauten: „Getreide aller Art, als: Weizen, Roggen u. s. w."

Deutsch-Schweizerische Gütertarife. (Nachtrag 4 zur Abtheilung A und Nachtrag 2 zur Abtheilung B des Theiles I.) Zu Theil I, Abth. A der Deutsch-Schweizerischen Gütertarife tritt am 20. Februar der 4. Nachtrag in Kraft. Ausser bereits veröffentlichten Aenderungen und einer Ergänzung des Vorwortes enthält derselbe eine neue Fassung der reglementarischen Zusatzbestimmungen in Betreff postzwangspflichtiger Gegenstände, eine neue Fassung der Zusatzbestimmung über die Zulassung nachrichtlicher Vermerke auf der Rückseite der Frachtbriefe und reglementarische Zusatzbestimmungen für die Beförderung von Kostbarkeiten und Kunstgegenständen.

Auf den gleichen Zeitpunkt wird zu Theil I, Abth. B der Deutsch-Schweizerischen Gütertarife der 2. Nachtrag eingeführt, welcher Tarifvorschriften für die Abfertigung von Kostbarkeiten und Kunstgegenständen enthält.

Thüringisch-Hessisch-Sächsischer Verbands-Güterverkehr. (Berichtigung von Stationsentfernungen.) Mit sofortiger Giltigkeit werden die im Gütertarife auf Seite 48 und 49 enthaltenen Enfernungen Weischlitz—Cassel (Ober- und Unterstadt) von 212 in 312 und Wilzschhaus—Cassel (Ober- und Unterstadt) von 259 in 359 km berichtigt.

Kgl. Eisenbahn-Direction Berlin. (Aufnahme des Artikels „Kalkerde" in die Waarenverzeichnisse des Düngekalktarifes und des Nothstandstarifes für Düngemittel.) Insoweit im Binnenverkehre der deutschen Eisenbahnen, sowie im Wechselverkehre derselben unter einander und mit den auf deutschem Gebiete gelegenen Stationen der Niederländischen Bahnen der Düngekalktarif (im Verkehre Preussischer Staatsbahnen: Nr. 4) und der Nothstandstarif für Düngemittel vom 20. Mai 1895 in Geltung ist, wird mit Giltigkeit vom 1. Februar 1896 der Artikel „Kalkerde" in die Waarenverzeichnisse der vorgenannten Ausnahmetarife aufgenommen. Ausgenommen ist der Verkehr mit den Stationen der Braunschweigischen Landeseisenbahn und der Hessischen Ludwigs-Eisenbahn.

Französisch-Deutscher Eisenbahnverkehr (über Belgien). (Aufnahme der Station Hagen-Eckesey in den Ausnahmetarif 5 für Eisen und Stahl u. s. w.) Mit Giltigkeit vom 1. December 1895 ist die Station Hagen-Eckesey des Eisenbahn-Directionsbezirkes Elberfeld mit den um 12 Cts. erhöhten Frachtsätzen der Station Hagen in den im Tarifheft 1 b, des Verbandsgütertarifes für den Französisch-Deutschen Eisenbahnverkehr (über Belgien) befindlichen Ausnahmetarif 5 für Eisen und Stahl u. s. w. aufgenommen worden.

Norddeutsch-Schweizerischer Eisenbahnverband. (Einführung eines Nachtrages.) Zu Theil II, Heft 4, 1. Abth. der Norddeutsch-Schweizerischen Gütertarife (Verkehr der Seehäfen mit der Ostschweiz) erscheint am 1. März der zweite Nachtrag. Derselbe enthält Frachtsätze für rohe Baumwolle im Verkehre mit der Station Einsiedeln der Schweizerischen Südostbahn und Frachtsätze für Reis im Verkehre mit der Station Kemptthal der Schweizerischen Nordostbahn.

Magdeburg-Halle-Sächsischer Verband. (Nachtrag I zum Gütertarife.) Am 1. Februar ist der Nachtrag I zum Gütertarife für den obenbezeichneten Verkehr in Kraft getreten. Er enthält Ergänzungen der Ausnahmetarife 2 (Rohstofftarif), 4 (Düngekalktarif) und 5c (Steine, gebrannte und rohe), sowie Berichtungen des Tarifes und kann von den betheiligten Abfertigungsstellen bezogen werden.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
446	Südbahn-Gesellschaft	K. k. österr. Staatsbahnen	Wein, gewöhnlicher, auch Samos- und Wermuthwein in Tonnen oder Fässern	Peri transit; Pontebba transit	Brunn-Maria Enzersdorf	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 5000 / 10.000 / 8000 / 5000 Kilogramm pro Wagen und Frachtbrief. Die Sendungen müssen mit directen Frachtbriefen von italienischen Stationen nach Brunn-Maria Enzersdorf und nach den Bestimmungen des Tarifes für den directen Oesterreichisch-Ungarisch-Italienischen Güterverkehr vom 1. October 1887 aufgegeben werden. Das Abladen der Sendungen obliegt den Parteien	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896, soferne in der Zwischenzeit nicht Durchführung im Tarifwege erfolgt	Localtarife, bezw. Tarif für den Oesterreichisch-Ungarisch-Italienischen Güterverkehr vom 1. October 1887	Bestehen keine directen Tarife	Francs pro 1000 kg 33·60 24·60 20·59 42·90	Verschieden	Kartirung		
447	Südbahn-Gesellschaft	Bares-Pakraczer Eisenbahn	1. Rothbuchenholz, als: Bau-, Werk-, Schnitt-, Spalt- und Sägeholz, dann Fassdauben; 2. Rundhölzer aller Art	Cabuna	Wien (Matzleinsdorf)	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen. Auf- und Abladen durch die Pertei	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarife	Verschieden	132 Heller incl. ungar. Steuer	Verschieden	Im Kartirungswege		
448	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Holz, roh und behauen, Schnitt-, Werk- und Brennholz, Schwellen und Schwartlinge als Frachtgut	Allen Stationen der Murthalbahn	Unzmarkt transit	Aufgabe von mindestens 100—500 Schmalspurwagen, Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Das Aufladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Vom 14. Februar 1896 bis 31. December 1896	Localtarif der Murthalbahn		Bei Aufgabe von mindestens 100 Schmalspurwagen à 5000 kg . . . . 5 pCt. " " " " 200 " à 5000 kg . . . . 10 pCt. " " " " 300 " à 5000 kg . . . . 15 pCt. " " " " 400 " à 5000 kg . . . . 20 pCt. " " " " 500 " à 5000 kg . . . . 25 pCt.		Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Frachtbrief-Duplicate, welche vom Absender bis längstens Ende März 1897 zu bewirken ist	Der Absender hat sich schriftlich zu verpflichten, alle seine Holzsendungen ausschliesslich per Bahn mit Vermeidung des Wasserweges zu verfrachten

1	2	3	4	5	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
449	Eisenbahn Wien-Aspang		Abfallholz (Schwartlinge) der Position H 20—5 des Tarifes, Theil I	Wr.-Neustadt transit	Biedermannsdorf (Ziegelwerke)	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens aber für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Ausladen durch die Partei innerhalb der tarifmässigen Frist	Bis auf Widerruf, längstens aber bis 31. December 1896	Localgütertarif, Theil II	15·8 kr.	7 kr. incl. Schleppbahngebühr	8·8 kr.	Im Kartirungswege		
450	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Schlägelschotter	Czernotin-Keltsch	Wall.-Meseritsch	Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen; die Sendungen müssen für Beschotterungszwecke des Bezirksstrassen-Ausschusses in Wall.-Meseritsch bestimmt sein; Auf- und Abladen der Sendungen durch Parteiorgane	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1896	Localtarife, u. z. Hauptbahnnetz vom 1. Jänner 1893 und Localbahnen vom 1. Juni 1888	kr. 12·9	kr. 9·0	kr. 3·9	Im Kartirungswege		
					Krasna				11·1	8·7	2·4			
					Branek				13·2	11·1	2·1			
					Rouschtka				15·7	9·0	6·7			
					Zaschan				13·5	11·1	2·4			
451	Oesterr. Nordwestbahn	Betheiligten Verwaltungen	Mehl und Mahlproducte	Wien K.F.J.B. K.F.N.B. Oe.N.W.B. St.E.G.	Laube, Tetschen Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz	Auflieferung eines Minimalquantums von 2500 Tonnen. Aufgabe, resp. Bezahlung der Fracht für den Frachtbrief und Wagen, und zwar für mindestens 10.000 kg	14 Tage nach erfolgter Publication bis Ende December 1896	Elbeumschlagstarif für Oesterreich vom 1. Jänner 1893, bezw. Elbeumschlagstarif für Ungarn vom 1. September 1893	Pfennig 153	Pfennig 96*)	Pfennig 57	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf den Namen des Reclamanten als Aufgeber lautenden Frachtbrief-Duplicate für den Bahntransport zum Umschlagsplatz, der Schiffsconnossements für die Verschiffung per Elbe nach Hamburg und der Seeconnossements oder der Frachtbrief-Duplicate für den Weitertransport nach oberhalb Hamburg gelegenem Gebiete. Diese Documente, welche keinen bahnämtlichen Rückvergütungsstempel tragen dürfen, sind längstens bis Ende April 1897 in Vorlage zu bringen	*) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten; dieselbe beträgt fünf Pfennige pro 100 kg. **) Von den Frachtsätzen für die ungar. Stationen kommen eventuell noch die im „Anhang" zum Tarif im Kartirungs-Ausnahmetarife Nr. 1 vorgesehenen Coursbeträge in Abzug
				Wien Quaibhf. k.k.St.B.					154	93*)	61			
				Wien D.U.B. der K.F.N.B.					154	93*)	61			
				Korneuburg					146	85*)	61			
				Ebenfurth-Mühle					192	135*)	57			
				Arad	Laube und Tetschen Bodenbach-Landungsplatz				322	281*) **)	41			
				Budapest					225	176*)	49			
				Csaba					312	265*)	47			
				Czegléd					258	209*)	49			
				Debreczen					317	274*)	43			
				Györ					202	153*)	49			
				Nagy-Kikinda					321	279*)	42			
				Nagyvárad					321	279*)	42			
				Nyitra					226	188*)	38			
				Pozsony					175	134*)	41			
				Pozsony-fiókpályaud					180	139*)	41			
				Pozsony-tárház					180	139*)	41			
				Szeged					309	260*)	49			
				Szeged-Rókus					309	260*)	49			
				Szolnok					271	222*)	49			
				Temesvár-Gyárváros					331	288*)	43			
				Temesvár-Józsefváros					331	288*)	43			
				Zombor					293	244*)	49			

Verkehr mit Schönpriesen-Umschlag.

Im Verkehr mit Schönpriesen-Umschlag ermässigen sich die vorstehenden Frachtsätze um 5 Pfennige pro 100 kg.

Verkehr mit Dresden-Elbkai.

Im Verkehr mit Dresden-Elbkai erhöhen sich die Frachtsätze für Laube für Kleie um 29 Pfennige für 100 kg, im Uebrigen um 36 Pfennige für 100 kg.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
				von	nach									
452	Oesterr. Nordwestbahn	Betheiligten Verwaltungen	Mehl und Mahlproducte			Auflieferung eines Minimalquantums von 2500 Tonnen. Aufgabe, resp. Bezahlung der Fracht für den Frachtbrief und Wagen, und zwar für mindestens 10.000 kg	14 Tage nach erfolgter Publication bis Ende December 1896	Elbeumschlagstarif für Oesterreich vom 1. Jänner 1893, bezw. Elbeumschlagstarif für Ungarn vom 1. September 1893	Pfennige			Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf den Namen des Reclamanten als Aufgeber lautenden Frachtbrief-Duplicate für den Bahntransport zum Umschlagsplatz und der Schiffsconnossements für die Verschiffung nach Magdeburg und Stationen über Magdeburg hinaus. Diese Documente, welche keinen bahnämtlichen Rückvergütungsstempel tragen dürfen, sind längstens bis Ende April 1897 in Vorlage zu bringen	*) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten; dieselbe beträgt fünf Pfennige pro 100 kg. **) Von den Frachtsätzen für die ungar. Stationen kommen eventuell noch die im „Anhang" zum Tarif im Ausnahmetarife Nr. 1 (im Kartirungswege) vorgesehenen Coursbeträge in Abzug
				Wien K.F.J.B. K.F.N.B. St.E.G. Oe.N.W.B.	Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz				153	133*)	20			
				Wien Quaibhf. k.k.St.B.					154	130*)	24			
				Wien D.U.B. der K.F.N.B.										
				Korneuburg					146	122*)	24			
				Ebenfurth-Mühle					192	172*)	20			
				Arad	Laube und Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz				322	318*)	4			
				Budapest					225	213*) **)	12			
				Csaba					312	302*) **)	10			
				Czegléd					258	246*) **)	12			
				Debreczen					317	311*) **)	6			
				Györ					202	190*) **)	12			
				Nagy-Kikinda					321	316*) **)	5			
				Nagyvárad					321	316*) **)	5			
				Nyitra					226	225*) **)	1			
				Pozsony					175	171*) **)	4			
				Pozsony-fiókpályaud					180	176*) **)	4			
				Pozsony-tárház					180	176*) **)	4			
				Szeged					309	297*) **)	12			
				Szeged-Rókus					309	297*) **)	12			
				Szolnok					271	259*) **)	12			
				Temesvár-Gyárváros					331	325*) **)	6			
				Temesvár-Józsefváros					331	325*) **)	6			
				Zombor					293	281*) **)	12			

Verkehr mit Schönpriesen-Umschlag.

Im Verkehr mit Schönpriesen-Umschlag ermässigen sich die vorstehenden Frachtsätze um 5 Pfennige pro 100 kg.

Verkehr mit Dresden-Elbkai.

Im Verkehr mit Dresden-Elbkai erhöhen sich die Frachtsätze für Laube für Kleie um 29 Pfennige für 100 kg, im Uebrigen um 36 Pfennige pro 100 kg.

1	2	3	4	5 von	5 nach	6	7	8	9	10	11	12	13	14
453	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		1. Getreide	Eckersdorf	Troppau	ad 1. und 2. Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1896	Localtarif	11·9 kr.	10·0 kr.	1·9 kr.	Im Kartirungswege		
			2. Drahtröhren	Troppau	Eckersdorf	ad 2. Auf- und Abladen durch Arbeitskräfte der Parteien			11·9 kr.	10·0 kr.	1·9 kr.			
454	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Kalk, gebrannt	Stauding	Tobitschau	Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindest. jedoch für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. December 1896	Localtarife, u. z. rücksichtlich des Hauptbahnnetzes, giltig vom 1. Jänner 1893 und rücksichtlich der Localbahnen, giltig vom 1. Juni 1888	21·0 kr.	19·1 kr.	1·9 kr.	Im Kartirungswege		

Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Angabe der Berichtigung, beziehungsweise Umschreibung derselben	Bemerkungen
13	Nr. 16 vom 11. Februar 1896	434	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Stamm- und Stangenholz (auch roh behauen, gespalten oder gerissen), sowie Scheit- (Kloben-) und Knüppel- (Prügel-) Holz, sämmtlich bis zu 2·5 m lang, dann Schleifholz bis zu 6·3 m lang	Teschen transito (für Sendungen von Skalitz)	Friedek-Mistek transito (für Sendungen nach Rattimau)	In der Rubrik 5 „für die Transportstrecke von" muss es anstatt „Teschen transito (für Sendungen von Skalitz") richtig heissen: „Teschen transito (für Sendungen von Skalitc)"	

K. k. Oesterr. Staatsbahnen.

Lieferungs-Ausschreibung.

Die k. k. General-Direction beabsichtigt, die Lieferung der nachbenannten Fahrbetriebsmittel und Reserven im öffentlichen allgemeinen Offertwege zu vergeben:

13	**Stück**	**zweifach gekuppelte Schnellzugslocomotiven**	**Serie 5**
7	„	**vierfach gekuppelte Lastzugslocomotiven**	„ **73**
28	„	**dreifach gekuppelte Verbund-Tenderlocomotiven**	„ **30**
20	„	**dreiachsige Tender**	„ **36**
1	„	**Reserverädergarnitur für Locomotive**	„ **5**
3	„	„ „ „	„ **30**
6	„	**Tenderräderpaare für Tender**	„ **36**

Die Lieferung dieser Fahrbetriebsmittel und Reserven hat auf Grund der allgemeinen, sowie der diesbezüglichen besonderen Lieferbedingnisse und der Normalzeichnungen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen zu erfolgen.

Diese Behelfe sind bei der Unterabtheilung 3 der k. k. General-Direction (Wien, Administrationsgebäude nächst dem Westbahnhofe) einzusehen oder gegen Vergütung der Kosten zu beheben.

Von den Locomotiven Serie 5 mit Tendern sind 7 Stück bis Ende September 1896, 6 Stück bis Ende März 1897, 7 Locomotiven Serie 73 mit Tendern bis Ende November 1896, von den Locomotiven Serie 30 sind 11 Stück bis Ende December 1896 und 17 Stück bis Ende April 1897, die Reserverrädergarnituren bis Ende April 1897 zu liefern.

Für die vorgenannten Lieferungen werden vorschriftsmässig gestempelte und gesiegelte Offerte mit der Aufschrift: „Offerte auf Lieferung von Locomotiven", bezw. „von Tendern" bis zum **25. Februar 1896, Mittags 1 Uhr,** im Einreichungsprotokolle der k. k. General-Direction (Administrationsgebäude nächst dem Westbahnhofe) übernommen.

Die Eröffnung der Offerte findet an demselben Tage um 2 Uhr Nachmittags im Bureau der Unterabtheilung 3 statt, und steht es den Offerenten frei, derselben beizuwohnen.

In dem Offerte sind die genauen Bezeichnungen der Gattungen und der Anzahl der offerirten Fahrbetriebsmittel und Reserven, sowie die Preise für diese und für die einzelnen Locomotiven und Tender einschliesslich der completen Ausrüstung, bezüglich der Locomotiven jedoch getrennt:

a. für Locomotiven mit Kessel aus Schweisseisen,
b. „ „ „ „ „ basischem Martinflusseisen

ferner bezüglich der Locomotiven Serie 30 mit und ohne Langer'schen Rauchverzehrungsapparat in österr. Währ. Noten in Ziffern und Schrift, franco aller Fracht-, Zoll-, Patentgebühren etc. loco einer zu benennenden Station der westlichen Linien der k. k. Oesterr. Staatsbahnen und die kürzesten Liefertermine für die einzelnen Locomotiven und Tender anzugeben.

Es steht jedem Offerenten frei, auch nur für einen Theil der ausgeschriebenen Fahrbetriebsmittel ein Anbot zu stellen.

In dem Offerte muss entweder die ausdrückliche Erklärung des Offerenten enthalten sein, dass er die Lieferbedingnisse und Zeichnungen eingesehen und vollinhaltlich annimmt, oder es müssen die anerkannten und vorschriftsmässig gestempelten allgemeinen und besonderen Lieferbedingnisse und Zeichnungen dem Offerte beigeschlossen sein.

(Die Offertbeilagen müssen per Bogen mit je einem 50 kr.-Stempel versehen sein.) In dem Offerte sind ferner die Bezugsquellen für Achsen, Radreifen, Siederohre, Radsterne und für Kesselbleche anzuführen, und ist die Erklärung aufzunehmen, dass der Offerent mit seinem Anbote bis 30. April 1896 im Worte bleibt.

Die k. k. General-Direction behält sich das Recht vor, von dem Ersteher der Lieferung nach Abschluss des Geschäftes den Erlag einer Caution in der Höhe von 10 Percent des Verdienstbetrages im Sinne des Artikels 17 der allgemeinen Lieferbedingnisse zu verlangen, welche Caution nach Massgabe des Ablaufes der Haftzeiten und der Erfüllung der Haftverbindlichkeiten ausgefolgt wird.

Die k. k. General-Direction behält sich ferner vor, keines der eingelangten Offerte zu berücksichtigen, falls ihr keines annehmbar erscheinen würde.

Wien, am 5. Februar 1896. Z. 18.783.

Die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

Verordnungs-Blatt für Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt im k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr: Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl. „ das Deutsche Reich . . . 25 Mark „ das übrige Ausland . . . 33 Frcs. Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 18. Wien, 15. Februar 1896. IX. Jahrgang.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von Ustrzyki dolne bis zur ungarischen Grenze.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem Ludwig Ritter v. Baldwin-Ramułt, Ingenieur und Gutsbesitzer in Lemberg, im Vereine mit Bronislaus Ritter v. Osuchowski und Bronislaus Graf Lasecki die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von Ustrzyki dolne über Czarna, Lipie, Michnowiec, Lutowiska, Smolnik und Wołosate bis zur ungarischen Grenze im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Wien, am 30. Jänner 1896. H.-M.-Z. 68.370 ex 1895.

Aus den Entscheidungen des Verwaltungs-Gerichtshofes.

Die im § 10 des Eisenbahn-Concessionsgesetzes vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238, aufgezählten besonderen Verpflichtungen der Eisenbahn-Unternehmung entspringen nicht dem Privatrechte, sondern sind öffentlich rechtliche, der Unternehmung mit Rücksicht auf die ihr ertheilte Concession auferlegte Verbindlichkeiten und deshalb der administrativen Judicatur unterworfen.

Der k. k. Verwaltungs-Gerichtshof hat über die Beschwerde der Localbahn-Gesellschaft Radkersburg-Luttenberg und der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft gegen die Entscheidung des k. k. Handelsministeriums vom 9. Juni 1894, Z. 31.024, betreffend die Competenz der politischen Behörden bei Erhebung der durch Eisenbahndämme verursachten Hochwasserschäden, nach der am 16. November 1895 durchgeführten öffentlichen mündlichen Verhandlung zu Recht erkannt:

Die Beschwerde wird als unbegründet abgewiesen.

Entscheidungsgründe:

In Betreff der vom Vertreter des belangten k. k. Ministeriums im Laufe der Verhandlung erhobenen formalen Bedenken ist nur zu bemerken, dass es sich vorliegend um eine Entscheidung der obersten Administrativbehörde handelt, durch welche die Competenz der Administrativbehörden zu den in Frage stehenden Amtshandlungen festgestellt wird, dass daher mit Grund weder behauptet werden kann, die heute streitige Angelegenheit, das ist die Frage der Competenz oder Incompetenz der Administrativbehörden in der Sache, gehöre zur Zuständigkeit des ordentlichen Richters (§ 3, lit. a des Gesetzes vom 22. October 1875, R.-G.-Bl. Nr. 36), noch auch, dass diese Angelegenheit im administrativen Instanzenzuge nicht ausgetragen sei (§ 5 leg. cit.).

In der Sache selbst aber ist der Verwaltungs-Gerichtshof von folgenden Erwägungen ausgegangen:

Die Beschwerde ist gegen die Entscheidung des k. k. Handelsministeriums vom 9. Juni 1894, Z. 31.024, nur insofern gerichtet, als mit derselben die politische Behörde für competent erklärt wurde, die Erhebung des durch die Dämme der Radkersburg-Luttenberger Eisenbahn den Adjacenten an ihrem Eigenthume angeblich verursachten Schadens vorzunehmen und über die diesfälligen Schadenersatzansprüche zu entscheiden, und es wird in der Beschwerde die Ansicht vertreten, dass zu der fraglichen Erhebung und Entscheidung die ordentlichen Gerichte zuständig seien, und dass demnach die Betheiligten zur Austragung dieser Angelegenheit auf den ordentlichen Rechtsweg zu verweisen gewesen wären.

Massgebend für die Beurtheilung dieser Frage ist in erster Linie die Bestimmung des § 10 des Eisenbahn-Concessionsgesetzes vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238, woselbst die den concessionirten Eisenbahn-Unternehmungen gegenüber der Staatsverwaltung, ausser den in den allgemeinen Gesetzen enthaltenen Verpflichtungen, obliegenden besonderen Verbindlichkeiten aufgezählt werden und woselbst unter lit. b) angeführt wird, dass die Eisenbahn-Unternehmungen verpflichtet seien, allen Schaden an öffentlichem oder Privatgute zu vergüten, welcher durch den fraglichen Eisenbahnbau veranlasst worden ist, und dass dieselben solche Vorkehrungen zu treffen haben, dass die angrenzenden Grundstücke, Gebäude etc. durch die Bahn weder während des Baues derselben, noch in der Folge Schaden leiden, und dass sie verpflichtet sind, für derlei Beschädigungen zu haften.

Der Wortlaut dieser gesetzlichen Bestimmungen in ihrem Zusammenhange und insbesondere der Beisatz „gegenüber der Staatsverwaltung“ lässt mit einer keinem Zweifel Raum lassenden Deutlichkeit erkennen, dass es sich hier nicht um eine aus dem Privatrechte entspringende, der Bahnunternehmung als Subject von Privatrechten obliegende Verpflichtung, sondern um eine öffentlich rechtliche, der Unternehmung mit Rücksicht auf die ihr ertheilte Concession auferlegte Verbindlichkeit handelt.

Diesen Charakter der den Eisenbahn-Unternehmungen im § 10 des Eisenbahn-Concessionsgesetzes auferlegten Verpflichtungen, welche weit über den Rahmen der im allgemeinen bürgerlichen Gesetzbuche normirten Schadenersatzpflicht hinausgehen, deutet die eigenartige Fassung des § 10 des Eisenbahn-Concessionsgesetzes dadurch an, dass eine weitere nachträgliche Action der Staatsverwaltung selbst wohl darum für nöthig erkannt und in Aussicht genommen wird, weil der Eisenbahnbau als ein weittragendes, mit im Vorhinein nicht zu übersehenden Consequenzen verbundenes Unternehmen ist.

Consequenterweise erklärt § 13 des angeführten Gesetzes, dass Angelegenheiten, welche sich auf die Vollziehung der Bestimmungen desselben beziehen, vom Rechtswege ausgeschlossen seien und vor die administrativen Behörden gehören.

Mit Rücksicht auf die Ausführungen der Beschwerde ist nur noch ausdrücklich zu betonen, dass eine Abänderung der angeführten Bestimmungen durch ein späteres Gesetz nicht erfolgt ist. Namentlich kann die in der Beschwerde angeführte Allerhöchste Entschliessung vom 26. Juni 1864 als eine derartige abändernde Verfügung nicht angesehen werden, denn diese Allerhöchste Entschliessung ist anlässlich eines speciellen Falles ergangen, ihre Publication durch das Reichsgesetzblatt wurde nicht verfügt, woraus im Hinblicke auf die Bestimmung des § 4 des kaiserlichen Patentes vom 27. December 1852, R.-G.-Bl. Nr. 260, geschlossen werden muss, dass es sich hiebei nicht um Erlassung einer allgemeinen gesetzlichen Norm gehandelt hat.

Nach dem Gesagten war demnach kein gesetzlicher Grund vorhanden, im vorliegenden Falle die Parteien auf den Rechtsweg zu verweisen, daher in der angefochtenen Entscheidung eine Gesetzwidrigkeit nicht erblickt werden kann und die Beschwerde als unbegründet zurückzuweisen ist.

Kostenersatzansprüche wurden nicht gestellt.

[Erkenntniss vom 16. November 1895, Z. 5342; E.-M.-Z. 456.]

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Staatsbahnlinie Nieder-Lindewiese—Barzdorf. (Herstellung einer Wasserbeschaffungsanlage: Politische Begehung und Enteignungsverhandlung.) Die k. k. Landesregierung in Troppau hat die politische Begehung und Enteignungsverhandlung hinsichtlich des Projectes für die Herstellung einer neuen Wasserbeschaffungsanlage in der Station Nieder-Lindewiese für den 21. Februar anberaumt, und wurde mit der Leitung der Commission der k. k. Bezirkshauptmann Kortüm betraut. [G.-I.-Z. 641.]

Staatsbahnlinie Dux — Eisenstein. (Anlage einer Schleppbahn.) Auf Grund des anstandslosen Ergebnisses der am 26. November 1895 durchgeführten politischen Begehung wurde für die Anlage einer schmalspurigen Schleppbahn von der Station Eisenstein nach dem Orte Hurkenthal für Zwecke des Sägewerksbesitzers Wilhelm Jahr in Eisenstein der Bauconsens ertheilt. [17. Jänner, H.-M.-Z. 3066.]

Buschtěhrader Eisenbahn. (Linie Prag — Eger: Brückenwaage in Prag.) Für Zwecke der Firma S. L. Reimann's Söhne wurde in der Station Prag-Bubna eine Strassenbrückenwaage mit Waaghaus hergestellt.

[18. Jänner, H.-M.-Z. 3067.]

— (Bauliche Veränderung in der Station Königsberg-Maria Kulm: Politische Begehung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Falkenau a. d. E. hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes für die Abänderung der Verladeanlage der Briquettefabrik der Königsberger Kohlengewerkschaft und für die Erweiterung des Planums in der Station Königsberg-Maria Kulm für den 15. Februar anberaumt.

[G.-I.-Z. 2876.]

— (Linie Komotau — Weipert: Strassenrampe und Einfahrtsdrehe in Schmiedeberg.) Für die Erbreiterung der Strassenrampe in km 25·36 und die Herstellung einer Einfahrtsdrehe in die Bahnhof-Zufahrtsstrasse zur Station Schmiedeberg wurde der Bauconsens ertheilt.

[19. Jänner, Z. 3327.]

— (Linie Falkenau a. d. Eger — Klingenthal: Laderampe und Klappbrücken auf der Kohlenbahn Davidsthal-Mariahilferzeche.) Auf der Ladestelle der Kohlenbahn Davidsthal-Hartenberg-Mariahilferzeche werden für Zwecke der Reichenauer Kohlengewerkschaft eine Mittelladerampe und zwei Klappbrücken hergestellt und aus diesem Anlasse die Geleise der Kohlenbahn umgestaltet.

[18. Jänner, Z. 67.457 ex 1895.]

Localbahn Stramberg - Wernsdorf. (Geleiseplan.) Der von der Firma Lindheim & Comp. vorgelegte Geleiseplan der Station Stramberg der Localbahn Stramberg-Wernsdorf wurde zur Ausführung genehmigt. [H.-M.-Z. 360.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Kaiser Ferdinands - Nordbahn. (Anschaffung von zehn Kohlenwagen.) Das Eisenbahnministerium hat die vom Verwaltungsrathe der Kaiser Ferdinands-Nordbahn in Vorlage gebrachten Typenpläne für Kohlenwagen, nach welchen zehn Stück derartiger Wagen, und zwar fünf Stück mit und fünf ohne Bremse, in der gesellschaftlichen Werkstätte in Floridsdorf gebaut werden sollen, genehmigt. [Z. 256.]

Nachrichten aus Ungarn.

Projectirte Localbahn Párdány-Zsombolya (Hatzfeld). (Politisch-administrative Begehung.) Am 14. Jänner fand unter Beiziehung der Vertreter der interessirten Staats-, Comitats- und Gemeindebehörden die politisch - administrative Begehung der von der Endstation Párdány der derzeit als Sackbahn endigenden Localbahn Szécsány-Párdány (Flügelbahn der im Betriebe der kgl. Ungarischen Staatsbahnen stehenden Linie Nagy-Becskerek—Pancsova) ausgehenden und diese in der Station Zsombolya (zwischen Nagy-Kikinda und Temesvár) mit der Hauptlinie Marchegg — Budapest — Orsova — Verciorova verbindenden Localbahn Párdány-Zsombolya (vergl. Vrdgs -Bl. Nr. 45 ex 1893,

Vorconcession Post 4, und Nr. 10 ex 1895) mit den Stationen Jánosföld, Ó-Telek, Cregfalva, Torontál-Ujvár, Csene, Kécsa und Klári statt. Projectantin dieser 41·2 km langen, im Sinne des G.-A. XXXI ex 1880 und des diesen ergänzenden G.-A. IV ex 1888 als normalspurige Localbahn zu erbauenden und als solche zu betreibenden Linie ist die Direction der Torontáler Comitats-Localbahnen. Die effectiven Baukosten der Linie Párdány—Zsombolya sind mit 1,650.000 fl., d. i. mit 40.049 fl. per laufendes Bahnkilometer, bemessen, um welche Summe das bisherige Anlagecapital der Torontáler Comitats-Localbahnen erhöht werden wird. Die projectirte Linie wird von deren Endstation Zsombolya aus Anschluss an einen geeigneten Punkt nächst Sándorháza der Linie Temesvár—Nagy-Szent-Miklós und von dort aus in der Endstation Perjamos der derzeit als Sackbahn endigenden Linie Valkány—Perjamos—Varjas (Flügelbahn der Hauptlinie Marchegg—Budapest—Orsova—Verciorova [vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 43 ex 1893, Vorconcession Post 1]) finden, in welchem Falle die Gesammtlinie Szécsány—Pardány—Zsombolya—Sándorháza—Perjamos als Verbindungslinie von fünf Bahnen im Bereiche des Comitates Torontál von wesentlicher Bedeutung für die commercielle und culturelle Entwicklung des Banates sein wird.

Projectirte Localbahn Szeged-Szöreg-Karlova. (Ausbaubeschluss und Kostenvoranschlag.) Die Interessenten des Comitates Torontál und der Stadt Szegedin haben den Beschluss zum Ausbaue der von der Station Szeged der Hauptlinie Marchegg — Budapest — Szeged-Szöreg — Orsova — Verciorova der kgl. Ungarischen Staatsbahnen, bezw. von der nächst Szeged jenseits der Brücke am linksseitigen Theissufer liegenden Nachbarstation Szöreg ausgehenden und diese mit einer längs der Theiss bis Török-Kanizsa und von dort aus bis zur Station Karlova zur Verbindung mit der im Betriebe der kgl. Ungarischen Staatsbahnen stehenden Linie Nagy-Kikinda—Karlova—Nagy-Becskerek führenden Localbahn Szeged-Szöreg—Karlova (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 56 ex 1895, Vorconcession Post 4) gefasst. Die effectiven Baukosten dieser 63·8 km langen, im Sinne des G.-A. XXXI ex 1880 und des diesen ergänzenden G.-A. IV ex 1888 als normalspurige Localbahn zu erbauenden und als solche zu betreibenden Linie sind mit 2,000.000 fl., d. i. 31.348 fl. per laufendes Bahnkilometer, bemessen, von welcher Summe der Betrag von 159 500 fl. für Beschaffung der Fahrbetriebsmittel entfällt. Als Stationen sind nebst den Ausgangsstationen Szöreg und Karlova in Aussicht genommen: Ó-Szent-Iván, Uj-Szent-Iván, Gyala, Szerb-Keresztur, Török-Kanizsa, Szanád, Csóka, Tisza-Szent-Miklós, Padé, Esztermajor und Boczár. Die projectirte Linie wird ihre Fortsetzung von Karlova aus bis zu den Bégacanälen und nach Ueberbrückung derselben bis Párdány zum Anschlusse an die derzeit als Sackbahn endigende Linie Szécsány—Párdány, einer Flügelbahn der im Betriebe der Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen stehenden Linie N.-Becskerek—Szécsány—Versecz, finden. Die Gesammtlinie Szeged-Szöreg—Karlova—Párdány—Szécsany mit dem Bégacanal-Umschlagplatze nächst Párdány hat, als Ergänzungsglied des ausgebreiteten Bahnnetzes im Bereiche des das „Alföld" genannten südungarischen Tieflandes, eine wesentliche Bedeutung für den internationalen Getreideverkehr aus dem Südosten Ungarns.

Projectirte Localbahn Szatmár-Németi — Bikszád. (Ausbaubedingnisse.) Der Ausbau der von der Station Szatmár-Németi der Hauptlinie (Budapest—) Püspök-Ladány—Szatmár—Marmaros-Sziget—Körösmezö(—Woronienka—Stanislau) und der Linie Szatmár—Nagybanya des Staatsbahnbetriebes aus bis Bikszád (Comitat Ugocsa) projectirten schmalspurigen Localbahn Szatmár-Németi—Bikszád (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 59 ex 1892, Vorconcession Post 3) konnte bisher nicht zur Ausführung gelangen, nachdem das für den Ausbau dieser Linie ursprünglich normirt gewesene Baucapital per 740.000 fl., d. i. von 14.369 fl. per laufendes Kilometer, sich als unzulänglich erwies. Die Interessenten des Ugocsaer Comitates haben nun, und zwar mit Erfolg, das Entsprechende zur Erhöhung des Baucapitals auf 920.000 fl., d. i. 17.829 fl. per laufendes Bahnkilometer, eingeleitet und den Beschluss gefasst, den Bau dieser Bahn noch im Laufe des Frühjahres zu beginnen. Ausser der Ausgangsstation Szatmár-Németi werden acht Stationen eingerichtet werden.

Concessionirte Localbahn Pancsova—Torontál-Petrovosello. (Stationsbestimmung.) Im Bereiche der concessionirten, von der Station Pancsova der im Betriebe der kgl. Ungarischen Staatsbahnen stehenden Linie Nagy-Becskerek—Pancsova der Torontáler Comitats-Localbahn-Actiengesellschaft ausgehenden und diese in der Station Torontál-Petrovosello mit der Localbahn Versecz—Torontál-Petrovosello—Kubin des Staatsbetriebes verbindenden Localbahn Pancsova—Torontál-Petrovosello (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 14) sind folgende Stationen zu errichten:

1. die Donau-Umschlagsstation Pancsova-Temespart (Temesquai), für den Frachtenverkehr;
2. die entsprechend zu erweiternde und einzurichtende Anschlussstation Pancsova der Linie Nagy-Becskerek—Pancsova;
3. Réva-Ujfalu, Station für den Gesammtverkehr;
4. die entsprechend zu erweiternde und einzurichtende Anschlussstation Torontál-Petrovosello

Ausser diesen Stationen können mit Genehmigung des Ministers Haltestellen in entsprechender Anzahl nachträglich errichtet werden.

Budapester Stadtbahn-Actiengesellschaft für Strasseneisenbahnen mit elektrischem Betriebe. (Nachtrag zur Concessionsurkunde, den Bau einer neuen Betriebslinie betreffend.) Der „Vasuti és közlekedési közlöny" Nr. 16 vom 5. Februar verlautbart den Wortlaut des zufolge Erlasses des kgl. ungar. Handelsministers vom 30. Jänner 1896, Z. 5520, zu Gunsten des Ausbaues einer im Bereiche der östlichen Stadtbezirke Budapests zu erbauenden Verbindungslinie als Ergänzung des Betriebsnetzes der Budapester Stadtbahn-Actiengesellschaft für Strasseneisenbahnen mit elektrischem Betriebe. Die neue Linie wird vom Einmündungspunkte der vom Egyetemtér (Universitätsplatz) aus durch die Barossgasse (frühere Stationsgasse) führenden und diese mit der Friedhofbahn verbindenden Linie abzweigen und weiterhin mit Benützung der entsprechenden Strassenzüge und Berührung des Neuen Volksgartens bis zur Üllöerstrasse nächst dem Ludoviceum führen (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 134 ex 1895).

Budapester Localbahn-Actiengesellschaft. (Betriebsergebnisse im Jahre 1895.) Der Betrieb der Linien der Budapester Localbahn-Actiengesellschaft, das ist der von der Direction der Budapester Strasseneisenbahn-Gesellschaft (derzeit noch) mit Pferdebetrieb erbauten und von ihr mit Dampfkraft betriebenen Linien Budapest—Soroksár—Haraszti, Haraszti-Ráczkeve (Eigenthum einer anderen Gesellschaft, jedoch im Betriebe der Strassenbahn-Direction), Budapest—Czinkota und Budapest (Ó-Buda [Altofen]) - Szent-Endre, weist im Jahre 1895 eine Einnahme von 363.000 Gulden aus, was eine Mehreinnahme von 74.000 Gulden ergibt. Um die Leistungsfähigkeit der Linien noch weiter zu erhöhen, sollen im nächsten Frühjahre die zweiten Geleise auf der Linie Budapest—Czinkota und Budapest—Soroksár ausgebaut werden. Die Hereinführung der Szent-Endreer Züge auf den Pálffyplatz (Ofen) hat ein günstiges Resultat ergeben. Im Interesse des Ausstellungsverkehres ist auch eine Vergrösserung des Wagenparkes vorgenommen worden.

Königl. Ungar. Staatsbahnen. (Investitionen in der Station Köbánya [Steinbruch]-Mastanstalt.) Die Direction der königl. Ungar. Staatsbahnen hat in der Station Köbánya-Mastanstalt nebst anderen im Interesse der raschen Abwicklung des Borstenviehverkehres getroffenen Investitionen auch eine auf maschinellen Betrieb eingerichtete Waggonwasch- und Desinficirungstation errichtet und zu diesem Behufe einen circa 3000 Meter messenden städtischen Grundcomplex erworben, woselbst die ankommenden Wagen nach erfolgter Entladung sofort der Reinigung und Desinficirung unterzogen werden.

Ausland.

Deutsches Reich. (Eröffnung von Bahnstrecken im Monate December 1895.) Im Deutschen Reiche wurden im Laufe des Monates December 1895 folgende Bahnstrecken eröffnet:

a) In Preussen: Am 1. December die 12·129 km lange Theilstrecke Löwenberg i. Schl. — Neudorf a. Gröditzberge der Nebenbahn Löwenberg i. Schl.—Goldberg im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Breslau mit dem Haltepunkte Plagwitz (ab Löwenberg 2·963 km), und den Haltestellen Hartliebsdorf (8·439 km) und Neudorf a. Gröditzberge (12·129 km) für den öffentlichen Verkehr; der Haltepunkt Plagwitz dient nur dem Personenverkehre, während die Haltestellen Hartliebsdorf und Neudorf a. Gr. für die Abfertigung von Personen, Reisegepäck, Leichen, lebenden Thieren, Fahrzeugen, Stück- und Wagenladungsgütern eingerichtet sind; zur Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen sind die beiden Haltestellen nicht geeignet; diese Strecke ist unterstellt: der Betriebsinspection II in Görlitz, der Maschineninspection II in Görlitz, der Werkstätteninspection III in Breslau und der Verkehrsinspection II in Breslau. Die 3·64 km lange Verbindungsbahn (Riemke—) Herne G.—Wanne im Bezirke der Eisenbahn-Direction

zu Essen für den Güterverkehr; die Station Herne G. dient nur zu Rangirzwecken und zur Aufstellung leerer Wagen; von dieser Verbindungsbahn sind 0·88 km der Betriebsinspection Essen 4 und die Reststrecke (Bahnhof Wanne) mit 2·76 km der Betriebsinspection Essen 1 unterstellt; die ganze Verbindungsbahn gehört zur Verkehrsinspection Essen 1. sowie zur Maschineninspection Essen 1: ferner die 19·68 km lange Strecke Wollstein — Blotnik der Nebenbahn Lissa-Wollstein im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Posen mit den Verkehrsstellen Wroniawy (Haltestelle, 6·97 km), Silz-Hauland (Haltepunkt, 10 80 km), Neudorf-Manche (Haltestelle, 13·14 km) und Blotnik (Haltestelle, 19·68 km) für den öffentlichen Verkehr; die Haltestellen sind für die Abfertigung von Personen, Gepäck und den gesammten Güterverkehr, sowie für die Abfertigung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren eingerichtet, während der Haltepunkt Silz-Hauland nur dem Personenverkehre dient; die Strecke Wollstein—Blotnik ist der Betriebrinspection Guben unterstellt; am 2. December die 31·9 km lange Strecke Stadtilm — Saalfeld im Bezirke dsr kgl. Eisenbahn-Direction zu Erfurt mit den Stationen, bezw. Haltestellen Singen (5·1 km), Paulinzella (9·9 km), Ober-Rottenbach (15·2 km), Leutnitz (18·4 km), Blankenburg (23·2 km), Wöhlsdorf (28·5 km) und Saalfeld (31·9 km) für den öffentlichen Verkehr; diese Strecke bildet. die Verlängerung der bereits am 18. Juni 1894 eröffneten Theilstrecke Arnstadt—Stadtilm und schliesst in Saalfeld an die Hauptbahn Gera—Probstzella — Lichtenfels an; am 17. December die Bleckeder Kreisbahn mit den Stationen Dahlenburg Staatsbahnhof, Dahlenburg Flecken, Horndorf, Tosterglope, Barscamp, Göddingen, Nindorf, Bleckede Bahnhof, Bleckede Marktplatz, Garze, Brackede, Garlstorf, Wendewisch, Jürgenstorf, Lüdersburg und Echem für den öffentlichen Verkehr; in Dahlenburg und Echem hat diese Kreisbahn Anschluss an die Linien des kgl. Eisenbahn-Directionsbezirkes Altona; ferner am 30. December die 9·77 km lange Strecke Schönau — Ober-Kauffung im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Breslau mit den Haltepunkten Alt-Schönau (1·54 km) und Nieder-Kauffung (6·91 km), sowie mit dem Bahnhofe Ober-Kauffung (9·77 km) für den öffentlichen Verkehr; die Haltepunkte dienen dem Personenverkehre, während der Bahnhof Ober-Kauffung Abfertigungsbefugnisse für Personen, Reisegepäck, Leichen, lebende Thiere, Fahrzeuge, Stück- und Wagenladungsgüter — mit Ausschluss von Sprengstoffen — besitzt; die Strecke Schönau—Ober-Kauffung ist unterstellt: der Betriebsinspection Liegnitz I, der Maschineninspection Görlitz, der Werkstätteninspection Breslau III und der Verkehrsinspection Breslau II.

b) In Bayern: Am 1. December die 30·58 km lange Localbahn Kempten — Pfronten der kgl. Bayerischen Staatsbahnen für den öffentlichen Verkehr mit folgenden Verkehrsstellen und Entfernungen: Kempten (bestehende Station), Durach (Haltestelle 3·85 km), Sulzberg (6·89 km), Jodbad Sulzbrunn (Halteplatz 8·40 km). Bodelsberg (Haltestelle 11·96 km), Zollhaus Petersthal (Haltestelle 13 85 km), Oy (Haltestelle 17·52 km), Wertach (Haltestelle 19·82 km), Maria Rein (Halteplatz 21·59 km), Nesselwang (Haltestelle 23·92 km), Kappel (Halteplatz 27 km), Weissbach (Haltestelle 29·24 km) und Pfronten (Station 30·58 km); die Fahrkartenausgabe und Gepäckabfertigung erfolgt am oder im Zuge durch den Conducteur, bei der Station Kempten dagegen am Schalter der dortigen Abfertigungsstellen; Eisenbahnwagen mit mehr als 10.000 kg Bruttolast für die Achse und mit einem grösseren festen Radstande als von 4·5 m können auf der Localbahn nicht befördert werden; die Stationen und Haltestellen dienen dem Gesammtverkehre, die Halteplätze dem Personenverkehre: doch können auch in letzteren während des Zugsaufenthaltes Expressgüter im Stückgewichte bis zu 200 kg, sowie Kleinvieh in Einzelsendungen durch Vermittlung des Conducteurs ein- und ausgeladen werden; am 5. December dio 9·77 km lange Localbahn Schnaittach-Simmelsdorf — Hüttenbach der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen für den öffentlichen Verkehr mit folgenden Verkehrsstellen und Entfernungen: Schnaittach (bestehende Station), Speikern (Halteplatz 1·53 km), Rollhofen (Haltestelle 3·25 km), Markt Schnaittach (Haltestelle 4·94 km), Hedersdorf (Halteplatz 6·44 km) und Simmelsdorf-Hüttenbach (Haltestelle 9·77 km); die Station Schnaittach und die Haltestellen sind für den Gesammtverkehr eingerichtet, während die Halteplätze hauptsächlich dem Personenverkehre dienen; in denselben können jedoch auch während des Zugsaufenthaltes Expressgüter im Stückgewichte bis zu 200 kg, sowie Kleinvieh in Einzelsendungen durch Vermittlung des Conducteurs ein- und ausgeladen werden; auf dem Halteplatze Hedersdorf können überdies auch ganze Wagenladungen ausgeladen werden und zur Aufgabe gelangen; der kleinste Bogenhalbmesser beträgt 250 m, aus welchem Grunde nur Wagen mit nicht mehr als 5 m festem Radstande und mit nicht mehr als 10.000 kg Bruttolast für die Achse auf diese Localbahn übergehen können; die Betriebsleitung hat ihren Sitz in Schnaittach und ist dem kgl. Oberbahnamte Nürnberg unterstellt; am 9. December die 9·69 km lange Theilstrecke Straubing—Bogen der Localbahn Straubing-Konzell der kgl. Bayer. Staatseisenbahnen mit der Station Straubing, der Haltestelle Ittling (4·86 km), dem Halteplatze Sand (6·95 km) und der Haltestelle Bogen (9·69 km) für den öffentlichen Verkehr; die Haltestellen dienen dem Gesammtverkehre, während der Halteplatz Sand nur dem Personenverkehre dient; doch können auch auf letzterem während des Zugsaufenthaltes Expressgüter im Stückgewichte bis zu 200 kg, sowie Kleinvieh in Einzelsendungen durch Vermittlung des Conducteurs zur Aufgabe gelangen; der zulässig grösste feste Radstand beträgt 5 m, die zulässige Belastung 10.000 kg Bruttolast pro Achse und der kleinste Bogenhalbmesser 500 m; die Betriebsleitung hat ihren Sitz in Bogen und ist bis auf Weiteres der General-Direction der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen unterstellt; ferner am 16. December die 18·10 km lange Reststrecke Markt Wolnzach — Mainburg der Localbahn Wolnzach Bahnhof—Mainburg der kgl. Bayer. Staatseisenbahnen für den öffentlichen Verkehr mit folgenden Verkehrsstellen und Entfernungen ab Bahnhof Wolnzach: Haltestelle Markt Wolnzach (5·30 km), Halteplatz Ilbertshausen (7·20 km), Haltestelle Gebrontshausen (9·10 km), Halteplatz Berg (12·50 km), Halteplatz Osterwall (14·10 km), Haltestelle Au (16·20 km), Halteplatz Rudelzhausen (17·70 km), Halteplatz Sandelzhausen (20·70 km) und Station Mainburg (23·40 km); die Haltestellen Gebrontshausen und Au, dann die Endstation Mainburg sind für den Gesammtverkehr eingerichtet, während die übrigen Verkehrsstellen nur dem Personenverkehre dienen; doch können auch in denselben während des Zugsaufenthaltes Expressgüter im Stückgewichte bis zu 200 kg, sowie Kleinvieh in Einzelsendungen durch Vermittlung des Conducteurs zur Aufgabe gelangen; der kleinste Bogenhalbmesser der Strecke Markt Wolnzach—Mainburg beträgt 300 m, und können auf dieselbe Wagen mit einem festen Radstande bis zu 6·7 m, jedoch mit nicht mehr als 10.000 kg Bruttolast für die Achse übergehen; die Betriebsleitung hat ihren Sitz in Mainburg und ist bis auf Weiteres der General-Direction der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen unterstellt.

c) In Württemberg: Am 4. December die 5 km lange, normalspurige Strecke mit elektrischem Betriebe Meckenbeuren — Tettnang ohne Zwischenstation für den öffentlichen Verkehr; dieselbe wurde von der Localbahn-Actiengesellschaft in München erbaut und wird von dieser Gesellschaft auch betrieben; die General-Direction der kgl. Württembergischen Staatseisenbahnen hat die Haftung für den Uebergang fremder Güterwagen auf die neue Strecke übernommen und wird den Dienst in der Anschlusstation Meckenbeuren (an die Strecke Ulm—Friedrichshafen) besorgen; die Station Tettnang dient dem Gesammtverkehre.

— (Eröffnung von Stationen und Haltestellen im Monate December 1895.) Im Deutschen Reiche wurden im Laufe des Monates December folgende Stationen und Haltestellen eröffnet:

a) In Preussen: Am 1. December die bisherige Personen-Haltestelle Heisingen an der Strecke Rath—Kupferdreh im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Essen für die Abfertigung von Eilgut, Frachtgut und Wagenladungen; eine Abfertigung von Leichen, Fahrzeugen, lebenden Thieren und Sprengstoffen findet nicht statt. Die Haltestelle Sölde zwischen den Stationen Aplerbeck und Holzwickede im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Essen für den Personen- und beschränkten Gepäcksverkehr. Der Haltepunkt Lankwitz-Victoriastrasse zwischen den Stationen Südende-Lankwitz und Gross-Lichterfelde im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Berlin für den Personen- und Gepäcksverkehr. Die Haltestelle Voigtsdorf zwischen den Stationen Grottkau und Giersdorf im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Breslau für den Personen-, Gepäcks-, Stück- und Wagenladungsgüterverkehr. Ferner die Station Antonienhütte im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Kattowitz auch für

die Abfertigung von Leichen. — Am 15 December die Haltestelle Marsdorf zwischen den Stationen Linderode und Sagan im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Halle a/S., welche bisher für den Personen-, Gepäcks- und Güterverkehr eingerichtet war, auch für die Abfertigung von lebenden Thieren. Der Haltepunkt Wiescherhöfen zwischen den Stationen Bönen und Hamm im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Elberfeld für den Personenverkehr, während Reisegepäck nur zur Nachabfertigung übernommen wird. Der Haltepunkt Sülzenbrücken zwischen den Stationen Neudietendorf und Haarhausen im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Erfurt für den Personenverkehr. Die Haltestelle Ambach an der Strecke Konitz—Nakel im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Bromberg auch für den Viehverkehr. Ferner der Haltepunkt Bornitz an der Strecke Leipzig Thür. Bhf.—Probstzella im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Erfurt für den Gepäcksverkehr. — Am 20. December der Haltepunkt Rebbelroth zwischen den Stationen Niedersessmar und Derschlag im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Frankfurt a/M. für den Personen- und Gepäcksverkehr. — Schliesslich am 22. December der Haltepunkt Dreba zwischen den Stationen Mossbach und Krau im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Erfurt für den Personenverkehr.

b) In Bayern: Am 1. December die Haltestelle Hörbering zwischen den Stationen Neumarkt a. d. Rott und Massing der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen für den gesammten Güterverkehr. — Am 2. December die Haltestelle Woringen zwischen den Stationen Grönenbach und Memingen der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen, welche bisher nur zur Abfertigung von Personen, Gepäck, Hunden und Kleinvieh befugt war, für den beschränkten Güterdienst (lediglich für Stückgüter ohne Gewichtsbeschränkung). — Ferner am 15. December die Haltestelle Strass-Moos zwischen den Stationen Unterhausen und Burgheim der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen für die Abfertigung von Personen, Reisegepäck und Hunden.

c) In Sachsen: Am 9. December der Haltepunkt Niederwürschnitz zwischen den Stationen Höhlteich und Stollberg der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen für den Personen- und beschränkten Gepäcksverkehr, und die städtische Hauptmarkthalle in Dresden, welche mit der Güterstation Dresden-Altstadt der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen durch ein Zweiggeleise verbunden worden ist, für den öffentlichen Verkehr.

d) In Mecklenburg: Am 19. December die Endstation Triebsees der am 16. November eröffneten Strecke Rostock—Triebsees der grossh. Mecklenburgischen Friedrich Franz-Eisenbahn für den öffentlichen Verkehr.

e) In Elsass-Lothringen: Am 1. December der Haltepunkt Niederham zwischen den Stationen Diedenhofen und Königsmacher der Reichseisenbahnen für den Personen-, Gepäcks- und Expressgutverkehr.

f) In Württemberg: Am 28. December der Haltepunkt Derendingen zwischen den Stationen Tübingen und Dusslingen der kgl. Württembergischen Staatseisenbahnen für den Personenverkehr, sowie für die Abfertigung von Reisegepäck und Hunden.

Schiffahrt.

Bureau „Veritas“. (Unfälle zur See im Monate December 1895.) Die Administration des Bureau „Veritas“ hat die Liste der Seeunfälle veröffentlicht, welche im Laufe des Monates December 1895 zur Anzeige gelangt sind. Wir entnehmen dieser Publication folgende statistische Daten: Verlust an Seglern: 6 amerikanische, 4 dänische, 9 deutsche, 39 englische, 7 französische, 2 griechische, 6 italienische, 3 niederländische, 30 norwegische, 2 österreichisch-ungarische, 4 russische, 13 schwedische, 1 spanischer, 2 türkische, zusammen 128. In dieser Zahl sind 6 vermisste Segelschiffe mit inbegriffen. Verlust an Dampfern: 1 chinesischer, 1 deutscher, 15 englische, 1 französischer, 1 niederländischer, 1 norwegischer, 1 österreichisch-ungarischer, 2 schwedische, zusammen 23. In dieser Zahl sind 2 vermisste Dampfer mit inbegriffen. Ursachen der Verluste an Segelschiffen: Strandung 80, Zusammenstoss 3, Feuer 1, gescheitert 8, abandonnirt 19, condemnirt 11, vermisst 6, zusammen 128. Ursachen der Verluste an Dampfern: Strandung 9, Zusammenstoss 5, Feuer 1, gescheitert 5, abandonnirt 1, vermisst 2, zusammen 23.

Quarantainenachrichten.

Constantinopel. Zufolge Conseilsbeschlusses werden die Provenienzen aus dem ganzen Küstengebiete Aegyptens einer in den Lazarethen des Mittelländischen Meeres (Beyrut, Tripoli d'Afrique oder Mazomene) oder des Rothen Meeres (Abousaad) zu erledigenden fünftägigen Quarantaine unterworfen. Schiffe, welche mit Cholerafällen an Bord in Abousaad ankommen, werden nach dem Lazarethe Cameran dirigirt.

Malta. Provenienzen aus Alexandrien unterliegen einer 11tägigen Quarantaine, die Zeit der Ueberfahrt mit eingerechnet.

Cypern. Die bisher gegen Herkünfte aus Alexandrien bestandene fünftägige Quarantaine wurde durch eine ärztliche Visite ersetzt.

Verschiedene Mittheilungen.

Sachverständige für das Enteignungsverfahren. (Liste des Krakauer Oberlandesgerichtes für 1896.) In dem Verzeichnisse der Sachverständigen für das Enteignungsverfahren im Jahre 1896 sind aufgenommen: 17 für Bodencultur, 6 für Forstwesen, 7 für Bau- und Geniewesen, 2 für Fabrikswesen und 3 für Bergwesen; daher um 4 weniger als im Vorjahre. Alle aus der Liste ersichtlichen Sachverständige wurden auch im Vorjahre ernannt. [12. Jänner, Z. 1778.]

Firmaprotokollirung. In dem Handelsregister des k. k. Handelsgerichtes Wien wurde am 7. Februar bei der Firma „K. k. priv. Böhmische Commercialbahnen“ Seine Excellenz Vincenz Graf Nemes de Hidvég als Mitglied des Verwaltungsrathes über Ableben gelöscht.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. (Entwurf je eines neuen alphabetisch und arithmetisch geordneten Fahrschein-Verzeichnisses.) Die geschäftsführende Verwaltung hat den am Vereinsreiseverkehr betheiligten Verwaltungen den Entwurf je eines neuen — vom 1. Mai ab giltigen — alphabetisch und arithmetisch geordneten Fahrschein-Verzeichnisses zur Prüfung zugehen lassen. Das Prüfungsergebniss ist bis spätestens den 1. März (Abends) der geschäftsführenden Verwaltung mitzutheilen.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des XXXII. Stückes.) Das am 10. Februar 1896 herausgegebene XXXII. Stück enthält unter

Nr. 1958: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 31. Jänner 1896, Z. 13.595, betreffend die Bestimmung der Bahnstationen Asch, Böhm.-Brod, Kaplitz und Starkenbach als Ein- und Ausladestationen für Viehtransporte.

Nr. 1959: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 3. Februar 1896, Z. 19 847, betreffend das Verbot der Einfuhr von Schweinen aus mehreren ungarischen Gebieten nach Böhmen.

Nr. 1960: Kundmachung der k. k. Statthalterei für das Küstenland vom 31. Jänner 1896, Z. 2333/IV, betreffend das Verbot der Einfuhr von Klauenthieren aus dem Comitate und dem Stadtgebiete Arad in Ungarn in das Küstenland.

Nr. 1961: Kundmachung der k. k. Statthalterei für das Küstenland vom 3. Februar 1896, Z. 2564/IV, betreffend das Verbot der Einfuhr von Schweinen aus mehreren ungarischen Gebieten in das Küstenland.

— (Inhalt des XXXIII. Stückes.) Das am 11. Februar herausgegebene XXXIII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 1962: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Tirol und Vorarlberg vom 6. Februar 1896, Z. 3511, betreffend das Verbot der Einfuhr von Schweinen aus mehreren ungarischen Gebieten nach Tirol und Vorarlberg.

Nr. 1963: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 18. Jänner 1896, Z. 21.245, betreffend die Wiedergestattung des freien Verkehres mit Klauenthieren im Gerichtsbezirke Unhoscht.

Nr. 1964: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Oberösterreich vom 2. Februar 1896, Z. 1878/II, betreffend das Verbot der Einfuhr von Schweinen aus der bosnischen Gemeinde Modrić und Umgebung nach Oberösterreich.

Nr. 1965: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Schlesien vom 5. Februar 1896, Z. 2187, betreffend die Wiedergestattung der Einfuhr von Schlachtschweinen aus dem Bezirke Storozynetz in der Bukowina nach Schlesien.

Nr. 1966: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Schlesien vom 6. Februar 1896, Z. 2137, betreffend das Einfuhrverbot für Klauenthiere aus den Comitaten Arad und Torontal in Ungarn nach Schlesien.

Nr. 1967: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Mähren vom 4. Februar 1896, Z. 4321. betreffend das Verbot der Einfuhr von Schweinen aus mehreren Comitaten und Freistädten in Ungarn und der Gemeinde Modrić des Bezirkes Gradačac in Bosnien, dann die Gestattung der bedingungsweisen Einfuhr von Schweinen aus dem Stadtbezirke Warasdin in Croatien-Slavonien nach Mähren.

Nr. 1968: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Galizien vom 4. Februar 1896, Z. 5042, betreffend das Verbot der Einfuhr von Schweinen aus den ungarischen Gemeinden Hajdu-Nánás, Hajdu-Samson und Hajdu-Böszörmeny nach Galizien.

Nr. 1969: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Galizien vom 4. Februar 1896, Z. 6534, betreffend das Verbot der Einfuhr von Schweinen aus Steinbruch in Ungarn nach Galizien.

— (Inhalt des XXXIV. Stückes.) Das am 12. Februar herausgegebene XXXIV. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 1970: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Oberösterreich vom 6. Februar 1896, Z 1877 II, betreffend das Verbot der Einfuhr von Schweinen aus mehreren ungarischen Comitaten und Stadtgebieten nach Oberösterreich.

Nr. 1971: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Oberösterreich vom 7. Februar 1896, Z. 1753—2030/II, betreffend die Gestattung der Einfuhr von Schweinen aus dem Stadtbezirke Warasdin in Croatien-Slavonien nach Oberösterreich.

Nr. 1972: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 8. Februar 1896, Z. 22.451, betreffend die Wiedergestattung der Einfuhr von Schweinen aus dem Bezirke Brčka und der Gemeinde Zabar gornji im Occupationsgebiete nach Böhmen.

Nr. 1973: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Niederösterreich vom 10. Februar 1896, Z. 12.413, betreffend die Einfuhr von Schweinen aus dem Occupationsgebiete nach Niederösterreich.

Lagerhaus-Angelegenheiten.

Oeffentliches Landes-Lagerhaus für Getreide und Spiritus in Krakau.

Monat Jänner 1896.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waaren	inländischer Provenienz				ausländischer Provenienz			
	Lagerstand am ersten	Eingelagert vom ersten bis letzten	Ausgelagert vom ersten bis letzten	Lagerstand am letzten	Lagerstand am ersten	Eingelagert vom ersten bis letzten	Ausgelagert vom ersten bis letzten	Lagerstand am letzten
	Getreide in metrischen Centnern; Spiritus in Hektolitern à 100 %							
Weizen	1569·24	2400·23	304·23	3665·24	203·95	720·26	100·62	823·59
Roggen	1410·48	649·54	205·66	1854·36	199·87	—	—	199·87
Gerste	1078 23	146·04	498·24	726·03	842·29	2785·65	302·25	3325·69
Hafer	324·58	302·86	—	627·44	101·62	—	—	101·62
Erbsen	49·35	99·44	10·00	138·79	850 06	20·51	—	870·57
Bohnen	913·62	501·82	315·78	1099·66	—	40·31	—	40·31
Raps	159·80	103·10	131·64	131·26	614·47	799·54	1313·75	100·26
Wicken	171·05	28·11	—	199·16	348·60	356·49	—	705·09
Leinsaat	1235·34	102·41	336·90	1000·85	—	—	—	—
Rübensamen	269·52	35·99	85·13	220·38	—	—	—	—
Mohn	27·54	—	—	27·54	187·69	—	—	187·69
Kleesaat	14·44	76·23	29·94	60·73	—	202·19	135·13	67·06
Senfsaat	52·14	42·90	—	95 04	—	—	—	—
Diverse	2065·61	138·56	411·50	1792·67	206·43	—	180·98	25·45
Zusammen	9340·94	4627·23	2329·02	11639·15	3554·98	4924·95	2032·73	6447·20
Versicherungswerth ö.W. fl.	84.146	41.560	21.930	103.776	31.396	45.432	22.658	54.170
Spiritus	—	—	—	—	—	—	—	—
Versicherungswerth ö.W. fl.	—	—	—	—	—	—	—	—

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

Auf Waaren	Im Umlaufe am ersten	Ausgestellt bezw. vorgemerkt vom ersten bis letzten	Zurückgelangt vom ersten bis letzten	Im Umlaufe am letzten	Im Umlaufe am ersten	Ausgestellt bezw. vorgemerkt vom ersten bis letzten	Zurückgelangt vom ersten bis letzten	Im Umlaufe am letzten
Getreide:								
Lagerscheine . . . Stück	17	21	3	35	5	23	1	27
Versicherungswerth ö.W. fl.	19.750	17.550	2.900	34.400	6.717	17.950	3.317	21.350
Abgesondert übertragene Warrants . . . . Stück	3	29	1	31	1	19	1	19
Versicherungswerth ö.W. fl.	8.200	26.000	1.400	32.800	3.317	14.950	3.317	14.950
Lombardbetrag . . ö.W. fl.	4.010	15.285	760	18.535	2.200	7.130	2.200	7.130
Spiritus:								
Lagerscheine . . . Stück	—	—	—	—	—	—	—	—
Versicherungswerth ö.W. fl.	—	—	—	—	—	—	—	—
Abgesondert übertragene Warrants . . . . Stück	—		—	—	—	—	—	—
Versicherungswerth ö.W. fl.	—	—	—	—	—	—	—	—
Lombardbetrag . . ö.W. fl.	—	—	—	—	—	—	—	—

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Güterverkehr zwischen der Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft und den k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen.

Einführung eines neuen Tarifes.

Mit 1. April 1896 gelangt ein neuer Tarif für die Beförderung von Frachtgütern zwischen Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen und Stationen der Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft zur Einführung.

Hiedurch wird der gleichnamige Tarif vom 1. September 1892 aufgehoben und ersetzt.

Wien, am 12. Februar 1896. [84]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft.

Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Einführung des Nachtrages XI zu den ab Schiffahrtsbeginn 1891 giltigen Allgemeinen Tarifbestimmungen und Tarifen für den Eilgut- und Frachtenverkehr.

Mit Schiffahrtsbeginn 1896 gelangt der Nachtrag XI zum oben genannten Tarife zur Einführung.

Derselbe enthält nebst verschiedenen Ergänzungen und Berichtigungen ein neues Verzeichniss der gesellschaftlichen Stationen.

Exemplare sind zum Preise von 10 kr. bei der Direction erhältlich.

Wien, am 12. Februar 1896. [85]

Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Einführung des II. Nachtrages zu dem ab Schiffahrtsbeginn 1895 giltigen Specialtarif für Sendungen von Getreide, Hülsenfrüchten etc.

Mit Wirksamkeit ab Schiffahrtsbeginn 1896 gelangt der II. Nachtrag zum oben bezeichneten Tarife zur Einführung.

Derselbe enthält einige Aenderungen des Haupttarifes und die Aufhebung des I. Nachtrages.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei der Direction erhältlich.

Wien, am 12. Februar 1896. [86]

Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Specialtarif für gedörrte Pflaumen und Pflaumenmus.

Mit Giltigkeit vom Schiffahrtsbeginn 1896 gelangt der Specialtarif für gedörrte Pflaumen und Pflaumenmus bei Aufgabe in jedem Quantum mit Frachtsätzen ab Save- und Donaustationen nach Sissek, Budapest, Pressburg, Wien, Nussdorf, Korneuburg, Linz, Passau und Regensburg unter Aufhebung des gleichnamigen Tarifes vom Schiffahrtsbeginn 1895 zur Einführung.

Exemplare dieses Tarifes sind durch die Direction zu beziehen.

Wien, am 12. Februar 1896. [87]

Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Einführung des I. Nachtrages zu den ab 1. September 1895 giltigen Kartirungssätzen für den Transport von Getreide, Hülsenfrüchten etc. von ingenannten Schiffsladeplätzen nach Donaulände Obernzell, Passau, Vilshofen, Deggendorf, Straubing und Regensburg.

Mit Giltigkeit vom Schiffahrtsbeginn 1896 gelangt der I. Nachtrag zu den oben genannten Kartirungsätzen zur Einführung.

Derselbe enthält geänderte Bestimmungen rücksichtlich Uebernahme der Gewichtsgarantie bei completen Schleppladungen.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei der Direction erhältlich.

Wien, am 12. Februar 1896. [88]

Nordwestböhmischer Eisenbahnverband.

Einführung neuer Tarifnachträge.

Am 1. April 1896 treten im Nordwestböhmischen Eisenbahnverbande folgende Nachträge in Kraft, u. zw.:

a) Nachtrag III zu dem vom 1. Juli 1894 giltigen Tarife, Theil II, Heft 1;
b) Nachtrag II zu dem vom 1. Juli 1894 giltigen Tarife, Theil II, Heft 2;
c) Nachtrag IV zu dem vom 1. Jänner 1895 giltigen Anhange zu den Tarifen, Theil II.

Die Nachträge ad a) und b) enthalten nebst einigen allgemeinen Aenderungen und Berichtigungen neue, bezw, geänderte Frachtsätze und Bestimmungen aus Anlass der mit 1. Jänner 1896 erfolgten Einführung eines neuen Localgütertarifes der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, sowie des neuen Tarifes für den Güterverkehr zwischen Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen und jenen der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn, ferner Ausnahmetarife für Bier, Eisen, Most, Wein und Möbelwagen.

Der Nachtrag ad c) enthält ausser einigen Aenderungen die Aufhebung von mehreren, grösstentheils durch die vorstehend genannten Tarife ersetzten Frachtsätzen.

Diese Nachträge werden von Mitte des Monates März 1896 an sowohl bei der gefertigten General-Direction, als auch bei den übrigen Verbandsverwaltungen erhältlich sein.

Prag, am 10. Februar 1896. [89]

Die General-Direction der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Westungarisch-Oesterreichischer Eisenbahnverband.

Ausgabe von Tarifnachträgen.

Im Westungarisch-Oesterreichischen Eisenbahnverbande tritt zu dem vom 1. October 1893 giltigen Tarife, Theil II, Heft 1, am 1. März 1896 der Nachtrag III in Kraft, welcher

1. Aenderung der speciellen Tarifbestimmungen,
2. Aenderung von Frachtsätzen,
3. Ergänzung eines Ausnahmetarifes

enthält.

Zu dem in demselben Verbande seit 1. August 1893 giltigen Tarife, Theil IV, Heft 1, tritt gleichfalls am 1. März 1896 der Nachtrag III in Kraft, welcher Aenderung von Frachtsätzen enthält.

Exemplare der vorerwähntrn Nachträge sind bei den betheiligten Verwaltungen erhältlich.

Wien, am 11. Februar 1896. [90]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft zugleich im Namen der übrigen Verbands-verwaltungen.

Deutsch - Oesterreichisch - Ungarischer Seehafen-verband. (Verkehr mit Oesterreich.)

Nachträge IV zum Tarife, Theil II, Heft 1 und 2 betreffend.

Die Nachträge IV zu den Tarifheften 1 und 2 des obgenannten Verbandes, welche laut bereits erfolgter Bekanntmachung am 1. März 1896 in Kraft treten, werden ausser den schon publicirten noch folgende Massnahmen enthalten, und zwar:

Der Nachtrag IV zum Heft 1 einen neuen, nur für die Ausfuhr aus Oesterreich giltigen Ausnahmetarif (Nr. 42) für Eier, und ferner die Aenderung der Stationsbezeichnung Bubna Unionbank (Station der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft) in Bubna;

der Nachtrag IV zum Heft 2 die letzterwähnte Stationsnamensänderung.

Wien, am 12. Februar 1896. [91]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft Namens der Verbands-Verwaltungen.

Rumänisch-Süddeutscher Eisenbahnverband.

Schliessung der Station Karlsruhe Mühlburger Thor.

Mit 1. März 1896 wird die Station Karlsruhe Mühlburger Thor der grossherzogl. Badischen Staatseisenbahnen für die Beförderung von Fahrzeugen und Gütern geschlossen.

Es treten sonach sämmtliche directen Frachtsätze der Station Karlsruhe Mühlburger Thor im Theil II, Heft 1 und 2, des bezeichneten Verbandstarifes mit 1. März 1896 ausser Wirksamkeit.

Wien, am 12. Februar 1896. [92]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen Namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Kgl. Eisenbahn-Direction Berlin. (Aufhebung des Getreide-Freilagers auf dem Stettiner Güterbahnhofe in Berlin.) In Folge des fortschreitenden Umbaues des Stettiner Güterbahnhofes in Berlin gelangt vom 1. April ab das Getreide-Freilager auf genanntem Bahnhofe bis auf Weiteres zur Aufhebung.

Tarife für den inneren Verkehr der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen (Heft I) für den Verkehr der kgl. Bayerischen Localbahnen vom 1. April 1895). (Auflassung eines Localbahnzuschlages für Sandsteine.) Für Sandsteine des Ausnahmetarifes Nr. 9, welche von Wilhermsdorf nach Stationen über Siegelsdorf hinaus abgefertigt werden, wird der auf die Strecke Wilhermsdorf—Siegelsdorf entfallende Localbahnzuschlag von 6 Pfg. für 100 kg aufgelassen.

Königl. Bayerische Staatseisenbahnen. (Frachtvergünstigung für Ausstellungsgegenstände.) Die Bestimmungen der Kundmachung 2 des Deutschen Eisenbahnverkehrsverbandes finden im Bereiche der königl. Bayerischen Staatseisenbahnen auf folgende Ausstellungen Anwendung:

1. Auf die III. Deutsche Geflügelausstellung in Leipzig 21. mit 24. Februar;
2. die Ausstellung von Nutz- und Mustergeflügel in Halberstadt 28. Februar mit 2. März;
3. die II. internationale Gemäldeausstellung in Stuttgart März mit Mai;
4. die Geflügelausstellung in Mainz 7. mit 10. März;
5. die Ausstellung von Nutz- und Mustergeflügel in Halle a. S. 13. mit 16. März;
6. die Geflügelausstellung in Selb 22. mit 24. März.

Saarbrücken-Bayerischer Gütertarif vom 1. Jänner 1896. (Berichtigung einer Entfernungsangabe.) Auf Seite 91 des Tarifes ist zur Beseitigung eines Druckfehlers die Entfernungsangabe für die Stationsverbindung Sonthofen—Wittlich von 484 km auf 584 km zu berichtigen.

Bayerisch-Schweizerischer Ausnahmetarif Nr. 5 für Getreide u. s. w. (Verkehr mit S.C.B. und weiter) vom 10. September 1885. (Neue Ausnahmefrachtsätze für Getreide u. s. w.) Am 1. Februar 1896 sind für Güter der Classe a (Getreide u. s. w. mit Ausschluss von Mühlenfabrikaten) nachstehende Ausnahmefrachtsätze in Kraft getreten;

Von	Nach Cousset	Payerne	Thun
	Centimes für 100 kg		
Hof	349	348	—
Marktschorgast-Berneck	340	339	—
Neusorg	340	339	—
Ochsenfurt	—	—	303
Selb Bahnhof	350	349	—

Thüringisch - Hessisch - Sächsischer Verbands-Güterverkehr. (Ausnahme-Frachtsätze für rohe und gebrannte Steine.) Mit Giltigkeit vom 1. Februar gelangten für den Verkehr zwischen den Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirkes Erfurt: Ammendorf, Corbetha, Dürrenberg b. Leipzig, Eythra, Kötschau, Pegau a. d. Elster, Reuden a. d. Elster, Teuchern, Wetterzeube und Zeitz Preuss. Staatsbahnen einerseits und den Stationen der Sächsischen Staatsbahn: Leipzig I (Bayer. Bhf.), Leipzig II (Dresd. Bhf.), Plagwitz-Lindenau (Sächs. Staatsb.) und Stötteritz andererseits Ausnahme-Frachtsätze für die Beförderung von rohen und gebrannten Steinen zur Einführung. Nähere Auskunft über die Anwendungsbedingungen, Höhe der Frachtsätze etc. ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen.

Directer Güterverkehr von deutschen Stationen nach Alexandrowo und Mlawa transito. (Anwendung des Tarifes.) Seit 1. Februar finden die Frachtsätze des vom 1. Jänner 1893 giltigen Tarifes für den directen Güterverkehr von deutschen Stationen nach Alexandrowo transito und Mlawa transito Anwendung:

a) auf Sendungen nach Russland, die mit direct nach der russischen Bestimmungsstation lautenden Frachtbriefen und der Vorschrift der Umkartirung in Alexandrowo, bezw. Mlawa aufgegeben werden,
b) auf Sendungen nach Russland, die nach „Alexandrowo, bezw. Mlawa transito“ oder nach „Alexandrowo, bezw. Mlawa transito zur Ausfuhr nach Russland“ adressirt sind,
c) auf Sendungen nach Russland, die nach Alexandrowo, bezw. Mlawa adressirt sind, wenn aus den übrigen Eintragungen in den Frachtbriefen ganz unzweifelhaft hervorgeht, dass die Sendungen für Russland bestimmt sind.

Directer Baumwollverkehr von deutschen Stationen nach Lodz, Station der Lodzer Eisenbahn. (Abänderung der Fracht- und Nebengebühren.) Vom 8. Februar n. St. ab wurde der Ausnahmetarif für die directe Beförderung von roher Baumwolle in Wagenladungen zu 10.000 kg von Altona, Bremen, Bremerhaven, Geestemünde, Hamburg, Harburg und Wilhelmsburg nach Lodz, Station der Lodzer Eisenbahn, dahin berichtigt, dass die Fracht „ab Schnittpunkt Alexandrowo östlich“ um eine Kopeke für 100 kg erhöht, die Nebengebühren hingegen um den gleichen Betrag für 100 kg ermässigt wurden.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

1	2	3	4	5	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
Fortlaufende Nummer	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
455	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft	Zucker aller Art (excl. Traubenzucker [Glykose]), Stärkezucker, Bleizucker und Rohzucker)	Aussig A.T.E.	Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen südlich von Budweis, jedoch excl. der Strecke Gratzen—Wien und excl. der Stationen Klagenfurt, Laibach, Leoben, Triest und Villach	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens a) 5.000 kg b) 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Vom 20. Februar 1896 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1896	Localtarife		a) Frachtsatz der Classe A bis Bilin, gekürzt um 4 Heller pro 100 kg; ab Bilin der Frachtsatz des Ausnahmetarifes VII/b; b) Frachtsatz der Classe A bis Bilin, gekürzt um 4 Heller pro 100 kg; ab Bilin der Frachtsatz des Ausnahmetarifes VII/c		Im Kartirungswege		
456	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	a) Petroleum, raffinirt b) Petroleum-Naphtha (Benzin, aus Petroleum destillirt)	Trzebinia	Budapest-Józsefváros Bndapest-Ferenczváros Budapest-kiterö Budapest-nyugoti p. u. Bndapest-Lipótváros	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1896	Localtarife	Directe Frachtsätze bestehen nicht	Kreuzer ö. W. a) 101·1 b) 103·9		Im Kartirungswege		
					Budapest-déli vasnt (loco)					a) 105·1 b) 108·9				
					Ó-Buda Filatorigát					a) 105·1 b) 108·9				
					Erseknjvár					a) 78·1 b) 81·9				
					Galánta					a) 65·1 b) 68·9				
					Galgócz-Lipótvár					a) 71·1 b) 74·9				
					Nagy-Szombat					a) 65·1 b) 68·9				
					Nagy-Tapolcsány					a) 97·1 b) 100·9				
					Nyitra					a) 87·1 b) 90·9				
					Pozsony fiók p. u.					a) 52·1 b) 55·9				
					Szempcz					a) 58·1 b) 61·9				
					Szered					a) 68·1 b) 71·9				
					Tótmegyer					a) 74·1 b) 77·9				
					Trencsén-Isztebnik					a) 65·9 b) 67·6				
					Vag-Ujhely					a) 72·9 b) 74·6				
457	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Glassand, unverpackt und in offenen Wagen	Hohenbocka B.G. und Oberl. Bhf. Ruhland	Smichow	Giltig bei Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen, unter Ausschluss von Wagen unter 10.000 kg Ladegewicht	Vom 1. März bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1896		Bestehen keine directen Frachtsätze	Hohenbocka: 69 Pfennige Ruhland: 71 Pfennige		Im Kartirungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		per 100 kg		Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)			
458	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Südbahn-Gesellschaft und kgl. ungar. Staatseisenbahnen	Frachtgüter aller Art, mit Ausnahme der folgenden Artikel: Gedörrtes Obst, Pflaumenmus, lebende Thiere, Getreide und Hülsenfrüchte in vollen Wagenladungen. Mehl und Mahlproducte, Kohle, Coaks, Steinsalz, ferner alle jene Sendungen, für welche ausserhalb des Tarifes besondere Begünstigungen bestehen und in Anspruch genommen werden, und alle jene Artikel, welche im Sinne der Tarife, auf welche sich die Frachtbegünstigung bezieht, von der directen Beförderung ausgeschlossen sind, wie z. B. explosive Güter, ein Theil der Holzgattungen, Boote, Kähne, Leichen etc.; endlich auch solche Sendungen, auf welche die Frachtsätze des directen Tarifes in Folge anderweitiger Verfügung des Versenders keine Anwendung finden können	Budapest (sämmtliche Bahnhöfe) loco und transit. Köbánya (beide Bahnhöfe) loco und transit, Wien (St.E.G. oder K.F.N.B.) loco und transit, Marchegg transit, Arad, Szeged, Szeged-Rókus, Temesvár (beide Bahnhöfe), Orsova, Fiume und Triest oder umgekehrt	Belgrad loco und transit (letzteres rücksichtlich der nach serbischen, bulgarischen und türkischen Stationen bestimmten Transporte), ferner Zimony, Mitrovicza-Szavapárt und Báziás, bezüglich letzterer zwei Stationen jedoch nur für solche Sendungen, welche von dort nachweislich per Schiff, von Zimony per Schiff oder Eisenbahn nach Serbien oder darüber hinaus liegenden Stationen verfrachtet werden, mit Ausnahme der Transporte, welche von Temesvár (beide Bahnhöfe) und von Arad via Báziás zur Verfrachtung gelangen	Zahlung einer Gesammtfracht von mindestens **500.000 Francs,** welche Summe auf Grund der bis zur ungar.-serbischen Grenze entfallenden Frachtantheile ermittelt wird. Im Triest-Fiumaner Verkehre ist ein solches Quantum von Frachtgütern zu verfrachten, dass die in diesem Verkehre unter Berücksichtigung der Antheile bis zur serbischen Grenze resultirende Frachtgebührensumme innerhalb der obigen 500.000 Francs mindestens 100.000 Francs beträgt. Im Uebrigen finden auf die Beförderung der Güter die Bestimmungen des directen Tarifes zwischen Deutschland, resp. Oesterreich-Ungarn einerseits und Serbien, Bulgarien und der Türkei andererseits, giltig vom 1. November 1893, resp. 1. Jänner 1895, ferner jene des Tarifes von Deutschland nach Zimony transit für den Verkehr mit den genannten Balkanstaaten, giltig vom 1. November 1895, endlich, soferne Transporte via Zimony, Mitrovicza-Szavapárt und Báziás in Frage kommen, die Bestimmungen der inländischen Verbandstarife, bezw. des Localtarifes Anwendung	Bis Ende December 1896	Tarif-Heft III für den Verkehr zwischen Oesterreich-Ungarn, Serbien, Bulgarien und der Türkei, giltig vom 1. Jänner 1895, und Tarif-Heft IV vom 1. November 1893, ferner Tarif für den Deutsch-Orientalischen Verkehr vom 1. November 1893 und Tarif für den Verkehr Deutschland—Zimony transit vom 1. November 1895, bezw. inländische Verbandstarife und Localtarife	Verschieden	Von den bis zur ungar.-serbischen Grenze geltenden und in dem directen Tarife zwischen Oesterreich-Ungarn, Serbien, Bulgarien und der Türkei in den Schnitt-Tariftabellen sub „A" angegebenen Schnittfrachtsätzen im Verkehre mit den Stationen Triest und Fiume, ferner für rohe Felle von Salonique nach Budapest (sämmtliche Bahnhöfe) und Wien (St.E.G. und K.F.N.B.), 25 pCt. Nachlass, und im Verkehre mit den übrigen genannten Stationen 15 pCt. Nachlass, mit der Beschränkung jedoch, dass nach Befriedigung der an dem Transporte eventuell betheiligten fremden Bahnen und nach Abzug der 15-, bezw. 25percentigen Refactie für die in Betracht kommenden Linien der kgl. ungar. Staatsbahnen und für die Strecken Marchegg—Wien und Bruck a. L.—Wien der priv. österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft mindestens ein Einheitssatz von 1 (ein) Kreuzer per Tonnenkilometer, unter Hinzurechnung von je 2 kr. Manipulationsgebühr per 100 kg, und für die kgl. ungarischen Staatsbahnen 5 pCt. Transportsteuer verbleiben muss, über welche Grenze hinaus keine Refactie liquidirt wird. — Im Falle einer Aenderung dieser Schnittfrachtsätze während der Dauer des Zugeständnisses bleiben der contrahirenden Partei die zur Zeit giltigen Netto-Frachtsätze gewährleistet	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf die reclamirende Firma als Versender lautenden Original-Aufgabs-Recepisse, bezw. Frachtbrief-Duplicate (rücksichtlich der in Deutschland aufgegebenen Transporte gegen Vorlage der Frachtbrief-Duplicate). Bezüglich der via Zimony, Mitrovicza-Szavapárt und Báziás per Schiff beförderten Transporte ist die per Schiff erfolgte Weiterbeförderung durch Vorlage der bezüglichen Schiffsfrachtbriefe, eventuell Aufgabs-Recepisse oder Frachtbrief-Duplicate nachzuweisen. Die Documente, die keinen Refactiestempel tragen dürfen und der reclamirenden Firma nicht mehr zurückgestellt werden, sind zum Behufe der Refactie-Liquidirung längstens bis Ende Juni 1897 der Direction der kgl. ungarischen Staatseisenbahnen (C III b) einzusenden	

Jene Firmen, welche diese Begünstigung in Anspruch zu nehmen wünschen, müssen dies im Vorhinein der Direction der kgl. ungar. Staatsbahnen anzeigen. Die Abfertigung der Transporte hat zu jeder Zeit auf Grund der bestehenden directen Frachtsätze zu erfolgen, wobei rücksichtlich der über Wien und Budapest gelegenen deutschen, österr. und ungarischen Stationen bei den ganz oder theilweise via Wien instradirenden Transporten die für Wien giltigen Frachtantheile, bei den ganz oder theilweise via Marchegg instradirenden Transporten die für Marchegg giltigen Frachtantheile, bei den ganz oder theilweise via Budapest instradirenden Transporten hingegen die für Budapest (bei Sendungen von und nach der Südbahn die für Budapest-Kelenföld) giltigen Frachtantheile, und die für über Zsolna-Galantha instradirenden Sendungen, die für Marchegg giltigen Frachtantheile die in das Frachtgebühren-Minimum einzurechnenden Frachtbeträge, sowie die Basis für die Festsetzung der percentuellen Begünstigung bilden

1 Fortlaufende Nummer	2 Die Publication erfolgt von der	3 Die Publication erfolgt und im Namen der	4 Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	5 für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5 für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	6 bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	7 und gilt in der Zeit	8 Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	9 Tarif: Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	10 Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	11 Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	12 Art der Durchführung	13 Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	14 Besondere Bemerkungen
459	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Alle Eil- und Frachtgüter, welche im directen Verkehre auf Grund der in den mit Rumänien bestehenden Verbandstarifen enthaltenen Frachtsätze befördert werden können. Ausgenommen hievon sind: 1. Getreide, Hülsenfrüchte, Mahlproducte aus Getreide und Hülsenfrüchten, Malz, Oelsaaten, Kleie, Oelkuchen, Oelkuchenmehl und Repsabfälle. 2. Solche Sendungen, rücksichtlich welcher nicht die vollen Frachtsätze der nebenbezeichneten directen Tarife berechnet werden, insbesondere alle jene Sendungen, für welche ausserhalb der gegenwärtigen Begünstigung anderweitige Frachtbegünstigungen bestehen und in Anspruch genommen werden	Wien (St.E.G. und K.F.N.B.) loco und transit, Marchegg transit, Budapest (sämmtliche am linken Donauufer gelegene Bahnhöfe) und Budapest-Kelenföld loco und transit, Köbánya (sämmtliche Bahnhöfe) loco und transit, Fiume und Triest, ferner sämmtlichen österr.-ungar. und deutschen Stationen, welche in die Tarife, auf welche sich dieses Zugeständniss bezieht, aufgenommen sind und deren Verkehr nach Rumänien ganz oder theilweise über Bruck a. L., Marchegg, Szakolcza, Vlarapass, Zsolna, Ruttka, Budapest oder Köbánya vermittelt wird	Sämmtlichen Stationen der rumänischen Eisenbahnen, welche in die Tarife, auf welche sich dieses Zugeständniss bezieht, aufgenommen sind, soferne deren Verkehr mit den in Frage kommenden Aufgabsstationen ausschliesslich über Predeal und Verciorova vermittelt wird (von – nach: oder umgekehrt)	Innerhalb der Giltigkeitsdauer des gegenwärtigen Frachtzugeständnisses ist in dem Rahmen desselben ein so grosses Quantum von Gütern zu verfrachten, dass die auf Grund der Frachtsätze der Oesterr.-Ungar.-Rumänischen Verbandstarife hiefür entfallende gesammte Transportgebühr mindestens **300.000 (dreihunderttausend)** Francs beträgt. Jene Firmen, welche die gegenwärtige Frachtbegünstigung in Anspruch zu nehmen wünschen, müssen dies im Vorhinein der Direction der kgl. ungar. Staatsbahnen anzeigen	Bis Ende December 1896	Die für den Oesterr.-Ungar.-Rumänischen; Rumänisch-Norddeutschen und Rumänisch-Süddeutschen Eisenbahn-Verband, sowie die für den Güterverkehr Rumänien—Lindau und Vorarlberg und Rumänien-Elbeumschlag giltigen Tarife	Verschieden	Bei Erreichung von 300.000 Francs Gesammt-Transportgebühr **10% (zehn Percent) Nachlass** von jenen Frachtantheilen, welche in die zur Zeit der Aufgabe der Transporte giltigen Frachtsätze des Oesterr.-Ungar.-Rumänischen Eisenbahnverbandes für den betreffenden Artikel rücksichtlich der Strecke von Wien (St.E.G.), resp. Marchegg, Budapest d. p. t. p. u. Köbánya, Fiume und Triest bis Verciorova eingerechnet sind, mit der Beschränkung jedoch, dass nach Befriedigung der an dem Transporte eventuell betheiligten fremden Bahnen und nach Abzug der 10%igen Refactie für die in Betracht kommenden Linien der kgl. ungar. Staatsbahnen, ferner für die Strecken Marchegg—Wien und Bruck a. L.—Wien der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft mindestens ein Einheitssatz von 1 (ein) Kreuzer per Tonnen-Kilometer, unter Hinzurechnung von je 2 Kreuzer Manipulationsgebühr pro 100 kg und für die kgl. ungar. Staatsbahnen 5% Transportsteuer, verbleiben muss, über welche Grenze hinaus keine Refactie liquidirt wird	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Duplicat-Frachtbriefe, welche auf die reclamirende Firma als Versender zu lauten haben und bis längstens Ende Juni 1897 an die Direction der kgl. ungar. Staatsbahnen (C III b) vorzulegen sind. Die vorgelegten Frachtdocumente dürfen keinen Refactiestempel tragen und werden der reclamirenden Firma nicht zurückgestellt	Besondere Bemerkungen. Siehe nachstehende Seite

Besondere Bemerkungen.

Die unter gegenwärtiger Post für von Wien, Marchegg, Budapest, Köbánya, Fiume und Triest nach rumänischen Stationen und umgekehrt beförderten Sendungen verlautbarten Refactien haben unter Aufrechthaltung der publicirten übrigen Bedingungen und bei Einrechnung in die stipulirte Minimal-Frachtsumme auch für solche Sendungen Giltigkeit, welche mit Umkartirung in Predeal oder Verciorova in jenen Relationen des directen Verkehres befördert werden, bezüglich welcher im Sinne der Publication die Flüssigmachung der Refactie in Anspruch genommen werden kann. Insferne solche Sendungen laut der für den directen Verkehr giltigen Waarenclassification auf Umexpedition angewiesen sind, wird zur Grundlage für die Berechnung der zu erstattenden Refactie jene Waarenclasse angenommen, in welche der betreffende Artikel laut der für den Localverkehr der österr. und ungar. Bahnen giltigen Waarenclassification rangirt.

Jene von österr.-ungarischen oder deutschen Stationen nach rumänischen Stationen oder umgekehrt zu befördernden Transporte, deren Instradirung ganz oder theilweise über Suczawa zu erfolgen hat, sind sowohl von der Einrechnung in die Minimal-Frachtsumme, als auch von jeder Begünstigung ausgeschlossen.

Als Basis für die Feststellung der stipulirten Minimal-Frachtsumme werden unter Ausserachtlassung der Nebengebühren und Nachnahmen nur jene reinen Transportgebühren angenommen, welche sich für den betreffenden Artikel, bezw. Transport unter Zugrundelegung des zur Zeit der Aufgabe desselben giltigen Frachtsatzes des Oesterr.-Ungar.-Rumänischen Verbandstarifes ergeben, und zwar:

a) Für Sendungen von oder nach Wien loco und transit und sämmtlichen übrigen österr. und deutschen Stationen werden die in die Minimal-Frachtsumme einzurechnenden Transportgebühren in der Weise ermittelt, dass rücksichtlich derselben die von Wien (St.E.G.) bis zur betreffenden rumänischen Bestimmungsstation giltigen directen Frachtsätze berechnet werden.

b) Bei Sendungen von oder nach solchen ungarischen Stationen, deren Verkehr mit den betreffenden rumänischen Bestimmungsstationen sich ausschliesslich über Budapest oder Köbánya bewegt und welche über directe Frachtsätze verfügen, ferner bei Sendungen von oder nach Budapest (Bahnhöfe am linken Donauufer) und Budapest-Kelenföld loco und transit, und endlich von oder nach Köbánya (beide Bahnhöfe) loco und transit, bilden die von der bezeichneten ungarischen Station bis zur rumänischen Bestimmungsstation giltigen directen Frachtsätze die Basis der einzurechnenden Transportgebühren.

c) Bei Sendungen von oder nach Fiume und Triest bilden die von diesen Stationen bis zur rumänischen Bestimmungsstation giltigen directen Frachtsätze die Basis der einzurechnenden Transportgebühren.

1. Die percentuelle Refactie wird von den factisch eingehobenen Transportgebühren liquidirt, und zwar:

a) Von den jeweilig für die Strecke Wien (St.E.G.)—Verciorova eingerechneten Frachtantheilen bezüglich aller von Wien (St.E.G. oder K.F.N.B.), sowie von anderen österr. und deutschen Stationen im directen Verkehre nach Rumänien und umgekehrt beförderten Sendungen, deren Verkehr unter Berührung von Wien ganz oder theilweise über Bruck a. L. oder Marchegg bis und ab Predeal und Verciorova vermittelt wird.

b) Von den jeweilig für die Strecke Marchegg—Verciorova eingerechneten Frachtantheilen bezüglich aller von den österr. oder deutschen Stationen im directen Verkehre nach Rumänien und umgekehrt beförderten Transporte, deren Verkehr, ohne Wien zu berühren, ganz oder zum Theil via Marchegg, Szakolcza, Vlarapass, Zsolna oder Ruttka bis und ab Predeal und Verciorova vermittelt wird.

c) Von den jeweilig für die Strecke Budapest d. p. t. p. u.—Verciorova eingerechneten Frachtantheilen bei allen von Budapest (Bahnhöfe am linken Donauufer) und Budapest-Kelenföld, ferner von solchen ungar. Stationen, deren Verkehr bis und ab Predeal und Verciorova ausschliesslich oder theilweise über Budapest bedient wird, nach Rumänien oder umgekehrt beförderten Sendungen.

d) Von den jeweilig für die Strecke Köbánya alsó p. u.—Verciorova eingerechneten Frachtantheilen bei allen von Köbánya (beide Bahnhöfe), sowie von solchen ungarischen Stationen, deren Verkehr bis und ab Predeal und Verciorova ausschliesslich über Köbánya bedient wird, nach Rumänien und umgekehrt beförderten Sendungen.

e) Von den jeweilig für die Strecke Fiume—, resp. Triest—Verciorova eingerechneten Frachtantheilen bei allen von Fiume, resp. Triest nach Rumänien und umgekehrt beförderten Sendungen, welche ausschliesslich via Predeal und Verciorova instradirt werden.

2. Ueber die ziffermässigen Beträge der im Sinne der Punkte 1. a), b), c), d) und e) entfallenden Refactien ertheilt die Direction der kgl. ungar. Staatsbahnen (Tarif-Abtheilung) den auf die gegenwärtige Begünstigung Anspruch erhebenden Parteien Auskunft. Im Falle einer während der Giltigkeitsdauer des Zugeständnisses eintretenden Aenderung der die Basis der Begünstigung bildenden Frachtantheile bleiben die zur Zeit giltigen Netto-Frachtsätze aufrecht.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
460	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Holz der Classe C und des Specialtarifes 2	Vág-Besztercze	Bodenbach (St.E.G. oder B.N.B.)	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen, Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarife der betheiligten Verwaltungen	Bestehen keine directen Frachtsätze	kr. 91·5		Im Rückvergütungswege	Auf den Namen des Reclamanten als Versender lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, welche längstens bis Ende März 1897 vorzulegen sind, widrigenfalls jeder Refactieanspruch erlischt	
					Tetschen (Oe.N.W.B. oder B.N.B.)					91·5				
					Tichlowitz					91·5				
					Nestersitz-Pömmerle					91·5				
					Gross-Priesen					91·5				
					Schönpriesen					91·5				
					Aussig (St.E.G. od. Oe.N.W.B.)					91·5				
					Schreckenstein					91·5				
					Lobositz					91·5				
					Raudnic					91·5				
					Theresienstadt					91·5				
					Kralup					90·0				
					Prag (St.E.G. od. Oe.N.W.B.)					84·0				
					Lieben (St.E.G. od. Oe.N.W.B.)					84·0				
					Brünn (St.E.G.)					47·8				
					Bisenz Stadt					37·6				
					Ungar.-Hradisch Stadt					32·9				
461	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Mehl und Mahlproducte	Göding (K.F.N.B.)	Gaya	Frachtzahlung mindestens für 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarife	kr. 23·6	kr. 15	kr. 8·6	Im Kartirungswege		
					Butschowitz	10.000 kg			33·5	31	2·5			

Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): von	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif: Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
462	Oesterr. Nordwestbahn		Eichenholzextract	K o r n e u b u r g	L a u b e	Bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen	14 Tage nach erfogter Publication bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1896	Oesterr. Donau-Umschlagstarif vom 1. April 1893		a) 184 Centimes *) b) 110 Centimes *)		a) Im Kartirungswege b) Im Rückvergütungswege	ad b) Gegen Vorlage der auf den Namen des Reclamanten als Aufgeber lautenden Frachtbrief-Duplicate für den Transport per Bahn von Korneuburg bis Laube und per Schiff von Belgrad nach Korneuburg und der Schiffsconnossements für die Verschiffung per Elbe nach Hamburg oder Harburg. Diese Documente, welche keinen bahnämtlichen Rückvergütungsstempel tragen dürfen, sind längstens bis Ende April 1897 in Vorlage zu bringen	*) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten; dieselbe beträgt ad a) 12 Centimes, ad b) 6 Centimes pro 100 kg. Die Frachtsätze gelten nur für Sendungen von Belgrad, Mitrovitz und Zupanje bei directer Abfertigung ab Belgrad über Korneuburg Donau-Umschlag. Für die Donaustrecke wird ein Frachtsatz von 180 Centimes pro 100 kg berechnet
463	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	k. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Ein tägliches Zeitungspacket im Gewichte bis zu höchstens 20 kg bei Beförderung mit den Nordbahn-Schnellzügen Nr. 3 und 5, bezw. mit den ab Schönbrunn anschliessenden Zügen	Wien Nordbahnhof	Jägerndorf	Auflieferung der Zeitungspackete mit ordnungsgemäss ausgefertigten Eilfrachtbriefen unter einer deutlichen, vorher namhaft zu machenden Adresse derart rechtzeitig, dass die Aufgabe und eventuell die Verwiegung anstandslos erfolgen kann, mindestens jedoch 15 Minuten vor Abgang der bezeichneten Züge und in einer conformen, leicht erkennbaren Verpackung. Vorsorge des Adressaten für die Abnahme der Zeitungspackete in der Adressstation ohne vorhergegangene Avisirung. Haftung des Versenders für alle Folgen, welche aus Ursache der Nichteinhaltung der Bestimmungen betreffs der postzwangspflichtigen Güter durch denselben entstehen. Für zufällige Verspätungen innerhalb der reglementmässigen Lieferfrist wird eine bahnseitige Haftung nicht übernommen	Vom 1. März 1896 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1896	Tarif für den Mährisch-Schlesischen Nachbarverkehr vom 1. Juli 1893	736·2 kr.	530·0 kr.	206·2 kr.	Im Kartirungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		per 100 kg		Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)			
464	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Betheiligten Verwaltungen	Steinsalz	Wieliczka	Pilsen	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1896	Localtarife	Besteht kein directer Frachtsatz	200·8 kr.		Im Kartirungswege		
465	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Seegras	Dzieditz	Wien Nordbahnhof	Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens aber für 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien zu besorgen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. December 1896	Localtarif	113 kr.	87·4 kr.	25·6 kr.	Im Kartirungswege		
466	Südbahn-Gesellschaft	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Mineralkohle	Markt-Tüffer	Assling	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Auf- und Abladen durch Parteiorgane	Vom 1. März 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarife	81 Heller	66 Heller	15 Heller	Im Kartirungswege		Unter gleichzeitiger Ausserkraftsetzung der im Vrdgs.-Bl. Nr. 150 vom 28. December 1895, sub Pos. 2605, publicirten Frachtermässigung

Ausserkraftsetzung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6		7	8
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der betheiligten Bahnverwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Zeitpunkt der Aufhebung	Besondere Bemerkungen
6	Nr. 2 vom 9. Jänner 1896	105	Kaiser Ferdinands-Nordbahn, K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Ein tägliches Zeitungspacket bis zu 10 kg bei Beförderung mit dem Nordbahn-Schnellzuge Nr. 5	Wien Nordbahnhof	Jägerndorf	29. Februar 1896	Neues Frachtzugeständniss für derlei Expeditionen wird in dem vorliegenden Verordnungs-Blatte verlautbart
7	Nr. 150 vom 28. December 1895	2605	Südbahn und k. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Mineralkohle	Markt-Tüffer	Assling	29. Februar 1896	In Folge Erhöhung des Antheiles der k. k. österr. Staatsbahnen

Bau-Ausschreibung.

Auf der k. k. Staatsbahnlinie Lemberg—Podwołoczyska ist für die **Erweiterung der Stationen Krasne und Złoczów** die Ausführung eines **Theiles der Hochbauten** im Offertwege zu vergeben.

Die Bauvergebung erfolgt gegen Pauschalpreise in zwei Abtheilungen.

Die annäherungsweisen Kosten der zur Vergebung gelangenden Arbeiten betragen abgerundet:

Abtheilung I für die Station Krasne . . .	58.000	Gulden ö. W.,
„ II „ „ „ Złoczów . .	65.000	„ „
Zusammen	123.000	Gulden ö. W.

Die Bauarbeiten sind derart zu betreiben, dass sämmtliche Hochbauten am 1. November 1896 der anstandslosen Benützung übergeben werden können.

Die näheren Bestimmungen für die Einbringung der Angebote, die zur Benützung hiefür vorgeschriebenen Formularien, die Preisliste, der summarische Kostenanschlag, die Bedingnisse und die Projectspläne sind bei der gefertigten k. k. General-Direction (Wien, XV. Bezirk, Westbahnhof, Fachabtheilung 2) und bei der k. k. Eisenbahn-Bauleitung in Lemberg einzusehen und von den Offerenten zu fertigen.

Diese Behelfe sind mit Ausnahme der Projectspläne bei diesen Dienststellen auch gegen Bezahlung erhältlich.

Die bezüglichen Angebote, zu welchen nur die vorgeschriebenen Offertformulare verwendet werden dürfen, sind versiegelt spätestens bis 28. Februar 1896, 12 Uhr Mittags, bei der gefertigten k. k. General-Direction einzureichen. Die Offerteröffnung findet am gleichen Tage um 2 Uhr Nachmittags statt. Das Offert kann auf eine oder auf beide Abtheilungen lauten, und hat der Offerent bis zum 23. März 1896 im Worte zu verbleiben.

Zur Danachachtung wird ausdrücklich hervorgehoben, dass nur jene Offerenten bei der Offertverhandlung auf eine Berücksichtigung ihres Angebotes zählen können, welche in einer alle Zweifel ausschliessenden Weise ihre finanzielle und technische Leistungsfähigkeit bezüglich der von ihnen zu übernehmenden Aufgabe darzuthun vermögen. Das zu erlegende Vadium beträgt für die Abtheilung I 2900 fl., für die Abtheilung II 3100 fl. und für beide Abtheilungen 6000 fl., hat im Erstehungsfalle die Vertragscaution zu bilden und ist entweder bei der Hauptcasse der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen in Wien oder bei der Casse der k. k. Eisenbahn-Betriebsdirection in Lemberg zu erlegen.

Offerte, bei welchen eine der als Bestandtheile derselben bezeichneten und zur Einsichtnahme aufliegenden Beilagen von dem Aussteller des Offertes nicht unterschrieben wurde oder betreffs welcher der Erlag des Vadiums nicht bis zur Frist für die Einbringung der Offerte erfolgte, ferner solche Offerte, in welchen eine gänzliche oder theilweise Aenderung der Offertgrundlagen angestrebt wird, werden als nicht eingelangt betrachtet.

Wien, im Jänner 1896.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

(Nachdruck wird nicht bezahlt.)

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 19. **Wien, 18. Februar 1896.** **IX. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Gesetz vom 14. Jänner 1896,*) betreffend den Nachtragsvoranschlag für den Bau zweier Hangars in Triest.

Mit Zustimmung beider Häuser des Reichsrathes finde Ich anzuordnen, wie folgt:

§ 1.

Die sich aus dem nachfolgenden Nachtragsvoranschlage ergebenden Aenderungen des Finanzgesetzes pro 1895 vom 27. Juli 1895, R.-G.-Bl. Nr. 107, werden genehmigt.

§ 2.

Mit dem Vollzuge dieses Gesetzes ist Mein Finanzminister betraut.

Wien, am 14. Jänner 1896.

Franz Joseph m. p.

Badeni m. p. **Biliński** m. p.

Nachtragsvorlage zum Staatsvoranschlage für das Jahr 1895.

Erforderniss.

Capitel	Titel	Paragraph	Staatsausgaben	ordentliches Erforderniss	ausserordentliches Erforderniss	Summe
				Gulden österr. Währung		
27	9	—	Erforderniss für den Bau zweier Hangars am Molo II des neuen Hafens in Triest	—	52.000	52.000

Bedeckung.

Capitel	Staatseinnahmen	ordentliche Einnahmen	ausserordentliche Einnahmen	Summe
		Gulden österr. Währung		
43	Einnahmen aus der Abrechnung mit den ehemaligen Concessionären der Lagerhäuser in Triest, und zwar: a) Amortisationsreserve für das erste Lagerhausanlehen per . . . . 43.301 fl. 58 kr. b) Quote des bei der Finanz-Landescasse in Triest erliegenden Ueberwachungspauschales per . . . . . . 8.698 fl. 42 kr. zusammen . 52.000 fl. — kr.	—	52.000	52.000

*) Enthalten in dem am 15. Februar 1896 ausgegebenen IX. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 24.

Donauregulirungs-Commission.

Bericht über den Fortgang und die Durchführung der Donauregulirungsbauten, sowie über die Fondsgebahrung im Jahre 1894.

Gemäss Artikel VIII ihres Statutes vom 7. October 1882 hat die aus Vertretern des Staates, des Landes Niederösterreich und der Gemeinde Wien gebildete Donauregulirungs-Commission den genannten drei Curien alljährlich einen Bericht über die Bauthätigkeit, sowie über die Gebahrung mit dem Donauregulirungsfonds zu erstatten. Der demgemäss für das Jahr 1894 erstattete Bericht behandelt in erster Linie den Fortgang der Regulirungsarbeiten und die Art der Durchführung derselben unter Beibehaltuug der bisher üblichen Eintheilung der Regulirungsstrecke in die drei Abtheilungen: Ispermündung—Nussdorf, Nussdorf—Albern, Albern—Theben.

Baustrecke Ispermündung—Nussdorf (128 km).

I. Erhaltungsbauten. An solchen wurden ausgeführt: Reparaturen in den Strecken Isper—Schönbichl, Schönbichl—Dürrenstein, dann in den Tarifstrecken 1—8, die Aufholung des Steinwurfes am Bergauer Uferhaufen, die Wurfabtragung am Höfleiner Leitwerke und die Abgrabung an der Einmündung des Klosterneuburger Canals. Ausserdem wurden die Hufschlagbrücke über den Reisperbach verbreitert und ausgebessert, die Geländer längs der Spitz-Greiner Bezirksstrasse in Stand gehalten und einige die Schiffahrt behindernde Felsen und Kugeln aus dem Strombette gehoben.

II. Neubauten. Unter diesen sind aufzuzählen: Der Ausbau des Leitwerkes bei Rührsdorf, die Fortsetzung des Kremser Leitwerkes bis zur Schwimmschulinsel, die Grundwurfherstellung beim Einriss am unteren Mühlhaufen, die Baggerung der Cunette beim Umschlagplatze der Oesterr. Nordwestbahn nächst Korneuburg, der Bau dreier Faschinentraversen im Kritzendorfer Gschirrwasser, dann die Zuschüttung hinter dem Kuchelauer Leitwerke und die Verlängerung des Grundwurfes für dieses Leitwerk.

Ausbau des Leitwerkes bei Rührsdorf. Gestützt auf den bereits in den Jahren 1892 und 1893 hergestellten stromseitigen Grundwurf wurde im Baujahre 1894 durch den vollständigen Ausbau des Leitwerkes auf 1533·1 m Länge das rechte Stromufer an dieser Stelle dauernd festgelegt, und ist die früher bestandene Ueberbreite, sowie das alte Einrinnen theilweise abgebaut.

Fortsetzung des Kremser Leitwerkes bis zur Schwimmschulinsel. Durch die Herstellung des Anschlusses vom bisherigen oberen Ende dieses Leitwerkes bis zu dem an der Schwimmschulinsel bestehenden Baue, theils durch Ausbau des Leitwerkes auf dem bereits hergestellten Wurfe, theils durch volle Neuherstellung im restlichen Theile, ist nunmehr das linke Stromufer in der Strecke Stein—Krems vollständig ausgeführt. Gleichzeitig wurden hiebei durch Baggerung an einzelnen Stromstellen die Schiffahrtsverhältnisse wesentlich günstiger gestaltet.

Grundwurfherstellung beim Einrisse am unteren Mühlhaufen. Der bereits im Vorjahre begonnene Abbau des durch den Eisgang im Jahre 1893 entstandenen Uferbruches mittelst Herstellung eines Grundwurfes wurde im Baujahre 1894 vollendet und dadurch gleichzeitig die Trasse für das rechte Stromufer längs dieses Haufens festgelegt.

Baggerung der Cunette beim Umschlagplatze der Oesterr. Nordwestbahn nächst Korneuburg. Die Schiffahrtsverhältnisse nächst Korneuburg waren besonders bei kleinen Wasserständen jederzeit wenig günstige; namentlich bildete sich während des Hochwassers im Juni 1893 in der Nähe des Umschlagplatzes eine Schotterbank, die das Anlanden mit tiefer tauchenden Fahrzeugen nahezu unmöglich machte und dadurch den Umschlag vom Schiff auf den Waggon und umgekehrt sehr beeinträchtigte. Zur Behebung dieses Uebelstandes wurde eine Cunette ausgehoben und der volle Abbruch der Schotterbank der eigenen Thätigkeit des Stromes überlassen.

Das Kritzendorfer Gschirrwasser, ein mächtiger alter Donauarm, der seinerzeit die alte Naufahrt bildete, ist durch die Regulirung, bis auf das ihn durchziehende Klosterneuburger Gerinne, vollständig abgebaut. Zur Förderung der Verlanduug desselben, zur Entlastung der dasselbe abschliessenden Strombauten, sowie der im Jahre 1893 hergestellten Zufahrtsstrasse zur Korneuburg-Klosterneuburger Ueberfuhr ist es nothwendig, in diesen über 6 km langen Donauarm ein System von Traversen einzulegen. Die wichtigsten Traversen, die I., II. und VII., gelangten 1894 zur Ausführung, die anderen sollen in den folgenden Jahren nach Massgabe der verfügbaren Dotation hergestellt werden. Traverse II und VII mussten überdies zur Sicherung gegen Umgehung oder Abbruch der Landeinbindung in der Richtung der Achse über die dortselbst bestehende Rinne verlängert werden.

Zuschüttung hinter dem Kuchelauer Leitwerke und Verlängerung des Grundwurfes des letzteren. Die Fortsetzung des Grundwurfes für das Leitwerk Kuchelau-Nussdorf musste hauptsächlich aus dem Grunde erfolgen, um einerseits den Abbruch des gegenüberliegenden, in die neue Stromrinne fallenden Langenhaufens zu fördern und andererseits auch die Verlandung des durch diesen Bau abgebauten Beckens zu beschleunigen. Für die Zuschüttung hinter dem Leitwerke war das Bedürfniss nach Verwerthung des bei Nussdorf gebaggerten Materials und die Erlangung eines verwerthbaren Grundes im abgebauten Stromtheile hinter dem Leitwerke massgebend.

Baustrecke Nussdorf—Albern (14 km).

I. Erhaltungsbauten. a) Im Donaudurchstiche: Reparaturen in den Strecken Nussdorf—Reichsbrücke und Reichsbrücke—Durchstichende; b) im Wiener Donaucanale: Reparaturen in den Strecken Nussdorf—Döblingbach, Döblingbach—Sofienbrücke und Sofienbrücke—Canalende, dann eine Erhöhung und Verstärkung des linksseitigen Donaucanaldammes in der Freudenau. — Ausserdem wurde der Baggerschotter von der Vonwiller'schen Walzmühle zur Strassenanschüttung oberhalb der Kaiser Franz Josefs-Brücke verführt, und wurden der Baublock an der Floridsdorfer Hauptstrasse, die Längen- und Querstrassen in den Baugruppen X, XI und XII, der Platz XXIV D und der Tümpel in den Baugruppenreihen XXVIII und XXX angeschüttet, die Niveauregulirung der Strassen in den Baugruppen XXIV—XXVI durchgeführt und die Anschüttung in den Baugruppenreihen XXIV D und XXV B der Vorgartenstrasse, sowie der Baugruppenreihen XXV A B und XXVI C D der Querstrasse fortgesetzt.

II. Neubauten. Die bereits im Herbste 1892 begonnene Verstärkung des Marchfelder Schutzdammes von der Stadlauer Brücke bis zum Rettungshügel in der Lobau wurde im Berichtsjahre vollendet.

Baustrecke Albern—Theben (41 km).

I. Erhaltungsbauten. In dieser Strecke kamen zur Ausführung: Reparaturen der Eisschäden in der Tarifstrecke 11, am Dorfhaufen-Leitwerk und am Kuhstand-Uferbau bei Fischamend, eine Wurfergänzung oberhalb des Aufrittes beim Pfarrgraben am linken Donauufer, Reparaturen der Eis- und Hochwasserschäden in der 12. Tarifstrecke, eine Wurfergänzung in der Tarifstrecke 12, die Ergänzung des Grundwurfes an den Regulirungswerken Stritt-Unterhaufen bei Maria-Elend, die Reparatur der Mühlschüttler und die Versicherung der Elender Traverse, die Ausbesserung der Mitterhaufen- und Schütteltraverse, die Versicherung der Alberhaufentraverse in der Regelsbrunner Lehne, eine Grundwurfsverstärkung in der Tarifstrecke 13, die Aufholung des Wildungsmauer - Grundwurfes, die Reparatur des Streifplatzes bei Wildungsmauer, die Aufholung des Grundwurfes am Ruben- und Pankrazhaufen, die Reconstruction des Herrgottshaufen - Leitwerkes, eine Ausbesserung der Regulirungswerke in der 15. Tarifstrecke, die Baggerung der Einfahrt zum Winterhafen im Fischaflusse und die Setzung von sechs Haftstöcken im Gemeindegebiete von Hainburg. — Ausserdem wurde eine Fahrbrücke im Zuge des Gemeindeweges Mannersdorf-Schönau hergestellt und die Jochbrücke über den Schwechatbach bei Mannswörth ausgebessert.

II. Neubauten. Als solche sind anzuführen: Die Erhöhung und Verstärkung des Inundationsdammes von dem Lobauer Rettungshügel bis zum Schönauer Wasser, die Versicherung des Inundationsdammes bei Fischamend, die Herstellung eines Wasserablaufgrabens in den Gemeindeauen des Marktes Fischamend, die Fortsetzung des Inundationsdammes und des Sammelgrabens bei Fischamend, die Herstellung der Erdberme am linksseitigen Inundationsdamme von der Orther Uferstrasse bis zur 5. Fadenbach-Uebersetzung, die Fortsetzung des Grundwurfes für das Mühlhaufen-Leitwerk oberhalb Petronell, die Herstellung einer Steintraverse im Mühlaigl bei Deutsch-Altenburg und der weitere Ausbau des Schegelhaufen-Leitwerkes gegenüber Deutsch-Altenburg.

Versicherung des Inundationsdammes bei Fischamend. An der Krümmung des Inundationsdammes bei Fischamend, nächst dem Anschlusse des neuen Dammtheiles an den alten reconstruirten Damm, wurde anlässlich des Hochwassers durch den Wellenschlag die stromseitige Dammböschung so angegriffen, dass eine grössere Unterwaschung und in deren Folge ein eventueller Einsturz dieser Dammpartie zu befürchten war. Um dieser Gefahr vorzubeugen, wurde der Damm an dieser Stelle mit einer starken Steinvorlage geschützt.

Herstellung eines Wasserablaufgrabens in den Gemeindeauen von Fischamend. Die das Inundationsgebiet bildenden Auen nächst Fischamend sind vielfach von Gruben und Wasserläufen durchschnitten, in denen nach einem Hochwasser grosse Wassermassen zurückbleiben. Letztere bilden stagnirende Wässer, welche eventuell die Ursache von Epidemien werden können und sonach ein entschiedener sanitärer Uebelstand sind. Zur Ableitung dieser zurückgebliebenen Wässer wurde nunmehr längs des Dammes ein Ablaufgraben hergestellt.

Fortsetzung des Inundationsdammes und des Sammelgrabens bei Fischamend. Der Inundationsdamm bei Fischamend wurde im Sinne des principiell bereits genehmigten generellen Projectes um weitere 0·7 km verlängert.

Herstellung der Erdberme am linksseitigen Inundationsdamme von der Orther Uferstrasse bis zur fünften Fadenbachübersetzung. Die bereits im Vorjahre hergestellte Berme vom Schönauer Wasser bis Orth wurde im Berichtsjahre bis zur fünften Uebersetzung des Fadenbaches durch den Inundationsdamm verlängert.

Fortsetzung des Grundwurfes für das Mühlhaufen-Leitwerk oberhalb Petronell. Der im Vorjahre wieder hergestellte Wurftheil für dieses seinerzeit vollkommen auszubauende Leitwerk wurde mit Rücksicht auf die momentan verhältnissmässig sehr günstigen Bauverhältnisse, sowie zur Förderung der Verlandung hinter dem bereits bestehenden Bautheile um weitere 148·5 m verlängert.

Herstellung einer Steintraverse im Mühlaigl bei Deutsch-Altenburg. Die bereits 1893 in Aussicht genommene Herstellung dieser zur Entlastung des Leitwerkes Alsterhaufen—Deutsch-Altenburg und zur Förderung der Verlandung des grossen abgebauten Beckens bei Deutsch-Altenburg bestimmten Traverse erfolgte nunmehr in diesem Baujahre. Jedoch musste diese Traverse mit Rücksicht auf deren erhöhte Inanspruchnahme statt, wie ursprünglich beabsichtigt war, aus Faschinen aus Stein hergestellt werden.

Weiterer Ausbau des Schanzelhaufen-Leitwerkes gegenüber Deutsch-Altenburg. Die bei Deutsch-Altenburg bestandene grosse Ueberbreite war bereits in den vorangegangenen Jahren theils durch ein volles Leitwerk, theils durch einen Grundwurf abgebaut worden. Dieser Grundwurf war jedoch in Gefahr, durch Eisgang oder Hochwasser zerstört zu werden. Auch war es im Interesse der Führung des Stromes bei Mittelwasser geboten, mit Benützung des bestehenden Wurfes als stromseitigen Grundwurf den Ausbau des vollen Leitwerkes ehethunlichst durchzuführen. Auch für die Verbesserung der Schiffahrtsverhältnisse war diese Bauführung von nicht geringem Werthe.

Fondsgebahrung.

Die Gesammteinnahmen des Jahres 1894 betragen einschliesslich eines vom Vorjahre verbliebenen Cassarestes per 51.387 fl. 44 kr. 2,309.015 fl. 62½ kr., denen Ausgaben in der Höhe von 2,289.285 fl. 35 kr. gegenüberstehen. Mit Ende December 1894 verblieb somit ein Ueberschuss von 19.730 fl. 27½ kr. Die eigenen Bruttoeinnahmen des Donau-Regulirungsfondes beliefen sich im Berichtsjahre auf 503.297 fl. 43½ kr. Hievon entfallen auf Activzinsen 6031 fl. 14 kr., auf den Erlös für Baugründe 329.724 fl. 27 kr., auf Kaufschillingsinteressen 24.937 fl. 31 kr., auf Mieth- und Pachtzinse 138.098 fl. 19½ kr., auf verschiedene Eingänge 4506 fl. 52 kr. In den Jahren 1882—1894 hat die Donauregulirungs-Commission unter dem Titel eigene Einnahmen insgesammt 5,897.426 fl. 58 kr. in Empfang erhalten.

Aus den eigenen Einnahmen pro 1894 wurden bestritten: die Steuern mit 3649 fl. 81 kr., die Erhaltungskosten der Kaiser Franz Josef-Brücke mit 5940 fl. 51 kr.,

die Parcellirungsauslagen mit 269.595 fl. 17 kr., die Auslagen für die Quaistrasse mit 57 fl. 60 kr., die Regiequote mit 6000 fl. Abzüglich des 1894 eingegangenen Ersatzes für 1893 bewirkte Baggerungen per 19.364 fl. 3 kr. ergibt dies einen Gesammtbetrag von 265.879 fl. 6 kr., so dass sich die eigenen Nettoeinnahmen auf 237.418 fl. 37½ kr. stellen. Da der Fonds der eigenen Einnahmen nach den Bestimmungen der Gesetze aus dem Jahre 1882 zum Baufonde jährlich 300.000 fl. beizutragen hat, ergibt sich sonach ein Abgang von 62.581 fl. 62½ kr., welcher jedoch in den Ueberschüssen der eigenen Einnahmen pro 1892 und und 1893 von zusammen 140.907 fl. 25 kr. seine Deckung findet.

Die Activen des Donauregulirungsfonds bestanden ausser dem vorerwähnten Cassareste per 19.708 fl. 27½ kr. aus:

1. den Baugründen auf dem rechten Ufer der Donau in Wien, oberhalb der Stadlauer Brücke, und zwar: parcellirte Gründe, einschliesslich der noch nicht genehmigten, aber bereits zur Parcellirung beantragten Grundflächen 309.904·56 Quadratklafter, nicht parcellirte Gründe nach Abzug von 40 pCt. für Strassen und öffentliche Plätze 57.261 Quadratklafter, disponible Landungsplätze 38.046 Quadratkl., Bäder 14.282 Quadratkl., öffentliche Landungsplätze 19.602 Quadratkl., öffentliche Zugänge 1731 Quadratkl., verpachtete Landungsplätze 43.356 Quadratklafter, zusammen 514.182·56 Quadratkl. mit einer Bewerthung von 8,370.673 fl. 40 kr;
2. den Baugründen am linken Donauufer, und zwar: den parcellirten Baustellen und Gruppen bei den Kaisermühlen mit 25.571·43 Quadratkl., den parcellirten Baustellen und Gruppen in Floridsdorf mit 1663 Quadratkl., den nicht parcellirten Baugründen bei den Kaisermühlen mit 1475 Quadratkl. und den nicht parcellirten Baugründen in Floridsdorf mit 54.056 Quadratkl., zusammen 82.765·43 Quadratklafter mit einer Bewerthung von 239.247 fl. 44 kr;
3. dem rechtsseitigen Terraine unterhalb der Stadlauer Brücke im Ausmasse von 539.548 Quadratkl., wovon auf das Terrain der Schiffmühlen 29.600 Quadratkl., auf öffentliche Landungsplätze 9378 Quadratkl., auf öffentliche Zugänge 296 Quadratkl., auf disponible Landungsplätze 4399 Quadratkl., auf das Hinterland der öffentlichen Landungsplätze 9899 Quadratkl., auf sonstigen Grundbesitz bei Kaiser-Ebersdorf 485.976 Quadratkl. entfallen. Bewerthet werden diese Gründe insgesammt auf 989.622 fl.;
4. dem Inundationsterraine mit einer Fläche von 1349 Joch 881 Quadratkl. im Werthe von 75.000 fl.;
5. dem Terraine des alten Donaustrombettes im Ausmasse von 463 Joch 1094 Quadratkl. im Werthe von 648.750 fl.;
6. der Kaiser Franz Josef-Brücke im Werthe von 2,449.410 fl.;
7. dem Hause des Donauregulirungsfondes am Erzherzog Carl-Platze im Werthe von 72.000 fl.;
8. dem Werthe der Bauhütten- und Inventargegenstände per 13.970 fl.;
9. den Forderungen des Donauregulifondes an rückständigen und bedungenen, künftighin fällig werdenden Grundkaufschillingen, an rückständigen Zinsen von solchen Kaufschillingen, an rückständigen Mieth- und Pachtzinsen per 771.946 fl. 1½ kr.

Die Gesammtsumme dieser Activen beträgt sonach 13,830.618 fl. 85½ kr.

Verkauft wurden im Jahre 1894 an Grundstücken: die Baustellen Nr. 4 K XII mit 112·07 Quadratklaftern, Nr. 5 K XII mit 115 Quadratkl., Nr. 6, 7, 8 K XII mit 364·93 Quadratkl., Nr. 1, 3 L XII mit 353·93 Quadratkl., Nr. 2, 4 L XII mit 344·41 Quadratkl., Nr. 1, 2 T X mit 345·25 Quadratkl., Nr. 6, 9, 10 B XXIV mit 431·81 Quadratkl., die Parcellen 2234/5 und 2222/6 in A XXV mit 288·07 Quadratkl., die Baustellen Nr. 4 M XI mit 292·44 Quadratkl., Nr. 15 A XLI mit 203·98 Quadratkl., Nr. 4, 6, 8 T XII mit 649·36 Quadratkl., Nr. 3, 4 T X mit 335·15 Quadratkl., Nr. 5 G XII mit 271·77 Quadratkl., Nr. 1, 2, 3 B XVII mit 534·61 Quadratkl., Nr. 1, 2, 3 A XVIII mit 616·33 Quadratkl., Nr. 17, 18 A XVII mit 525·02 Quadratkl., Nr. 1 B XV mit 122·32 Quadratkl., Nr. 8 A XIX und 3 C XX mit 532·52 Quadratkl., Nr. 8, 10 B XVII mit 496·49 Quadratkl. und die Einlage Z. 4313 mit 7573·14 Quadratkl., die Kaisermühlen-Baustellen Nr. 1 G mit 102 Quadratkl. und Nr. 1—100 mit 1479·97 Quadratkl., zusammen 15.790·58 Quadratklafter.

Hafenbauten in Russland.

Die russische Regierung beabsichtigt, in nächster Zeit in den Handelshäfen des Reiches eine Reihe von Neuanlagen durchzuführen, welche die Leistungsfähigkeit dieser Häfen, insbesondere jener im Schwarzen und Asow'schen Meere, im günstigsten Sinne beinflussen werden. Die besondere Aufmerksamkeit, welche von der Regierung der Entwicklung der an den genannten beiden Meeren gelegenen Häfen in handelspolitischer Beziehung zugewendet wird, gelangt schon in der Zuweisung der Geldmittel zum Ausdrucke, indem für Neuanlagen in den Ostseehäfen pro 1896 1,092.200 Rubel, für jene in den Häfen des Schwarzen und Asow'schen Meeres 3,485.250 Rubel, also mehr als das Dreifache angewiesen erscheint.

Der Gesammtaufwand der Staatsausgaben auf diesem Gebiete ist für das laufende Jahr mit 5,388.450 Rubel veranschlagt, gegen 4,800.900 Rbl. im Jahre 1895.

Diese Ausgaben beziehen sich auf nachstehende Hafenarbeiten:

I. In den Ostseehäfen.

St. Petersburg. Verbesserung des Seecanales, des Importhafens und mehrerer Schiffsländen. Verlängerung des linken Dammes des Seecanales um 70 Saschen (147 m), Vertiefung des Dampferbassins auf 22 Fuss, Bau von neuen Molen für Kohlen und Holz mit besonderen Quercanälen. Die Baukosten werden auf 2,000.000 Rubel veranschlagt und sollen theilweise durch die im Jahre 1895 eingeführte Hafensteuer auf importirte Waaren gedeckt werden; für 1896 wird ein Betrag von 500.000 Rubel angewiesen.

Riga. Dank der in der westlichen Dwina und im Hafen seit dem Jahre 1875 mit einem Kostenaufwande von 5,100.000 Rbl. durchgeführten Arbeiten besitzt dieser Hafen ein bequemes breites Fahrwasser mit einer

Tiefe von 21 und stellenweise 22 Fuss. An der Barre in der westlichen Dwina vermindert sich jedoch die Tiefe zur Zeit des Frühjahres um $3—4^1/_2$ Fuss und nöthigt die Schiffe, um durchfahren zu können, zum Löschen. Zur Bewältigung der hiedurch nothwendigen Baggerungen wird eine starke Baggermaschine angeschafft werden. Weiters wird im Interesse des Holzhandels, für den der jetzige Holzhafen nicht mehr genügt, der Bau eines neuen im Arme Suchaja-Dwina beantragt. Die Kosten für diese Bedürfnisse werden für das Jahr 1896 mit 272.500 Rbl. angesprochen.

Libau. Die Kosten für die im Libauer Hafen erforderlichen Neuarbeiten wurden Ende 1889 mit 9,500.000 Rbl. berechnet, Anfangs 1890 wurden über die schon erfolgten Summen noch 8,850.000 Rbl. für die nächsten 7 Jahre angewiesen. Hievon sind bisher 6,565.124 Rbl. verwendet worden, es verbleiben somit noch 2,284.876 Rbl. Der Hauptheil der Arbeiten wurde 1890 an Contrahenten abgegeben und soll am 1. Jänner 1897 vollendet sein. Pro 1896 stehen der Bau des Hafenquais nebst dessen Ausstattung, die Anlage von Schutzvorrichtungen und todten Ankern, die Fortsetzung der Baggerarbeiten u. a. m. in Aussicht, wofür in den Staatsausgaben 319.700 Rbl. eingestellt sind.

II. Im Weissen Meere.

Archangel. Da sich die Nothwendigkeit ergeben hat, den Hafen zu vertiefen, und zwar denselben an der Barre, sowie im Fahrwasser auf eine Tiefe von 22 Fuss zu bringen (wie in allen grösseren russischen Handelshäfen der Ostsee und des Schwarzen Meeres), wird die Verstärkung des dortigen Baggerparkes durch eine neue Maschine, ferner die Anlage eines Winterhafens und eines Hellings für die Baggermaschinen beabsichtigt und hiefür 297.500 Rbl. pro 1896 eingestellt.

III. In den Häfen des Schwarzen und Asow'schen Meeres.

Odessa. Für die Verbesserung des Hafens wird pro 1896 im Ganzen die Summe von 677.250 Rbl. angefordert. Dieselbe soll verwendet werden

1. für den Umbau des Wellenbrechers, für welchen im Ganzen 695.648 Rbl. benöthigt werden. Hievon wurden in der Jahren 1891—1895 318.000 Rbl. verausgabt, und da die Arbeiten noch 4—5 Jahre dauern werden, werden für 1896 60.000 Rbl. verlangt;
2. für Herstellungen im Quarantaine-Hafen und Verlängerung der Einfassungen desselben 20.500 Rbl.;
3. für den Bau eines Hafens für Cabotageschiffe zwischen dem Kriegs- und dem neuen Molo 400.000 Rubel. Die ausserordentliche Beengung der Schifffahrt im Odessaer Hafen, die sich besonders im Jahre 1894 zeigte, als der Umsatz auf 190,000.000 Pud (31,600.000 q) stieg, erfordert die allgemeine Erweiterung des Hafens, sowie die Specialisirung nach den einzelnen Handelsbranchen. In erster Linie steht die Vergrösserung der Vertäuungslinie für Cabotageschiffe, die jetzt im sogenanten Praktischen Hafen sehr beengt sind. Für den genannten Zweck beabsichtigt man, wie schon erwähnt, zwischen dem neuen Molo und dem Kriegsmolo einen eigenen Hafen zu bauen mit einer Tiefe von 19 Fuss und einer Quaianlage von 175 Saschen (367 m). Dieser Hafen ist für die grösseren Cabotageschiffe, auch für die kohlenführenden bestimmt, die diese Ladung aus den Asow'schen Häfen bringen. Der Hafenbau soll 550.000 Rbl. kosten und in zwei Jahren vollendet sein;
4. die Anlage des Cabotagehafens hat den Bau eines neuen Schutzmolos zur Folge, der sich vom Westende des bestehenden Wellenbrechers bis zu dem unlängst erbauten Naphtha-Molo (Länge $1^1/_2$ Werst) erstrecken wird. Die Kosten dieses Baues sind auf 2,500.000 Rbl. veranschlagt, die Bauperiode auf vier Jahre. Für 1896 werden 200.000 Rbl. angefordert.

Meriupol. Für diesen Hafen ist die Aufstellung eines grossen hydraulischen Krahnes vorgesehen, wofür pro 1896 die erforderlichen Mittel, 40.000 Rbl., angewiesen werden.

Taganrog. Für den Ausbau des Hafens werden für 1896 100.000 Rbl. angefordert. Von dieser Summe sollen bestritten werden: die Auslagen für Arbeiten an dem nördlichen Petroff-Molo, für Anschaffung und Aufstellung von fünf todten Ankern zur Vertäuung der Schiffe, für kleinere Quai- und Canalarbeiten und endlich für den Ankauf eines Bugsirdampfers für den Dienst im Hafen (30.000 Rbl.). Ausserdem soll ein eiserner Krahn mit einer Hebekraft von 17 t um 15.000 Rbl. aufgestellt werden.

Noworossisk. Für das Jahr 1896 werden 307.500 Rbl. angefordert für verschiedene Arbeiten, wie Signalisationsanlagen, Verbreiterung des Quais etc. Für Molobauten in Tnapse, Sotschi und Suchum werden pro 1896 350.000 Rbl., für den Umbau des Hafens in Poti 197.000 Rbl. angewiesen.

Batum. Im Jahre 1894 ist man in Batum bekanntlich zur Anlage eines eigenen Cabotagehafens geschritten, weil einerseits die Enge des Haupthafens und andererseits die offene Rhede für die einheimischen Cabotageschiffe, welche längs des ganzen Südufers des Schwarzen Meeres einen lebhaften Handel betreiben, viele Unbequemlichkeiten bot. Die ursprünglich hiefür angewiesenen Mittel betrugen 750.000 Rbl. Für das Jahr 1896 werden noch 100.000 Rbl. verlangt. Zur Hintanhaltung von Anschwemmungen vom Cap Burun-Tabic her und zum Schutze vor Nordwestwinden war Mitte der Achtziger-Jahre beim genannten Cap zum Baue eines Dammes geschritten worden mit einem Gesammtkostenaufwande von 320.000 Rbl., wovon pro 1896 noch 50.000 Rbl. zur Anweisung kommen. Die Bedürfnisse des Naphthahandels erfordern ferner in Batum die Anlage eines eigenen Naphthahafens und den Bau einer Anzahl eiserner Packhäuser. Hiefür werden pro 1896 90.000 Rbl. angewiesen. Mit Einschluss der für die Bauten erforderlichen Expropriationen stellt sich der Gesammtaufwand für diesen Hafen pro 1896 auf 436.500 Rubel.

Für die projectirte Anlage eines $17^1/_2$ Fuss tiefen Schiffahrtscanales in der Dnieprmündung (Gesammtkosten 2,223.000 Rubel) werden pro 1896 741.000 Rbl. angefordert.

Schliesslich kommen noch 600.000 Rbl. für Baggerarbeiten in den Häfen des Schwarzen und Asow'schen Meeres und 34.000 Rbl. für Aufstellung von todten Ankern an verschiedenen Küstenpunkten der beiden Meere zur Anweisung.

Wenn man zu den vorstehend aufgezählten Crediten noch 250.000 Rbl. für Hafenbauten im Kaspisee und 60.000 Rbl. für die Durchführung von Hafenuntersuchungen an verschiedenen Punkten der Schwarzen Meer-Küste, sowie noch 5000 Rbl. für Druckwerke und

200.000 Rbl. für unvorhergesehene Auslagen hinzurechnet, so ergibt sich der in den russischen Staatsausgaben für Hafenbauten präliminirte Gesammtaufwand von 5,388.450 Rbl., welcher jenen des Vorjahres um 587.550 Rubel überschreitet.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Localbahn Aschach - Neufelden. (Anordnung der Trassenrevision.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 3. Februar die k. k. Statthalterei in Linz beauftragt, hinsichtlich des von Josef Zaunegger in Grieskirchen vorgelegten Vorprojectes für eine normalspurige Localbahn von der Station Aschach a. d. Donau der Wels-Aschacher Localbahn nach der Station Neufelden der Mühlkreisbahn im Sinne der bestehenden Vorschriften die Trassenrevision einzuleiten. Bei dieser Amtshandlung wird auch insbesondere die Zweckmässigkeit der Anlage einer nächst der bestehenden Station Neufelden neu herzustellenden Betriebsstation zu erörtern sein. [H.-M.-Z. 69.440 ex 1895.]

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. (Linie Wien—Bodenbach: Ausweiche in Doxan.) Die für Zwecke der Johann Freiherr von Aehrenthal'schen Zuckerfabrik ausgeführte Herstellung der zwischen den Stationen Hrobec und Theresienstadt der Strecke Prag—Bodenbach gelegenen Ausweiche Doxan wurde genehmigt. [10. Jänner, H.-M.-Z. 69.691 ex 1895.]

— (Geleisevermehrung im Fabrikshofe in Pardubitz.) Im Fabrikshofe der Petroleumraffinerie der Firma D. Fanto & Cie. in Pardubitz werden die Geleise vermehrt. [8. Jänner, Z. 70.583 ex 1895.]

— (Linie Bruck a. d. L. — Hainburg: Bauliche Herstellungen in zwei Stationen.) Bei den Eingangsthüren des doppelten Wächterhauses in der Station Bruck a. d. L. wurde je ein hölzerner Thürvorbau und in der Station Pachfurth für Stationszwecke ein Kohlen- und Requisitenschuppen hergestellt. [26. Jänner, E.-M.-Z. 182/I.]

— (Linie Kralup — Welwarn: Bauliche Herstellung in Kralup.) Behufs Unterbringung der Revisionsschlosser wurden in der Station Kralup zwei Hütten hergestellt. [19. Jänner, H.-M.-Z. 3668.]

Oesterr. Nordwestbahn. (Linie Wien—Tetschen: Flugdach am Kohlenlagerplatze in Tetschen.) In der Station Tetschen wird für Zwecke des A. Leukert am Kohlenlagerplatze ein Flugdach hergestellt. [29. Jänner, Z. 252.]

Neue Wiener Tramway-Gesellschaft. (Anlage einer Weichenverbindung: Bauconsens) Auf Grund des anstandslosen Ergebnisses der am 21. Jänner durchgeführten politischen Begehung des Projectes der Neuen Wiener Tramway-Gesellschaft, betreffend die Anlage einer Weichenverbindung auf der Dampftramwaystrecke Westbahnlinie—Hütteldorf zwischen Haus Nr. 1 und 2 in der Märzstrasse, wurde Seitens der k. k. Statthalterei der Bauconsens ertheilt. [E.-M.-Z. 902.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Böhmische Nordbahn - Gesellschaft. (Anschaffung von 40 Kohlenwagen.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die vom Verwaltungsrathe der Böhmischen Nordbahn beabsichtigte Anschaffung von 40 Stück Kohlenwagen, wovon 30 Stück ohne Bremse nach den bereits mit Handelsministerial-Erlass vom 28. September 1890, Z. 41.482, genehmigten Typenplänen und 10 Stück mit Bremse nach den von der Gesellschaft nunmehr in Vorlage gebrachten Typenplänen in der Waggonfabrik F. Ringhoffer in Smichow erbaut werden sollen, genehmigt. [Z. 229/I.]

Kaschau-Oderberger Eisenbahn. (Einstellung von vier Biertransportwagen.) Das Eisenbahnministerium hat die von der Direction der Kaschau-Oderberger Eisenbahn in Vorlage gebrachten Typenpläne für Biertransportwagen mit Bremse, nach welchen die gräfl. Larisch-Mönnich'sche Brauhausverwaltung in Karwin vier Stück Wagen in der Nesselsdorfer Wagenbaufabrik mit der Bestimmung zur Einstellung in den gesellschaftlichen Fahrpark bestellt hat, mit der Aufforderung genehmigt, dass an diesen Wagen die vorgeschriebenen Fangschleifen gegen das Herabfallen des Bremsgestänges anzubringen sind. [Z. 123/I.]

Kaiser Ferdinands - Nordbahn. (Errichtung von Sanitätscorps zur Hilfeleistung bei Eisenbahnunfällen.) Die Verwaltung der Kaiser Ferdinands-Nordbahn wird zur Sicherung einer möglichst raschen und zweckdienlichen Hilfeleistung bei Personenverletzungen in Folge von Eisenbahnunfällen in den mit Rettungswagen dotirten Stationen Wien, Lundenburg, Prerau, Mähr.-Ostrau, Krakau und Bielitz Sanitätscorps errichten. Diese Sanitätscorps sind in erster Reihe für Hilfszüge bei Personenverletzungen bestimmt, doch können die einzelnen Mitglieder der Corps von ihren Dienstvorständen innerhalb des Dienstbereiches auch zur Hilfeleistung bei sonstigen Verletzungen und plötzlichen Erkrankungen herangezogen werden. Bei Eisenbahnunfällen mit Personenverletzungen haben die Sanitätscorps die an dem Unfallsorte in der Rettungsarbeit thätigen Aerzte fachgemäss zu unterstützen und die ihnen von den Bahnärzten übertragene oder auch ohne ärztliche Weisung zufallende Hilfeleistung durchzuführen. Auch haben sie die für eine wirksame Rettungsthätigkeit erforderlichen Vor- und Nebenarbeiten zu besorgen, die Uebertragung und Unterbringung von Verletzten zur weiteren Versorgung und Wartung zu bewerkstelligen, sowie die Begleitung und Wartung transportirter Verletzter zu übernehmen. Jedes Sanitätscorps besteht aus mehreren Gruppen, welche womöglich aus dem Stationsdienste angehörenden Bediensteten gebildet werden sollen, und nur dann, wenn solches Personale für diesen Zweck nicht in genügender Zahl verfügbar ist, durch Bedienstete und Arbeiter anderer Dienstzweige (Strecken-, Heizhaus-, Werkstättendienst, Materialdepot) in den betreffenden Stationen ergänzt werden dürfen. Jede Gruppe besteht aus 10 bis 12 Mann und gliedert sich in Sanitätsgehilfen und Sanitätsdiener mit je einem Gruppenleiter. An der Spitze jedes Corps steht der Corpsarzt für den fachärztlichen Theil und der rangsälteste Gruppenleiter als Corpsführer für die Dispositionen über die Gruppen zur Durchführung der fachärztlichen Anordnungen, sowie für die Leitung der selbstständigen Hilfeleistung innerhalb der durch die Instruction über die erste Hilfeleistung bei Verletzungen oder plötzlichen Erkrankungen gezogenen Grenzen. Die Gruppenleiter werden dem Stande der Beamten, eventuell Unterbeamten entnommen, wogegen die Mannschaft dem Stande der Unterbeamten, Diener und Arbeiter angehört. Bei der Auswahl der Bediensteten für die Corps wird nicht nur auf entsprechende geistige und körperliche Eignung, sondern auch darauf Rücksicht genommen, dass die dienstliche Verwendung, sowie die Wohnstätten aller Corpsangehörigen der Verfügbarkeit im Bedarfsfalle nicht hinderlich seien. Die Ausbildung der Gruppenleiter findet durch den in den betreffenden Stationen domicilirenden Bahnarzt, und dort, wo mehrere Bahnärzte domiciliren, durch den dafür von der Direction bestimmten statt; die Abrichtung der übrigen Gruppenmitglieder erfolgt durch die Gruppenleiter. Jeder zum Gruppenleiter Bestimmte hat nach Ablauf der bahnärztlichen Unterrichtes vor dem Bahnarzte durch eine Prüfung seine Ausbildung nachzuweisen. Nach vollständiger Abrichtung der Gruppen haben die Bahnärzte die Gruppenmitglieder ebenfalls einer Prüfung zu unterziehen und nach Massgabe des Prüfungsresultates festzustellen, welche dieser Gruppenmitglieder als Sanitätsgehilfen für selbstständige Hilfeleistung und für die Assistenz bei den Manipulationen der Aerzte zu bestimmen sind, und welche als Sanitätsdiener zu untergeordneten Handreichungen, sowie auch zum Tragen von Verletzten, zu den Arbeiten bei dem Aufladen dieser in Eisenbahnwagen und Fuhrwerke und zum Ausladen, zur Herbeischaffung von Behelfen u. s. w. zur Verwendung gelangen sollen. Im Laufe der ersten Hälfte eines jeden Jahres hat der Corpsarzt mit den einzelnen Gruppen seines Sanitätscorps Uebungen vorzunehmen. In der zweiten Jahreshälfte findet unter Leitung des Corpsarztes eine Gesammtübung für jedes Corps im Beisein von Vertretern der Direction statt. Um die Mitglieder des Sanitätscorps sowohl für die Hilfe leistenden Aerzte, als auch für das Publicum kenntlich zu machen, werden dieselben am linken Oberarm eine 8 cm breite lichtgraue Binde mit gewissen das Rangsverhältniss kenntlich machenden Unterscheidungszeichen tragen. Ueberdies wird auf sämmtlichen Binden ein fünfzackiger rother Stern, rechts von diesem der Anfangsbuchstabe der Heimatsstation des betreffenden Sanitätscorps und links die Nummer der Gruppe mit römischen Ziffern aus rothem Tuche angebracht sein. [G.-I.-Z. 332.]

Südnorddeutsche Verbindungsbahn. (Blockir-Einrichtung der elektrischen Distanzsignale in der Station Reichenberg.) Es hat sich die Nothwendigkeit ergeben, in der Station Reichenberg das in der Richtung gegen Habendorf situirte elektrische Distanzsignal zu dem Zwecke mit einer Blockir-Einrichtung zu versehen, damit dasselbe nur dann auf „Erlaubte Einfahrt" umgestellt werden kann, wenn der für

die Wechselrevision Verantwortliche die Umstellung dieses Signals ermöglicht. Dagegen ist das mit Blockir-Einrichtung versehen gewesene elektrische Distanzsignal in der Richtung gegen Rosenthal in Folge der Activirung der Apparate zur Sicherung der Ein- und Ausfahrten der Züge und zur centralen Stellung der Weichen in der Station Reichenberg entfallen, weil das betreffende Einfahrtsignal, welche mit elektrischer Controle ausgerüstet wurde, zugleich als Distanzsignal dient. Die bisher bestandene Blockir-Einrichtung des elektrischen Distanzsignales in der Richtung gegen Langenbruck bleibt unverändert. [G.-I.-Z. 2269.]

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. (Herstellung einer Telephonlinie zwischen Bisenz Stadt und dem Wächterhause bei der Abzweigung der Localbahn Bisenz Stadt—Bisenz-Pisek.) Obige Bahngesellschaft hat behufs leichterer Verständigung des Zugsexpedienten der Station Bisenz Stadt mit dem Central-Weichenwärter bei der Abzweigung der Localbahn nach Bisenz-Pisek zwischen dem Stationsbureau in Bisenz Stadt und dem Abzweigungswächterhause eine telephonische Verbindung herstellen lassen. [G.-I.-Z. 2456.]

Südbahn-Gesellschaft. (Herstellung einer Telephonlinie in Marburg Kärntner Bahnhof.) Die Südbahn-Gesellschaft hat im Einvernehmen mit der k. k. Post- und Telegraphen-Direction in Graz zwischen der Platzinspection in Marburg, Kärntner Bahnhof und der Signalhütte 3 a eine telephonische Verbindung herstellen lassen, welche auf Grund der allgemeinen Bestimmungen über den Gebrauch von Telephonanlagen für den Eisenbahnbetrieb activirt wurde. [G.-I.-Z. 1295.]

Erste Eisenbahnwagen-Leihgesellschaft. (Anschaffung von 250 Kohlenwagen.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die vom Verwaltungsrathe der Ersten Eisenbahnwagen-Leihgesellschaft vorgelegten Typenpläne für Kohlenwagen ohne, beziehungsweise mit Bremse, wonach 250 Stück Wagen, hievon 60 Stück mit Bremse, angeschafft und mit deren Ausführung die Waggonfabrik F. Ringhoffer, die Nesselsdorfer Wagenbau-Fabriksgesellschaft, die Maschinen- und Waggonfabriks-Actiengesellschaft in Simmering und die Erste galizische Waggon- und Maschinenbau-Actiengesellschaft in Sanok betraut werden sollen, genehmigt. [H.-M.-Z. 76.864 ex 1895.]

Nachrichten aus Ungarn.

Projectirte Localbahn Hegyes-Feketehegy—Gajdobra—Palánka. (Concessionsurkunde.) Der „Vasuti és közlekedési közlöny" Nr. 16 vom 5. Februar und dessen darauffolgende Nummern verlautbart die zufolge Erlasses des kgl. ungar. Handelsministers vom 25. Jänner 1896, Z. 5520, zu Gunsten des Ausbaues und Betriebes der im Bereiche des Comitates Bács-Bodrog projectirten Localbahn Hegyes-Feketehegy—Gajdobra—Palánka (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 45 ex 1894, Vorconcession Post 2, und Nr. 143 ex 1895) erflossene Concessionsurkunde. Concessionärin dieser im Bereiche des Comitates Bács-Bodrog (Bacska) von der Station Hegyes-Feketehegy der Hauptlinie Budapest—Zimony—Belgrad der kgl. Ungar. Staatsbahnen aus projectirten und diese in der Station Gajdobra mit der Linie Baja—Zombor—Ujvidék des Staatsbetriebes und weiterhin mit der Donau-Dampfschiffahrtstation Palánka verbindenden Linie ist die Bank für Transportwerthe in Basel als Rechtsnachfolgerin des ursprünglichen Concessionswerbers Carl Mezey. Die effectiven Baukosten der im Sinne des G.-A. XXXI ex 1880 und des diesen ergänzenden G.-A. IV ex 1888 als normalspurig zu erbauenden und zu betreibenden, 55·7 km langen Localbahn Hegyes-Feketehegy—Gajdobra—Palánka sind mit 1,890.000 fl., das ist mit 34.054 fl. per laufendes Kilometer, bemessen, von welcher Summe der Betrag von 110.000 fl. für Beschaffung der Fahrbetriebsmittel entfällt. Durch den Bau dieser Linie wird die Donau-Dampfschiffahrtstation Palánka ein Umschlagplatz für den Getreideverkehr im Bereiche der ost-westlichen Donaustrecke Vukovár—Palánka—Eisernes Thor.

Projectirte Zahnradbahn auf die Höhe des Blocksberges in Budapest. (Concessionsertheilung von Seiten des hauptstädtischen Municipiums.) Der Budapester Municipalausschuss hat den zwischen dem Magistrate und dem Concessionswerber Ingenieur Franz Novák als Projectant einer aus dem Bereiche des II. Bezirkes (Buda [Ofen]) auf die Höhe des Blocksberges zu den dortigen Villeggiaturen zu erbauenden Zahnradbahn mit elektrischem Betriebe (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 26 ex 1894) abgeschlossenen Vertrag genehmigt, kraft welchem der Unternehmung das Recht der Benützung hauptstädtischer Gründe, über welche die Trasse der Bahn ausschliesslich führen wird, zuerkannt wird. Hiedurch tritt, vorbehaltlich der ministeriellen Sanction, die vom hauptstädtischen Magistrate ertheilte Concession zum Baue und Betriebe der projectirten Bahn in Kraft.

Projectirte Localbahn Szatmár-Németi — Bikszád. (Politisch-administrative Begehung) Am 24. Jänner fand mit Beiziehung der Vertreter der interessirten Staats-, Comitats- und Gemeindebehörden die politisch-administrative Begehung der projectirten Localbahn Szatmár-Németi—Bikszád (vergl. Vrdgs.Bl. Nr. 59 ex 1892, Vorconcession Post 3) statt. Die projectirte Linie wird von der Station Szatmár-Németi der Hauptlinie Püspök-Ladány—Debreczen—Marmaros-Sziget—Körösmezö und der Localbahn Szatmár—Nagy-Bánya des Staatsbetriebes abzweigen und im Bereiche des Comitates Szatmár als Sackbahn vorläufig bis Bikszád führen.

Projectirte Fortsetzung der projectirten Miskolczer Strasseneisenbahn mit elektrischem Betriebe im Hámorthale. (Politisch-administrative Begehung.) Am 25. Jänner fand mit Beiziehung der Vertreter der interessirten Staats-, Comitats- und Gemeindebehörden die politisch-administrative Begehung einer in Fortsetzung der Miskolczer Strasseneisenbahn mit elektrischem Betriebe (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 137 und 143 ex 1895) im Hámorthale projectirten Localbahn statt, welche mit Berührung der Diósgyőrer Stahl- und Schienenwerke der kgl. Ungar. Staatsbahnen bis Alsó-Hámor (Comitat Borsód) führen wird (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 122 ex 1895).

Strasseneisenbahn mit elektrischem Betriebe Budapest—Ujpest—Rákospalota. (Technisch-polizeiliche Begehung und Betriebseröffnung.) Bei der unter Führung des Sectionsrathes Dr. Josef Stettina des kgl. ungar. Handelsministeriums und mit Beiziehung der Vertreter der interessirten Staats-, Comitats- und Gemeindebehörden, sowie jener der Strassenbahn-Verwaltungen abgehaltenen technisch-polizeilichen Begehung der Linie Budapest (V. Bez., Leopoldstadt) —Ujpest—Rákospalota der Budapester Vororte-Tramway (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 121 ex 1895) wurde im Einvernehmen mit den Projectanten mit den Vertretern der beiden in Pest exploitirenden Strasseneisenbahn-Gesellschaften der Wunsch ausgesprochen, die neue Linie durch entsprechende Anschlüsse mit den Budapester Strassenbahnnetzen zu verbinden. Dieser im Interesse des hauptstädtischen Verkehres principiell bedeutungsvolle Beschluss wurde vom Commissionsleiter mit der Zusage zu Protokoll genommen, hierüber dem Minister Bericht zu erstatten. Nachdem die Commission den Bauzustand und die Einrichtung der neuen Linie als entsprechend befand, ertheilte der Leiter derselben die Bewilligung zur Eröffnung des Betriebes.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. (Aenderung des Stationsnamens Leányvár.) Die Direction der kgl. Ungarischen Staatshahnen verlautbart, dass der bisherige Name der Station Leányvár der Eisenbahn Budapest-Leányvár-Doray-Esztergom (Gran) auf Leányvár-Csév abgeändert wurde.

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd. (Abfahrt des Dampfers „Imperatrix" nach Bombay.) Dieser Dampfer von 2334 T. Gehalt ist am 3. December 1895 mit 87 Passagieren und 640 Gewichtstonnen factischer Ladung von Triest nach Bombay abgegangen. Derselbe verschiffte hauptsächlich: nach Port Said 88 Colli Esswaaren, 1 Collo Mützen, 50 Colli Zucker, 24 Colli Wein, 3 Colli Kurwaaren, 3 Colli Baumwollwaaren, 1 Collo Manufacturwaaren, 22 Colli Bier, 6 Colli Schuhwaaren, 6822 Stück verschiedene Hölzer; nach Soerabaya 95 Colli Erdwachs, 2 Colli Kurzwaaren; nach Samarang 1 Collo Manufacturwaaren, 90 Colli Erdwachs; nach Massaua 1 Collo Musikinstrumente, 11 Colli Manufacturwaaren; nach Bushire 75 Colli Zündhölzchen; nach Suez 4 Colli Manufacturwaaren, 37 Colli Esswaaren, 13 Colli Holzwaaren, 104 Colli Zucker, 2 Colli Metallwaaren; nach Gedda 106 Colli Esswaaren, 12 Colli Wein, 3 Colli Manufacturwaaren; nach Aden 1 Collo Schuhwaaren, 17 Colli Esswaaren, 15 Colli Glaswaaren, 60 Colli Mehl, 13 Colli Glasperlen; nach Zanzibar 2 Colli Baumwollwaaren, 2 Colli Mützen; nach Hodeidah 2 Colli Schuhwaaren; nach Bombay 10 Colli Mützen, 32 Colli Knöpfe 773 Colli Papier, 160 Colli Baumwollwaaren, 50 Colli Farben

20 Colli Esswaaren, 44 Colli Kurzwaaren, 15 Colli Garne, 9 Colli Spielwaaren, 114 Colli Lampen, 64 Colli Holzwaaren, 142 Colli Manufacturwaaren, 193 Colli Metallwaaren, 88 Colli Glasperlen, 51 Colli Seife, 2 Colli Schuhwaaren, 160 Colli Glaswaaren, 122 Colli Wein, 6 Colli Musikinstrumente, 10 Stück lebendige Pferde; nach Bagdad 33 Colli Papier, 2 Colli Manufacturwaaren; nach Kurrachee 9 Colli Kurzwaaren, 15 Colli Seife; nach Bassorah 8 Colli Manufacturwaaren, 78 Colli Papier, 7 Colli Porzellan, 20 Colli Baumwollwaaren, 14 Colli Glasperlen, 13 Colli Mützen, 11 Colli Glaswaaren, 10 Colli Farben; nach Bushire 150 Colli Zucker, 25 Colli Zündhölzchen; nach Calicut 8 Colli Manufacturwaaren; nach Colombo 12 Colli Manufacturwaaren, 13 Colli Baumwollwaaren, 5 Colli Metallwaaren; nach Rangoon 21 Colli Glasperlen, 85 Colli Metallwaaren, 18 Colli Manufacturwaaren, 31 Colli Baumwollwaaren; nach Hobsonsbay 10 Colli Hopfen; nach Madras 2 Colli Musikinstrumente, 8 Colli Glasperlen, 5 Colli Holzwaaren, 11 Colli Metallwaaren, 26 Colli Garne, 35 Colli Wein; nach Calcutta 15 Colli Knöpfe, 267 Colli Papier, 85 Colli Baumwollwaaren, 21 Colli Kurzwaaren, 14 Colli Garn, 3 Colli Spielwaaren, 7 Colli Lampen, 4 Colli Holzwaaren, 42 Colli Manufacturwaaren, 146 Colli Metallwaaren, 11 Colli Glasperlen, 29 Colli Glaswaaren; nach Penang 28 Colli Manufacturwaaren, 7 Colli Papier, 12 Colli Baumwollwaaren, 24 Colli Metallwaaren, 15 Colli Garne; nach Singapore 61 Colli Baumwollwaaren, 5 Colli Holzwaaren, 5 Colli Metallwaaren, 100 Colli Papier, 4 Colli Porzellan, 4 Colli Knöpfe, 3 Colli Manufacturwaaren, 31 Colli Bier; nach Batavia 12 Colli Papier, 1 Collo Manufacturwaaren, 14 Colli Garne; nach Soerabaya 2 Colli Manufacturwaaren, 10 Colli Papier; nach Samarang 16 Colli Papier; nach Saigon 4 Colli Möbel; nach Padang 6 Colli Baumwollwaaren; nach Cheribon 37 Colli Garne; nach Hongkong 4 Colli Metallwaaren, 7 Colli Holzwaaren; nach Manila 41 Colli Garne; nach Kobe 25 Colli Manufacturwaaren, 16 Colli Farben. Der Gesammtwerth der ausgeführten Waaren betrug 531.396 fl. ö. W.

Oesterreichischer Lloyd. (Ankunft des Dampfers „Orion" von Santos.) Dieser Dampfer von 1763 Tonnen Gehalt ist am 11. December 1895 nach 35tägiger Fahrt mit 1 Passagier und 2368 Gewichtstonnen Ladung von Santos in Triest eingetroffen. Derselbe brachte: aus Santos 1,827.840 kg Kaffee (wovon 25.500 kg für Smyrna und 105.000 kg für Venedig); aus Rio de Janeiro 510.660 kg Kaffee, 2300 kg Häute; aus Bahia 27.600 kg Kaffee. Der Werth der eingeführten Waare betrug 2,367.825 fl. ö. W.

Oesterreichischer Lloyd.

Abfahrten ab Triest in der Woche vom 14. bis zum 20. Februar.

Adriatischer Dienst.

14. Februar, um 7 Uhr Früh: Dampfer „Danubio", Capitän L. Soich, nach Dalmatien bis Spizza, mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Traù, Spalato, Carober, Milnà, Cittavecchia, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Curzola, Orebich, Terstenik, Meleda, Gravosa, Ragusavecchia, Castelnuovo, Teodo, Perasto, Risano, Perzagno, Cattaro und Budua.

14. „ um Mitternacht: Dampfer „Carlotta", Capitän M. Zurich, nach Venedig.

15. „ um 7 Uhr Früh: Dampfer „Trieste", Capitän G. Lucovich, nach Dalmatien und Metkovich, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Postire, Pucischie, Macarsca, Gradaz und Fort-Opus.

17. „ um Mitternacht: Dampfer „Massimiliano", Capitän A. Mocole, nach Venedig.

18. „ um 7 Uhr Früh: Dampfer „Thetis", Capitän G. Scarpa, nach Dalmatien bis Cattaro, mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Zaravecchia, Sebenico, Spalato, Lesina, Curzola, Gravosa, Castelnuovo (Megline), Perasto, Risano und Perzagno.

19. „ um 7 Uhr Früh: Dampfer „Najade", Capitän P. Badessich, nach Dalmatien und Metkovich, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Sebenico, Traù, Milnà, Spalato, S. Pietro, Almissa, Macarsca, S. Giorgio di Lesina, Trapano und Fort-Opus, überdies S. Martino und Gelsa auf der Rückfahrt; Anschluss in Pola nach Cherso, Rabaz, Abbazia, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Valcassione und Porto Manzo.

19. „ um Mitternacht: Dampfer „Carlotta", Capitän M. Zurich, nach Venedig.

20. „ um 6 Uhr Abends: Dampfer „Graf Wurmbrand", Capitän A. Bilaffer, Eildampfer nach Cattaro, mit Berührung von Pola, Zara, Spalato und Gravosa.

Levante- und Mittelmeer-Dienst.

16. Februar, um 11 Uhr Vormittags: Dampfer „Flora", Capitän G. Gutmann, nach Smyrna, mit Berührung von Lussinpiccolo, Spalato, Gravosa, Cattaro, Antivari, Dulcigno, S. Giov. di Medua, Durazzo, Valona, Santi Quaranta, Corfu, Argostoli, Zante, Canea, Rethymo, Candien, Vathy, Cesmè und Khios.

16. „ um 7 Uhr Früh: Dampfer „Memfi", Capitän L. de Stabile, nach Thessalien und Constantinopel mit Verlängerung bis Braila, mit Berührung von Fiume, Corfu, Patras, Catacolo, Calamata, Syra, Piräus, Salonich, Cavalla, Lagos, Dedeagh, Dardanellen, Gallipoli, Rodosto, Burgas, Varna, Kustendje, Odessa, Sulina und Galatz. Ueberschiffung in Corfu nach Sajada, Parga, Prevesa und Salagora.

19. Februar, um Mittag: Dampfer „Cleopatra" Capitän G. Costanzo, nach Alexandrien, mit Berührung von Brindisi. Ueberschiffung in Alexandrien nach Port Said, Jaffa, Kaifa, Beyruth, Tripolis, Lattakia, Alexandrette, Mersyn, Larnaca, Limassol und Rhodus.

20. „ um 11 Uhr Vormittags: Dampfer „Saturno", Capitän L. Brelich, nach Constantinopel und Batum mit Berührung von Brindisi, Santi Quaranta, Corfu, Patras, Piräus, Dardanellen, Ineboli, Samsun, Kerasund, Rizeh und Trapezunt. Für Passagiere und Werthsachen Ueberschiffung in Corfu nach Albanien, in Piräus nach Thessalien, Chios und Smyrna und in Constantinopel nach Varna, Burgas, Kustendje, Odessa, Sulina, Galatz und Braila.

Dienst nach Ostindien, China und Japan.

20. Februar, um 4 Uhr Nachmittags: Dampfer „Maria Valerie", Capitän A. Fellner, nach Indien, China und Japan, mit Berührung von Port Said, Suez, Aden, Kurrachee, Bombay, Colombo, Penang, Singapore, Hongkong, Shanghai und Kobe.
Die Ladung nach Madras, und Calcutta wird in Colombo auf den Dampfer der Zweiglinie Colombo—Madras—Calcutta überschifft.

3. März, um Mittag: Dampfer „Imperator", Capitän G. Nicolich, nach Bombay, mit Berührung von Brindisi, Port Said, Suez und Aden. Anschluss in Bombay nach China und Japan bis Kobe.

Ohne Haftung für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Contumaz-Massregeln.

Verschiedene Mittheilungen.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des XXXV. Stückes.) Das am 14. Februar 1896 herausgegebene XXXV. Stück enthält unter

Nr. 1974: Verzeichniss der von der Lungenseuche betroffenen Sperrgebiete in Oesterreich-Ungarn, aus welchen die Einfuhr von Rindvieh auf Grund des Artikels 5 des Viehseuchen-Uebereinkommens vom 6. December 1891, sowie Ziffer 5 des Schlussprotokolles zu untersagen ist.

Nr. 1975: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Tirol und Vorarlberg vom 9. Februar 1896, Z. 3999, betreffend die Beschränkung der Einfuhr von Schweinen aus der Bukowina nach Tirol und Vorarlberg.

Nr. 1976: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Steiermark vom 9. Februar 1896, Z. 4280, betreffend die Gestattung der Einfuhr von Schweinen aus dem Bezirke Brčka und der Gemeinde Zabar gornji im Occupationsgebiete nach Steiermark.

Nr. 1977: Erlass des k. k. Ministeriums des Innern vom 10. Februar 1896, Z. 4570, an alle politischen Landesbehörden, betreffend das Verbot der Einfuhr von Rindvieh aus den von der Lungenseuche betroffenen Sperrgebieten des Deutschen Reiches.

Nr. 1978: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Salzburg vom 9. Februar 1896, Z. 1701, betreffend die Einfuhr von Schweinen aus Bosnien in das Herzogthum Salzburg.

Nr. 1979: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Schlesien vom 9. Februar 1896, Z. 2709, betreffend die Gestattung der Einfuhr von Mastschweinen aus dem Bezirke Brčka und der Gemeinde Zabar gornji des Bezirkes Gradačac in Bosnien nach Schlesien.

Nr. 1980: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Schlesien vom 9. Februar 1896, Z. 2763, betreffend die Beschränkung in der Einfuhr von Wiederkäuern aus Galizien nach Schlesien.

— (Inhalt des XXXVI. Stückes.) Das am 15. Februar herausgegebene XXXVI. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 1981: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Kärnten vom 9. Februar 1896, Z. 1958, betreffend die Wiedergestattung der Einfuhr von Mastschweinen aus dem Bezirke Brčka und der Gemeinde Zabar gornji in Bosnien nach Villach in Kärnten.

Nr. 1982: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Tirol und Vorarlberg vom 10. Februar 1896, Z. 4105, betreffend die Gestattung der Einfuhr von Schweinen aus dem Bezirke Brčka und der Gemeinde Zabar gornji im Occupationsgebiete nach Tirol und Vorarlberg.

Nr. 1983: Kundmachung der Landesregierung für Bosnien und die Herzegowina vom 4. Februar 1896, Z. 15.093/I, betreffend die Sperre des Ortes Novoselo sammt den im Umkreise von 5 km um denselben liegenden Orten für den Ab- und Zutrieb von Klauenvieh.

Nr. 1984: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Mähren vom 8. Februar 1896, Z. 4450, betreffend die Behebung der Beschränkung der Einfuhr von Klauenthieren aus Niederösterreich nach Mähren.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Einführung je eines Nachtrages II zum Localgütertarife Theil II, Heft 1, 2 und 3, giltig vom 1. Jänner 1896.

Mit Giltigkeit vom 1. März 1896 gelangt zum Localgütertarife Theil II, Heft 1, 2 und 3, giltig vom 1. Jänner 1896, je ein Nachtrag II zur Einführung.

Diese Nachträge enthalten:

I. Aenderungen der speciellen Bestimmungen für Thierbegleiter, welche am 1. April 1896 in Wirksamkeit treten.
II. Aenderungen und Ergänzungen.
III. Berichtigungen.

Hinsichtlich der im 1. Anhange zum Localgütertarife Theil II, Heft 1, zur Aufnahme gelangenden ermässigten Frachtsätze, welche am 21. März 1896 in Wirksamkeit treten, wird auf die in diesem Blatte Nr. 14, Seite 317, enthaltene Kundmachung vom 3. Februar 1896 verwiesen.

Exemplare der genannten Nachträge sind bei der k. k. General-Direction der Oesterreichischen Staatsbahnen zum Preise von je 10 kr. per Stück erhältlich.

Wien, am 12. Februar 1896. [93]

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen. A. priv. Buschtěhrader Eisenbahn.

Einführung neuer directer Fahrkarten.

Mit 1. März 1896 gelangen in den nachbenannten Relationen directe Fahrkarten zu den beigesetzten Preisen zur Einführung:

Von	Personenzug II. Cl.	Personenzug III. Cl.
	Gulden	
Krupa nach Postelberg über Saaz	1·28	0·67
Krupa nach Pilsen über Saaz	3·34	1·81
Krupa nach Oberleutensdorf über Komotau	2·02	1·05
Kolleschowitz nach Postelberg über Saaz	1·69	0·88

Wien, am 13. Februar 1896. [94]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Directer Verkehr zwischen Oesterreich-Ungarn, Serbien, Bulgarien und der Türkei.

Einführung des Nachtrages I zum Tarifhefte III.

Mit Giltigkeit vom 1. März 1896 gelangt der Nachtrag I zum Tarifhefte III vom 1. Jänner 1895 zur Einführung.

Derselbe enthält u. A. einen neuen Ausnahmetarif Nr. 31 für den Transport von Möbelwagen, dann Ergänzungen und Berichtigungen des Haupttarifes.

Exemplare des Nachtrages I sind bei den betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen, bezw. Stationen zum Preise von 15 kr. per Stück erhältlich.

Wien, am 13. Februar 1896. [95]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Deutsch-Schweizerische Eisenbahnverbände.

Einführung des IV. Nachtrages zum Tarife Theil I, Abtheilung A, und des II. Nachtrages zum Tarife Theil I, Abtheilung B.

Mit Wirksamkeit vom 20. Februar 1896 tritt der Nachtrag IV zum Tarife Theil I, Abtheilung A, giltig vom 1. Jänner 1893, und der II. Nachtrag zum Tarife Theil I, Abtheilung B, giltig vom 1. August 1889, in Kraft.

Wien, am 13. Februar 1896. [96]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Russischer Grenzverkehr.

Einführung eines Tarifnachtrages.

Mit 1. April 1896 tritt zu dem ab 1. Jänner 1896 giltigen Tarife Theil II, Heft 2, Ausnahmetarif für den Transport von Getreide etc. im Oesterreichisch-Ungarisch-Russischen Grenzverkehre der Nachtrag I in Kraft. Derselbe enthält eine Ergänzung der Tarifbestimmungen und Frachtsätze für galizische Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den betheiligten Verwaltungen um den Preis von 20 Hellern zu beziehen.

Wien, am 14. Februar 1896. [97]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Böhmisch-Sächsischer Kohlenverkehr.

Einführung eines neuen Tarifes und eines neuen Anhanges zum Tarife.

Am 1. April 1896 gelangt ein neuer Tarif, sowie ein neuer Anhang zum Tarife für den Böhmisch-Sächsischen Kohlenverkehr zur Einführung, und wird hiedurch der gleichnamige Tarif vom 10. September 1892 sammt Anhang und allen Nachträgen ausser Wirksamkeit gesetzt.

Exemplare dieses Tarifes, bezw. Anhanges sind ab 15. März 1896 durch die betheiligten Verwaltungen und Dienststellen zum Preise von 35 Kreuzer, bezw. 8 Kreuzer zu beziehen.

Wien, am 14. Februar 1896. [98]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Norddeutsch - Galizisch - Südwestrussischer Grenzverkehr. Bayerisch - Oesterreichisch - Russischer Grenzverkehr. Grenzverkehr Russland-Vorarlberg und Lindau.

Anwendung der Frachtsätze für Getreide u. s. w. ab Nowosielitza (Bahnhof) transit auf Getreide u. s. w. aus Rumänien.

Vom 1. April 1896 an finden die in den Tarifen für die vorbezeichneten Verkehre enthaltenen Frachtsätze für Getreide u. s. w. ab Nowosielitza (Bahnhof) transit auf per Achse in Nowosielitza einlangende Sendungen von Getreide u. s. w. aus Rumänien nur dann Anwendung, wenn diese Sendungen über Molnitza mittelst

Pruth-Ueberfuhr in Nowosielitza anlangen. Auf über andere Wege per Achse in Nowosielitza einlangende Sendungen von Getreide u. s. w. aus Rumänien haben die vorgenannten Frachtsätze keine Geltung.

Wien, am 14. Februar 1896. [99]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Inländischer Kohlenverkehr zwischen Stationen der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn, den k. k. priv. Böhmischen Commercialbahnen, der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn und den k. k. Oesterr. Staatsbahnen.

Einführung des Nachtrages I.

Am 1. April 1896 gelangt der Nachtrag I zum Ausnahmetarife vom 1. Jänner 1896 für den oben bezeichneten Kohlenverkehr zur Einführung.

Dieser Nachtrag enthält neue und abgeänderte Frachtsätze und ist ab 15. März 1896 durch die betheiligten Verwaltungen und Dienststellen zum Preise von 10 kr. zu beziehen.

Wien, am 15. Februar 1896. [100]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Inländischer Kohlenverkehr über Aussig, bezw. Bodenbach.

Einführung eines neuen Tarifes.

Mit 1. April 1896 tritt ein neuer Tarif für den inländischen Kohlenverkehr über Aussig, bezw. Bodenbach in Kraft und gelangt mit demselben Zeitpunkte der gleichnamige Tarif vom 1. Juli 1894 nebst Nachträgen 1—4 zur Aufhebung.

Der neue Tarif enthält theilweise Erhöhungen der seitherigen Frachtsätze.

Exemplare des Tarifes sind bei den betheiligten Verwaltungen und Dienststellen um den Preis von je 1 Krone erhältlich.

Teplitz, am 15. Februar 1896. [101]

Die Direction der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Böhmisch-Sächsischer Kohlenverkehr.

Einführung eines neuen Tarifes für Regiekohlen-Sendungen der königl. Sächsischen Staatseisenbahnen.

Mit 1. April 1896 tritt ein neuer Tarif für Regiekohlensendungen der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen nach Bodenbach, Eger, Franzensbad, Klingenthal, Moldau, Reitzenhain, Tetschen und Weipert in Kraft, durch welchen der gleichnamige Tarif vom 10. September 1892 nebst Nachtrag I aufgehoben wird.

Der neue Tarif enthält theilweise Erhöhungen der seitherigen Frachtsätze.

Exemplare des Tarifes sind bei den betheiligten Verwaltungen und Dienststellen um den Preis von je 5 kr. ö. W. erhältlich.

Teplitz, am 15. Februar 1896. [102]

Die Direction der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Elbe-Umschlagsverkehr Westösterreich-Riesa-Elbquai.

Einführung eines neuen Tarifes.

Am 1. April 1896 gelangt ein neuer Tarif für den obengenannten Verkehr zur Einführung, welcher neben Ermässigungen auch Erhöhungen der jetzt giltigen Frachtsätze enthalten wird.

Der neue Tarif wird vom 15. März 1896 an bei den betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen zum Kostenpreise bezogen werden können.

Prag, am 15. Februar 1896. [103]

Die General-Direction der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Mährisch-Schlesisch, bezw. Oberschlesisch-Oesterreichischer Kohlenverkehr via Wien.

Neuer Ausnahmetarif.

Mit 1. April 1896 gelangt für den Mährisch-Schlesisch-Oesterreichischen Kohlenverkehr über Wien, ferner für den Oberschlesisch-Oesterreichischen Kohlenverkehr über Wien je ein neuer Ausnahmetarif zur Einführung.

Gleichzeitig werden mit genanntem Tage die bisherigen Ausnahmetarife vom 1. Juni 1893 nebst Nachträgen I bis IV, bezw. vom 1. September 1895, ausser Wirksamkeit gesetzt.

Wien, am 15. Februar 1896. [104]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn
zugleich Namens der Verbands-Verwaltungen.

Directer Personen- und Gepäcksverkehr zwischen Stationen der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, der kgl. Ungarischen Staatsbahnen, der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn (einschliesslich der in deren Betriebe stehenden Localbahnen) und der Eperjes-Bartfelder Localbahn.

Neuer Tarif.

Am 1. April 1896 tritt für den obbezeichneten Verkehr ein neuer Tarif in Kraft, durch welchen der für den gleichen Verkehr ab 1. September 1893 giltige Tarif und Antheilstabelle sammt Nachträgen I und II ausser Kraft gesetzt wird.

Exemplare dieses Tarifes sind bei den betheiligten Verwaltungen erhältlich.

Budapest, am 14. Februar 1896. [105]

Die Direction der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn
im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Directer Personen- und Gepäcksverkehr zwischen Wien (Staatsbahnhof oder Nordbahnhof) und Budapest (m. á. v.) einerseits und Ancona, sowie Venedig andererseits über Fiume.

Einführung des Nachtrages I zum Tarife vom 1. November 1894.

Mit 1. April 1896 tritt zum Tarife für den angeführten Personen- und Gepäcksverkehr der Nachtrag I, enthaltend Fahrpreisänderungen, in Kraft.

Exemplare dieses Nachtrages können demnächst bei den betheiligten Verwaltungen bezogen werden.

Wien, am 14. Februar 1896. [106]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

K. k. priv. Böhm. Nordbahn-Gesellschaft. Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Einführung directer Fahrkarten zwischen Georgswalde-Ebersbach und Aussig via Bodenbach.

Mit 1. März 1896 gelangen directe Fahrkarten I., II. und III. Classe für Personenzüge zwischen den vorgenannten Stationen zur Einführung.

Die Preise dieser directen Fahrkarten betragen per Person wie folgt:

I. Classe	II. Classe	III. Classe
365	244	122

Kreuzer österr. Währung

Wien, am 15. Februar 1896. [107]

Oesterreichisch-Ungarisch-Rumänischer Personen- und Gepäcksverkehr über Predeal und Verciorova.

Einführung eines neuen Tarifes.

Mit 1. April 1896 gelangt ein neuer Tarif für den angeführten Personen- und Gepäcksverkehr, durch welchen der bisherige ab 1. Mai 1894 giltige gleiche Tarif ersetzt wird, zur Einführung.

Exemplare des neuen Tarifes können demnächst bei den betheiligten Verwaltungen um den Preis von 10 Kreuzer käuflich bezogen werden.

Wien, am 14. Februar 1896. [108]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Norddeutsch-Oesterreichischer Personenverkehr über Tetschen und Seidenberg.

Einführung von Rückfahrkarten zwischen Wien Nordwestbahnhof und Hamburg-Altona (Verbindungsbahn).

Ab 1. März 1896 gelangen in der Station Wien Nordwestbahnhof ermässigte Hin- und Rückfahrkarten mit 12tägiger Giltigkeitsdauer nach Hamburg-Altona (Verbindungsbahn) über Tetschen—Kötschenbroda—Riesa/Meissen — Leisnig — Leipzig — Halle — Stendal — Uelzen/Wittenberge zur Ausgabe.

Die Preise derselben betragen:

	I. Classe	II. Classe	III. Classe
Mark	142·60	100·90	59·80

In umgekehrter Richtung werden diese Rückfahrkarten zu denselben Preisen und vom gleichen Tage an ausgegeben werden.

Wien, am 12. Februar 1896. [109]

K. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Deutsch-Oesterreichischer-Schwedisch-Norwegischer Personenverkehr.

Einführung eines neuen Tarifes.

Am 1. April 1896 gelangt ein neuer Tarif für den Deutsch-Oesterr.-Schwedisch-Norwegischen Personenverkehr, durch welchen der gleichnamige Tarif vom 1. September 1890 nebst Nachträgen I und II aufgehoben wird, zur Einführung.

Der neue Tarif enthält zum Theil erhöhte Fahrpreise zwischen Wien Nordwestbahnhof einerseits und Christiania, bezw. Stockholm andererseits, dann zwischen Wien Nord- oder Staatsbahnhof einerseits und Christiania, Malmö und Stockholm andererseits, endlich zwischen Karlsbad einerseits und Malmö, bezw. Stockholm andererseits.

Wien, am 11. Februar 1896. [110]

K. k. priv. Oesterreichische Nordwestbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Kremsthalbahn.

Eröffnung der Haltestelle Linz Versorgungshaus.

Am 15. Februar 1896 wird die in km 3·6 der Linie Linz—Klaus-Steyrling zwischen den Stationen Linz und Traun gelegene Haltestelle Linz Versorgungshaus für den Personen- und Gepäcksverkehr eröffnet.

Von diesem Tage an werden sämmtliche Personenzüge der genannten Strecke in dieser Haltestelle bedingten Aufenthalt nehmen

Die Ausgabe der Fahrkarten an die in dieser Haltestelle einsteigenden Reisenden erfolgt für alle Relationen durch den Zugsführer am Zuge, welcher zugleich auch die Uebernahme und Ausfolgung des Gepäckes zu besorgen hat.

Linz, am 14. Februar 1896. [111]

Sonstige Nachrichten.

Süddeutscher Donau-Umschlagsverkehr über Passau und Regensburg, Theil II, vom 20. August 1892. (Einführung des Nachtrages IV.) Am 1. März gelangt der Nachtrag IV zum Tarife, welcher Aenderungen und Ergänzungen der allgemeinen Bestimmungen, sowie des Kilometerzeigers und der Tariftabellen enthält, zur Einführung.

Magdeburg-Bayerischer Gütertarif vom 1. October 1892. (Ergänzung des Ausnahmetarifes 1.) Mit Giltigkeit vom 10. Februar hat der Ausnahmetarif 1, Abtheilung B (für 1. Stammholz etc.) [Seite 98/99 des Tarifes] unter Anderem folgende Ergänzungen erfahren:

Eutritzsch von und nach	Frachtsätze für 100 kg in Mark
Asch	0·69
Eisenstein	1·29
Furth i. W.	1·16
Passau	1·41
Rosenheim	1·57
Salzburg	1·69

Badisch-Bayerischer Gütertarif, Theil II, vom 1. Juni 1891. (Schliessung der Station Karlsruhe Mühlburger Thor für den Güterverkehr.) Am 1. März 1896 wird die Station Karlsruhe Mühlburger Thor für den Güterverkehr geschlossen.

Ausfuhrtarif für den Verkehr von deutschen und niederländischen Stationen nach Eydtkuhnen tr., Prostken transit, Illowo tr. und Alexandrowo tr. vom 1. Jänner 1895. (Einführung des I. Nachtrages.) Mit Giltigkeit ab 1. Februar ist der I. Nachtrag, enthaltend Aenderungen der Anwendungsvorschriften, sowie neue Frachtsätze für den Verkehr ab bayerischen Stationen nach Illowo tr. und Alexandrowo tr., zur Einführung gelangt.

Tarife für den inneren Verkehr der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen, Heft D, für den Verkehr der kgl. Bayerischen Localbahnen, vom 1. April 1895. (Einbeziehung der Station Waldmünchen.) Mit sofortiger Giltigkeit wird die Station Waldmünchen in den Ausnahmetarif Nr. 9 für Stammholz einbezogen.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

1	2	3	4	5	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): von	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
									Kreuzer ö. W.					
467	Buschtěhrader Eisenbahn		Mahlproducte und Mehl aus Getreide und Hülsenfrüchten als Frachtgut	ad a) Kaaden Brunnersdorf ad b) Rakonitz (B.E.B.) [für Sendungen von Beraun] ad c) Saaz (B.E.B.)	Annathal Rothau	1. Aufgabe in jedem Gewichte. 2. Erfüllung der für diesen Artikel allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. December 1896	Localgütertarif, Theil II, vom 1. Juni 1887 nebst Nachträgen I bis V	a) 36·0 b) 61·4 c) 44·4	32·4 55·3 40·3	3·6 6·1 4·1	Im Rückvergütungswege	Original-Aufnahmescheine, bezw. habnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, auf die reclamirende Firma als Versenderin lautend, vorzulegen bei der General-Direction der Buschtěhrader Eisenbahn in Prag bis spätestens Ende Jänner 1897; dieselben werden nicht mehr zurückgestellt	Bei Nichteinhaltung auch nur einer der gestellten Bedingungen erlischt jeder Anspruch auf eine Frachtermässigung
					Bleistadt				a) 33·9 b) 59·7 c) 42·7	30·6 53·8 38·6	3·3 5·9 4·1			
					Carlsbad				a) — b) 47·5 c) 29·9	— 42·8 26·9	— 4·7 3·0			
					Chodau				a) — b) 51·2 c) 33·9	— 46·1 30·5	— 5·1 3·4			
					Dassuitz				a) 32·8 b) 58·4 c) 41·4	29·6 52·6 37·5	3·2 5·8 3·9			
					Davidsthal				a) 29·9 b) 56·0 c) 38·6	27·0 50·4 34·7	2·9 5·6 3·9			
					Eger (B.E.B.)				a) 40·0 b) — c) 48·2	36·0 — 44·4	4·0 — 3·8			
					Falkenau a. d. Eger				a) 29·6 b) 55·3 c) 38·2	26·7 49·8 34·4	2·9 5·5 3·8			
					Franzensbad (B.E.B.)				a) 39·6 b) — c) 47·8	35·7 — 44·1	3·9 — 3·7			
					Hartenberg				a) 32·4 b) 58·0 c) 41·0	29·2 52·2 36·9	3·2 5·8 4·1			
					Klingenthal (B.E.B.)				a) 40·0 b) — c) 48·2	36·0 — 44·4	4·0 — 3·8			
					Königsberg Maria Kulm				a) 34·6 b) 60·4 c) 43·1	31·2 54·4 39·3	3·4 6·0 3·8			
					Mostau Nebanitz				a) 36·0 b) 61·4 c) 44·4	32·4 55·3 40·3	3·6 6·1 4·1			
					Neusattl				a) — b) 52·6 c) 35·3	— 47·4 31·8	— 5·2 3·5			
					Ober-Graslitz				a) 38·2 b) 63·8 c) 46·5	34·4 57·5 42·7	3·8 6·3 3·8			
					Tirschnitz				a) 38·2 b) 63·5 c) 46·5	34·4 57·2 42·4	3·8 6·3 4·1			
					Unter-Graslitz				a) 37·1 b) 62·4 c) 45·4	33·4 56·2 41·7	3·7 6·2 3·7			
					Zieditz				a) 30·6 b) 56·7 c) 39·3	27·6 51·1 35·4	3·0 5·6 3·9			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
468	Oesterr. Nordwestbahn	Betheiligten Verwaltungen	Verschiedene Artikel	Verschiedenen Stationen	den Umschlagsplätzen Aussig-Landungsplatz, Schönpriesen-Umschlag, Tetschen Bodenbach-Landungsplatz, Laube und Dresden-Elbkai	Bei Erfüllung der für die Ausnahmetarife, welche im Rückvergütungswege Anwendung finden, giltigen Bestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1896	Nachtrag VI zum Elbeumschlags-Tarif für Oesterreich vom 1. Jänner 1893				Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der im Tarife im Abschnitte III: „Ausnahmetarife im Rückvergütungswege" bezeichneten Documente	Die vollständigen auf dieses Zugeständniss bezughabenden Tarif-Tabellen sind in dem mit 1. März 1896 in Kraft tretenden Nachtrage VI zum Elbeumschlags-Tarif für Oesterreich enthalten
469	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	a) Eisen und Stahl etc. zur Ausfuhr über See etc. des Ausnahmetarifes Nr. 18 E; b) Eisen und Stahl etc. zur Ausfuhr über See etc. des Ausnahmetarifes Nr. 18 F } des Deutsch-Oesterr.-Ungar. Seehafen-Verbandtarifes, Theil II, Heft 1 vom 1. Juni 1894	Schimitz und Brünn (K.F.N.B. und St.E.G.)	Altona	Ausfuhr über See nach ausserdeutschen Ländern und nach deutschen Colonien unter Aufrechthaltung der im Deutsch-Oesterr.-Ungar. Seehafen-Verbandtarif, Theil II, Heft 1, vom 1. Juni 1894 enthaltenen, einschlägigen Control-Vorschriften. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg und Aufgabe auf einen Wagen und Frachtbrief	Vom 1. März 1896 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende December 1896	Deutsch-Oesterr.-Ungar. Seehafen-Verbandtarif, Theil II, Heft 1 vom 1. Juni 1894		Pfge. a) 298 b) 266		Im Kartirungswege		Während des Schlusses der Schiffahrt auf dem Haff haben die für Stettin bestehenden Verbandsätze auch für Swinemünde Giltigkeit
					Bremen (Hauptbahnhof und Freibezirk)					a) 305 b) 272				
					Brake, Bremerhaven (Freihafen u. Zollinlandsbahnhof), Geestemünde (Freihafen u. Zollinlandsbahnhof), Nordenham					a) 323 b) 286				
					Hamburg B. und Wilhelmsburg					a) 296 b) 264				
					Harburg H.					a) 293 b) 262				
					Lübeck					a) 298 b) 265				
					Stettin					a) 250 b) 228				
					Swinemünde					a) 268 b) 242				
					Warnemünde					a) 284 b) 254				
470	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Cement der Pos. C—5 des Tarifes, Theil I	Ober-Piesting	Sopron R.Oe.E.E. und S.B.	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Im Uebrigen gelten die allgemeinen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	37 Heller inclusive ungar. Steuer		Im Kartirungswege		
					Győr R.Oe.E.E. und Győr-Raabufer-Güterexpedition					74				
					Győr M.Á.V.					74				
				Scheibmühl	Sopron R.Oe.E.E. und S.B.					52				
					Győr R.Oe.E.E. und Győr-Raabufer-Güterexpedition					84				
					Győr M.Á.V.					84				
471	Südbahn-Gesellschaft		Ziegel	Spittal a. d. D.	Lienz	Frachtzahlung mindest. für das volle Ladegewicht der verwend. Wagen. Auf- und Abladen durch die Partei. Sendungen müssen für den Erweiterungsbau des Lienzer Krankenhauses bestimmt und an die Leitung dieses Krankenhauses adressirt sein	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Juni 1896	Localtarif	30 Heller	22 Heller	8 Heller	Im Kartirungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
472	Südbahn-Gesellschaft	K. k. österr. Staatsbahnen	Chamottemörtel	Z l i v	Mitterdorf	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. Das Auf- und Abladen hat die Partei auf eigene Kosten zu besorgen	Bis auf Widerruf, resp. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarife der betheiligten Bahnen	126 Heller	108 Heller	18 Heller	Im Kartirungswege		
473	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Holz der Pos. H—19 der Güterclassification des Tarifes, Theil I	Alt-Sandez Iwonicz Jaslo	Bistritz a. H.	Bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1896	Ost-Nordwestösterreichischer Eisenbahnverband, Theil II, Heft 1, vom 1. Jänner 1893	Bestehen keine directen Frachtsätze	kr. 65 75 72		Im Kartirungswege		
474	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Coaks (mit Ausnahme von Gascoaks) bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	den im Ausnahmetarife 16 des Rheinisch-Westphälisch-Oesterr.-Ungarischen Verbandsgütertarifes (Heft 3) enthaltenen deutschen Stationen	Stationen der in Niederösterreich, Oberösterreich, Steiermark, Krain, Kärnten und Salzburg gelegenen Linien der k. k. österr. Staatsbahnen und der Südbahn-Gesellschaft	**Bei Anlieferung einer Jahresmenge von 30.000 Tonnen**	Vom 1. Jänner 1896 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis 31. December 1896	Rheinisch-Westphälisch-Oesterr.-Ungarischer Verbandsgütertarif, Theil II, Heft 3, vom 1. März 1894			Ausser der im Nachtrage I zum nebenstehend bezeichneten Tarifhefte unter Pos. 3 festgesetzten Frachtermässigung eine weitere Ermässigung von Mark 0·04 pro 100 kg	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe, welche bis längstens Ende Februar 1897 an die kgl. Eisenbahn-Direction in Essen einzusenden sind	Die in der Nr. 2 dieses Blattes vom 9. Jänner 1896 auf Seite 54 unter fortlaufender Nummer 93 verlautbarte Tarifermässigung wird hiedurch ersetzt und tritt somit ausser Kraft

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
475	Buschtěhrader Eisenbahn		Braunkohle in vollen Wagenladungen	Triebschitz	Trnowan via Komotau	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht der Sendung, mindestens aber für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens aber bis 31. December 1896	Ausnahmetarif für den directen Kohlenverkehr zwischen Stationen der Aussig-Teplitzer Eisenbahn, Böhmischen Commercialbahnen, Buschtěhrader Eisenbahn und k. k. österr. Staatsbahnen vom 1. Jänner 1896	14·2 Kreuzer ö. W.	13·2 Kreuzer ö. W.	1 Kreuzer ö. W.	Im Rückvergütungswege	Original-Frachtbriefe, auf die reclamirende Partei als Empfängerin lautend, vorzulegen bis spätestens 31. Jänner 1897. Die Frachtbriefe werden nicht rückgestellt	Bei Nichteinhaltung der gestellten Bedingungen erlischt jeder Anspruch auf die Begünstigung

Abänderung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Angabe der Abänderung und Bezeichnung des Zeitpunktes derselben	Bemerkungen
6	Nr. 2 vom 9. Jänner 1896	93	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Die am Tarife, Theil II, Heft 3, des Rheinisch-Westfälisch-Oesterr.-Ungar. Eisenbahn-Verbandes betheiligten Verwaltungen	Coaks (mit Ausnahme von Gascoaks)	Den im Ausnahmetarif 16 des Tarifheftes 3 für den Rheinisch-Westfälisch-Oesterr.-Ungar. Eisenbahn-Verband enthaltenen deutschen Stationen	Stationen der in Niederösterreich, Oberösterreich, Steiermark, Krain, Kärnten und Salzburg, gelegenen Linien der k. k. österr. Staatsbahnen und der Südbahn-Gesellschaft	Siehe die unter fortlaufender Nummer 474 dieses Blattes verlautbarte Frachtbegünstigung	Wegen irrthümlicher Fassung der ursprünglichen Publication wird dieselbe durch die neue Publication ersetzt

Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterreichischen Lloyd.

Fracht-Tarif nach Istrien, Dalmatien und Albanien

giltig vom 1. Jänner 1892.

Ab TRIEST nach:	Waaren für je 100 Kilo				Waaren nach Volumen		Geld- und Werth-Sendungen	
	I. Classe		II. Classe		per Cubikmeter		für fl. 100	
	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.
Rovigno, Pola, Fiume	—	30	—	45	1	05	—	10
Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Lussinpiccolo, Selve, Zara	—	40	—	60	1	40	—	15
Zaravecchia, Sebenico, Rogosnizza, Trau, Spalato	—	50	—	80	1	75	—	15
San Pietro, Almissa, Macarsca, Gradaz, Carrober, Trapano, Fort Opus, Metcovich, Milnà, Cittavechia, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Terstenik, Postire, Pucischie, Gelsa, Curzola, Orebiccio, Meleda, S. Martino	—	70	1	10	2	45	—	20
Gravosa, Ragusavecchia, Castelnuovo, Perasto, Risano, Perzagno, Cattaro, Budua, Spizza	—	80	1	20	2	80	—	20
Antivari, Dulcigno, San Giov. di Medua, Parga, Prevesa, Sajada	—	80	1	20	2	80	—	20

Für Packete und kleine Colli wird die Fracht berechnet: bis zum Gewichte von 15 K. mit 30%, von 15—50 mit 50% des Frachtsatzes II. Classe

Minimalfracht 30 Kreuzer.

Anmerkung. Die Frachten nach den ausländischen Häfen verstehen sich in Gold

Für Colli über 50 Kilogramm wird die Fracht nach dem abgerundeten Gewichte von 10 zu 10 Kilo und zwar nach der jeweiligen Waaren-Classe berechnet.

Die Verfrachtung geschieht auf Grund der Bestimmungen des gesellschaftlichen Betriebs-Reglements.

Fracht-Tarif nach der Levante

giltig vom 1. Jänner 1892.

Ab TRIEST	Fracht für Waaren für je 100 Kilogramm								Fracht für Geldsendungen und Werthsachen		Fracht für Packete und kleine Colli
	I. Classe		II. Classe		III. Classe		IV. Classe		für je fl. 100		
	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	
nach Brindisi, Corfu	—	50	—	75	1	—	1	50	—	20	Für ein Gewicht bis 15 Kilo 30%, Für ein Gewicht über 15—50 Kilo 50% der Fracht jener Classe, zu welcher die Waaren gehören. Minimalfracht 30 Kreuzer.
„ Argostoli, Calamata, Catacolo, Cerigo, Chios, Durazzo, Insel Candien, Patras, Piräus, Santa Maura, Santi Quaranta, Syra, Valona, Zante	—	80	1	20	1	60	2	40	—	20	
„ Constantinopel, Dedeagh, Salonich	—	80	1	20	1	60	2	40	—	25	
„ Alexandrien, Cavalla, Cesmè, Dardanellen, Gallipoli, Lagos, Mitilene, Rhodus, Vathy (Samos). Smyrna, Volo	—	90	1	35	1	80	2	70	—	25	
„ Burgas, Costanza, Port Said. Varna	1	—	1	50	2	—	3	—	—	40	
„ Alexandrette, Beyruth, Batum, Braila, Caifa, Cypern, Galatz, Jaffa, Ineboli, Mersina, Odessa, Kerasund, Samsun, Sulina, Trapezunt	1	20	1	80	2	40	3	60	—	40	

Anmerkung. Die Frachten sind in Gold zu zahlen.

Für Colli über 50 Kilogramm wird die Fracht nach dem abgerundeten Gewichte von 10 zu 10 Kilo der jeweiligen Waarenclasse berechnet.

Die Verfrachtung geschieht auf Grund der Bestimmungen des gesellschaftlichen Betriebs-Reglements.

Obige Frachtsätze haben auch ab Fiume Giltigkeit, und zwar für jene Fahrten, auf welchen der Hafen von Fiume berührt wird.

Der Verwaltungsrath der Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterreichischen Lloyd.

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt im k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 20. Wien, 20. Februar 1896. IX. Jahrgang.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Bewilligung zur Errichtung einer Actiengesellschaft unter der Firma: „Murthalbahn Unzmarkt-Mauterndorf.“

Das k. k. Ministerium des Innern hat auf Grund Allerhöchster Ermächtigung und im Einvernehmen mit den betheiligten Ministerien dem steiermärkischen Landesausschusse als Concessionär der Localbahn von Unzmarkt nach Mauterndorf (Murthalbahn) die Bewilligung zur Errichtung einer Actiengesellschaft unter der Firma: „Murthalbahn Unzmarkt-Mauterndorf“ mit dem Sitze in Graz ertheilt und deren Statuten genehmigt.

Wien, am 8. Februar 1896. — Z. 3173. E.-M.-Z. 1138/I.

Aus den Entscheidungen des Schiedsgerichtes der berufsgenossenschaftlichen Unfallversicherungsanstalt der österreichischen Eisenbahnen.

Als dauerndes Siechthum ist eine unheilbare, die Kräfte langsam aufzehrende und auf diese Weise den Tod herbeiführende Krankheit anzusehen.

(Entscheidung vom 28. December 1895, Z. 202.)

Der Oberbauarbeiter K. erlitt am 3. Jänner 1895 im Verkehre der k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen eine Verrenkung im rechten Hüftgelenke und kleinere Quetschungen an der rechten Kopfseite, sowie am linken Oberarme. Als Entschädigung wurde dem Verunglückten von der berufsgenossenschaftlichen Unfallsversicherungsanstalt der österreichischen Eisenbahnen in Wien ab 3. Jänner 1895 für die Dauer des Heilverfahrens, bezw. innerhalb desselben bis zum Eintritte seiner theilweisen oder vollständigen Erwerbsunfähigkeit eine 90percent. Rente des mit fl. 375·60 festgestellten Jahres-Arbeitsverdienstes zuerkannt.

Dagegen beanspruchte K. im Klagewege mit der Motivirung, dass die durch den Verkehrsunfall hervorgerufene Krankheit einem dauernden Siechthume gleichzuachten sei, die Zahlung einer 120percent. Rente.

Dem Begehren stellte die Versicherungsanstalt die formelle Einwendung entgegen, dass Kläger, welcher gegenwärtig noch im Heilverfahren stehe, den höheren Entschädigungsanspruch aus dem Grunde des dauernden Siechthumes mit Gemässheit des § 39 U.-V.-G. vorerst anzumelden gehabt hätte, weswegen die Klage als verfrüht abzuweisen sei.

Das Schiedsgericht wies das Klagebegehren mit folgender Begründung ab: Die Einwendung der verfrühten Klage ist nicht begründet, weil Kläger sein Begehren keineswegs auf den Eintritt einer wesentlichen Veränderung im Sinne des § 39 U.-V.-G. stützt, sondern den Bescheid vom 26. März 1895, mit welchem durch Zuerkennung einer nur 90percent. Rente der Anspruch auf eine höhere Entschädigung negirt wird, anficht.

Weiters bekämpft die Anstalt die Anschauung des Klägers, dass der durch den Verkehrsunfall geschaffene Krankheitsprocess als dauerndes Siechthum aufzufassen sei.

Das wesentliche Merkmal des Begriffes „Siechthum“ liegt nach dem gewöhnlichen Sprachgebrauche in dem Vorhandensein einer die Kräfte langsam aufzehrenden und das Individuum auf diese Art dem Tode zuführenden Krankheit des Organismus; dauerndes Siechthum liegt dann vor, wenn Zustände dieser Art unheilbar sind. Bei dem Kläger trifft nun nach dem Befunde der Sachverständiger allerdings die eine Voraussetzung, nämlich Unheilbarkeit des durch den Betriebsunfall geschaffenen Zustandes zu; dagegen mangelt es an der ersten Voraussetzung. In Folge Bruches des rechten Schenkelhalses befindet sich der Gelenkskopf ausserhalb der Pfanne,

das rechte Bein ist um 4 cm verkürzt; der Verunglückte leidet continuirlich an heftigen Schmerzen und vermag sich nur mit einer Krücke zu bewegen.

Dieser Zustand tangirt jedoch nach dem Ausspruche der Sachverständigen in keiner Weise die Lebensdauer des Verletzten, der demnach wohl als ein Krüppel, aber nicht als ein Siecher — das Moment der die Körperkräfte verzehrenden Krankheit fehlt — angesehen werden kann.

Kläger vertritt unter Berufung auf den Bericht der vereinigten juridischen und volkswirthschaftlichen Commission des Herrenhauses über den Gesetzentwurf, betreffend die Ausdehnung der Unfallversicherung, die Anschauung, dass Art. VII des Gesetzes vom 20. Juli 1894, R.-G.-Bl. Nr. 168, unter dauerndem Siechthume die besonders schweren Fälle einer nicht sofort tödtlichen Verletzung, in welchen nach den Ergebnissen der Praxis des Haftpflichtgesetzes das Schmerzensgeld reichlicher bemessen zu werden pflegt, verstehe, und dass sein Zustand wegen der dauernden Krüppelhaftigkeit und der ihn peinigenden Schmerzen als ein solcher die ausserordentliche Unterstützung rechtfertigender Fall aufzufassen sei. Bei voller Anerkennung der Intentionen des Gesetzgebers, die durch einen Verkehrsunfall verunglückten Eisenbahnbediensteten besonders zu begünstigen, kann die vom Kläger vertretene Interpretation als der Absicht des Gesetzes entsprechend nicht anerkannt werden.

Der gewöhnliche Sprachgebrauch spricht ganz entschieden für die oben entwickelte Begriffsbestimmung; gegen dieselbe spricht weder die Textirung des Gesetzes, noch der vom Kläger berufene Commissionsbericht, aus welchem der massgebende Passus lautet: „Für die zweite Bestimmung war ausserdem entscheidend, dass nach den Ergebnissen der Praxis des Haftpflichtgesetzes gerade bei dauerndem Siechthume die Kosten der Heilung und Nachbehandlung, sowie das Schmerzensgeld reichlicher bemessen zu werden pflegten, so dass es billig erschien, für die besonders schweren Fälle einer nicht sofort tödtlichen Verletzung besonders vorzusehen". Dieser Wortlaut zeigt deutlich die Intention des Gesetzgebers, die normirte Begünstigung der Eisenbahnbediensteten auf „diese besonders schweren Fälle", das heisst, im Zusammenhange mit dem Vorhergehenden auf die Fälle des dauernden Siechthums einzuschränken; der Commissionsbericht identificirt demnach keineswegs die beiden Begriffe „besonders schwere Fälle" und „dauerndes Siechthum", von welchen der erstere als weiterer Begriff den letzteren als engeren Begriff in sich schliesst, sondern hat offenbar nur die mit dauerndem Siechthume verbundenen besonders schweren Fälle vor Augen; diejenigen schweren Fälle, welche als dauerndes Siechthum nicht anzusehen sind, finden ohnehin eine Berücksichtigung durch die vorgesehene Zuerkennung einer 90percent. Rente.

Nicht jeder Unfall im Eisenbahnbetriebe ist als ein Unfall im Eisenbahnverkehre anzusehen.

(Entscheidung vom 28. December 1895, Z. 255.)

Der bei der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft in Wien beschäftigte Magazinsarbeiter H. hatte am 9. Jänner 1895 aus dem Keller des Platzinspectionsgebäudes in Wien Kohle auf einen auf dem Verschubgeleise stehenden Waggon zu tragen; diese Kohle war dazu bestimmt, mittelst Locomotive zu den Bahnwächterhäusern geführt und an die Bahnwächter vertheilt zu werden.

Beim Hinabsteigen in den Keller rutschte H. auf der Stiege aus, wobei er mehrfache Verletzungen erlitt. Die dem Verunglückten von der berufsgenossenschaftlichen Unfallsversicherungsanstalt der österreichischen Eisenbahnen in Wien bemessene Entschädigung betrug für die Dauer des Heilverfahrens 60 Percent des massgebenden Jahresarbeitsverdienstes.

Die unter Berufung auf Art. VII des Gesetzes vom 20. Juli 1894, R.-G.-Bl. Nr. 168 überreichte, auf Zahlung einer 90percent. Rente gerichtete Klage wurde vom Schiedsgerichte aus nachstehenden Gründen abgewiesen:

Die vom Kläger vertretene Rechtsanschauung, welche in dem angeführten Thatbestande einen Bahnverkehrsunfall erblickt, ist gesetzlich nicht begründet. Die Argumente, auf welche sich dieselbe stützt und deren wesentlicher Inhalt dahin geht, dass Kläger aus Anlass einer mit dem Betriebe einer Eisenbahn im nothwendigen Zusammenhange stehenden Thätigkeit und auf einer mit demselben nothwendig verbundenen Anlage verunglückt ist, werden durch die Erwägung widerlegt, dass die Anerkennung der Richtigkeit dieser Argumentation das vollständige Aufgeben des Begriffes „Betriebsunfall" in dem Begriffe „Bahnverkehrsunfall" zur Consequenz hätte, weil schliesslich jede Thätigkeit eines Eisenbahnbediensteten und jede Eisenbahnanlage mit dem Eisenbahnbetriebe in irgend einen Zusammenhang gebracht werden kann; die Begriffe „Verkehr" und „Betrieb" sind demnach nicht identisch, der letztere ist vielmehr der weitere Begriff.

Der den Kläger betroffene Unfall hat sich demgemäss allerdings im Eisenbahnbetriebe, aber nicht im Eisenbahnverkehre ereignet, weil die Kellerstiege, über welche Kläger gestürzt ist, keineswegs als ein Verkehrsmittel und die vom Kläger ausgeübte Thätigkeit nicht als eine unmittelbar auf den Verkehr gerichtete aufgefasst werden kann; der Situation, in welcher Kläger sich zur Zeit seiner Verunglückung örtlich und sachlich befunden hat, mangelt jeder directe Connex mit dem Eisenbahnverkehre; der demselben zugestossene Unfall kann daher auch nicht als ein Verkehrsunfall qualificirt werden.

Inland.

Parlamentarisches.

In der 450. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 15. Februar ergreift das Wort

Ministerpräsident Graf Badeni:

Se. k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchstem Handschreiben vom 17. Jänner d. J. den Sectionschef im Ministerium für Cultus und Unterricht Dr. Eduard Rittner zum Minister und den FML. Emil Ritter von Guttenberg zum Eisenbahnminister allergnädigst zu ernennen geruht. Ich beehre mich, dem hohen Hause die beiden neuernannten Herren Minister hiemit vorzustellen.

Die Abgeordneten Pernerstorfer und Genossen interpelliren den Herrn Eisenbahnminister wegen Verweigerung von Urlaubsertheilungen an die Delegirten des Congresses der organisirten Eisenbahnbediensteten.

Die Abgeordneten Krumbholz und Genossen beschweren sich in einer Interpellation an den Herrn Eisenbahnminister wegen der mangelhaften Kenntniss der böhmischen Sprache bei den Eisenbahnbediensteten der Strecke Komotau—Bodenbach.

Der Herr Eisenbahnminister unterbreitet den Entwurf eines Gesetzes, womit weitere Bestimmungen über die Ausführung

öffentlicher Verkehrsanlagen in Wien getroffen werden, weiter einen Gesetzentwurf, betreffend den Bau der Eisenbahn Chodorów-Podwysokie, endlich die Zusatzvereinbarung zum internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr.

Die Abgeordneten Dr. Kaizl und Genossen überreichen folgenden Dringlichkeitsantrag: „Die Regierung wird aufgefordert, die gesetzlichen Argumente mitzutheilen, durch welche sie Angesichts der Bestimmungen des Artikels 11, lit. l) der Staatsgrundgesetze vom 21. December 1867 die im Verordnungswege erfolgte Errichtung eines Eisenbahnministeriums zu rechtfertigen vermag."

Präsident erklärt, dass sich mit Rücksicht auf die vorgerückte Zeit der Antragsteller gleichfalls bereit erklärt habe, dass über diesen Antrag, selbstverständlich ohne Präjudiz, zu Anfang der nächsten Sitzung verhandelt werde.

Die Abgeordneten Dr. Kaizl und Genossen interpelliren den Herrn Handelsminister wegen der angeblichen Zurücksetzung der böhmischen Sprache im Dienstgebrauche der Staatsbahnverwaltung.

In der Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 15. Februar hat Se. Excellenz der Herr Finanzminister Dr. Ritter von Biliński dem Präsidium des Hauses auf Grund Allerhöchster Ermächtigung eine Aenderung des Finanzgesetz-Entwurfes übermittelt, welche die Errichtung des Eisenbahnministeriums betrifft. In Betreff dieser Errichtung und der damit zusammenhängenden Neuorganisirung der staatlichen Eisenbahn-Verwaltung wird in den Erläuterungen der Vorlage betont, dass für das Jahr 1896 kein höheres Erforderniss in Anspruch genommen wird. Es resultiren jedoch aus diesem Anlasse bedeutende Verschiebungen in den betreffenden Theilen des Staatsvoranschlages, weshalb es nöthig erscheint, dieselben der Beschlussfassung zu unterziehen. Es beträgt nämlich das von dem ordentlichen Aufwande der Centralleitung des Handelsministeriums auf die Verwaltung der Eisenbahnagenden entfallende Theilerforderniss 100.890 fl., das Gesammterforderniss der General-Inspection der österr. Eisenbahnen und des Localbahnamtes 455.830 fl., das Gesammterforderniss für den Staatsbahnbau, für die Betheiligung an der Capitalsbeschaffung zum Zwecke des Baues von Privatbahnen, für den Betrieb verpachteter Staatseisenbahnen, dann für den Staatseisenbahnbetrieb und die Bodensee-Dampfschiffahrt zusammen 92,341.890 fl., so dass sich für das neue Capitel 28 „Eisenbahnministerium" durch diese Uebertragung ein Gesammterforderniss von 92,898.610 fl., ergäbe; wird jedoch ein zu Gunsten des Handelsministeriums zu ersparender Pauschalbetrag von 26.250 fl. abgezogen, so verbleibt für das neue Capitel 28 ein Gesammterforderniss von 92,872.360 fl., während sich das verbleibende Gesammterforderniss für den Etat des Handelsministeriums (Capitel 27) nunmehr mit 45,446.220 fl. beziffert.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Wiener Stadtbahn. (Bauconsens für die Theilstrecke Penzing—Breitensee der Vorortelinie.) Auf Grund des anstandslosen Ergebnisses der am 29. November und 13. December 1895 durchgeführten politischen Begehung wurde für die Theilstrecke Penzing—Breitensee der Vorortelinie der Bauconsens ertheilt. [29. Jänner, Z. 55/I.]

Südbahn-Gesellschaft. (Linie Kufstein—Ala: Errichtung einer Frachtenstation: Politische Begehung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Innsbruck hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes für die Errichtung der Frachtenstation Fritzens für den 21. Februar anberaumt. [G.-I.-Z. 3023.]

Böhmische Nordbahn. (Vorschrift über die Anordnung der Uebergangscurven: Genehmigung derselben.) Die Vorschrift über die Anordnung der Uebergangscurven zur Verbindung der geraden mit dem gekrümmten Geleisestrecken auf der Hauptbahn wurde genehmigt. [3. Februar, E.-M.-Z. 293/I.]

— (Linie Prag—Georgswalde-Ebersbach: Rampe in Böhm.-Leipa.) Anlässlich der Verlängerung der in der Station Böhm.-Leipa bestehenden Umladerampe wurden behufs leichterer Abwicklung des Verkehres bei Umladung der Güter nach der ganzen Länge der Rampe 2 m breite Granitplatten angebracht. [6. Februar, E.-M.-Z. 646/I.]

Buschtěhrader Eisenbahn. (Linie Falkenau—Klingenthal: Nutzwasserleitung nächst Zwodau.) Bezüglich der Führung einer Trink- und Nutzwasserleitung für die Kammgarnspinnerei der Firma J. Schmieger in Zwodau durch die Durchfahrt in km 2·9198 wurde der Bauconsens ertheilt. [10. Februar, Z. 1617.]

Projectirte Localbahn Lambach—Pram-Haag. (Anordnung der Trassenrevision.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 7. Februar die k. k. Statthalterei in Linz beauftragt, hinsichtlich des von Alois Quirchtmayr in Haag vorgelegten Vorprojectes für eine normalspurige Localbahn von der Station Lambach der k. k. Oesterr. Staatsbahnen nach Pram-Haag mit einer Abzweigung von Bachmaning nach Offenhausen im Sinne der bestehenden Vorschriften die Trassenrevision in Verbindung mit der Stationscommission einzuleiten. [E.-M.-Z. 132.]

Valsuganabahn. (Eisenconstruction.) Der von der Bauunternehmung der Valsuganabahn vorgelegte Eisenconstructionsplan für den Durchlass mit zwei Oeffnungen bei km 43·930 wurde zur Ausführung genehmigt. [E.-M.-Z. 400.]

Localbahn Mšeno — Unter-Četno. (Variante der Theilstrecke km 9·1 bis 10·0: Bauconsensertheilung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 10. Februar die k. k. Statthalterei beauftragt, hinsichtlich des von Dr. Rudolf Cicvarek vorgelegten Detailprojectes der Theilstrecke km 9·1 bis km 10·0 der Localbahn Mšeno—Unter-Četno die politische Begehung im Zusammenhange mit der Enteignungsverhandlung einzuleiten und bei anstandslosem Commissionsergebnisse den Bauconsens im Namen des Ministeriums zu ertheilen. [H.-M.-Z. 65.]

Kleinbahn von Beraun nach Koněpruš. (Anordnung der politischen Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat die politische Begehung und Enteignungsverhandlung, sowie die Feststellung der feuersicheren Herstellungen, betreffend das Detailproject der Theilstrecke Beraun—Königshof (km 0·489 bis km 2·1) sammt Flügel zur Königshofer Cementfabrik, ferner der Variantenprojecte der Theilstrecke km 4·0 bis km 5·6 und des Flügels zur Ladestelle Sekyra, sämmtlich auf der schmalspurigen, ausschliesslich dem Frachtenverkehre dienenden Kleinbahn von Beraun nach Koněpruš, auf den 20. Februar anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Statthaltereisecretär Carl Loula betraut. [G.-I.-Z. 3017.]

Nachrichten aus Ungarn.

Kgl. ungarisches Handelsministerium. (Conferenz sämmtlicher in Ungarn thätiger Eisenbahn-Verwaltungen in Angelegenheit der Gewährung von Fahrpreis-Ermässigungen für Besucher der Millenniums-Ausstellung.) Ueber Anordnung des kgl. ungar. Handelsministers fand am 10. Februar eine Conferenz der Vertreter sämmtlicher in Ungarn betriebener Haupt- und selbstständig verwalteter Vicinalbahnen statt, in welcher auch die Ausstellungsdirection vertreten war und in welcher jene Modalitäten, beziehungsweise Begünstigungen festgestellt wurden, auf Grund deren, entsprechend den Intentionen des Ministers, die ärmeren Ackerbautreibenden und die Fabriksarbeiter, weiter die Handel- und Gewerbetreibenden mittelst Unterstützung der Comitatsbehörden, beziehungsweise der Handelskammern u. s. w. zum Studium der Ausstellung und der Besichtigung der Hauptstadt massenhaft, beziehungsweise in grösseren Gruppen nach Budapest befördert werden könnten. Die gesammten Eisenbahnen haben sich damit einverstanden erklärt, dass Gruppen von 30, beziehungsweise von 20 Mitgliedern, eventuell auf Separatzügen mit halben Karten, respective einer Preisermässigung von 33 pCt. befördert werden, was derart ausgeführt werden wird, dass der Führer der Gruppe Seitens der Direction der Ausstellung mit Reiseheften zum Preise von 5 bis 8 Gulden versehen werden wird, deren einzelne Blätter zur Eisenbahnreise, zum zweimaligen Besuche der Ausstellung, zum Nachtquartier für zwei bis drei Nächte und zur Verköstigung berechtigen werden.

Projectirte Localbahn Belovár-Verőcze (Virovitica). (Ausbaubeschluss.) Die Interessenten der Comitate Belovár und Verőcze (Croatien-Slavonien) haben den Beschluss zum Ausbau der projectirten Localbahn Belovár-Verőcze (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 68 ex 1895, Vorconcession Post 2) gefasst. Die effectiven Bau- und Betriebseinrichtungskosten der 65·1 km langen Linie wurden per Streckenkilometer mit fl. 48.848, insgesammt also

mit fl. 3,180.000 veranschlagt, aus welcher Summe fl. 187.000 zur Anschaffung von Verkehrsmitteln, fl. 50.000 aber zur Bildung eines Reservefonds zu verwenden sein werden. Die projectirte Linie ist eine Fortsetzung der Flügelbahn Körös (Kreuz)-Belovár der Hauptlinie Budapest—Dombovár—Zágráb (Agram)—Fiume der kgl. Ungar. Staatsbahnen und wird diese in der Station Veröcze (Virovitica) mit der im Betriebe der Südbahn-Gesellschaft stehenden Linie Barcs—Pakrácz-Lipik verbinden.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. (Einführung von Sammelwagen für Millenniums-Ausstellungs-Güter.) Die Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen verlautbart, dass im Interesse der raschen Beförderung von den für die Millenniums-Ausstellung bestimmten Sendungen, ohne Unterschied der Provenienz, die Vorkehrung getroffen wurde, dass dieselben, je nachdem es die Verhältnisse gestatten, ohne Umladung an ihren Bestimmungsort auf den Ausstellungsplatz gelangen. Es werden daher die für die Ausstellung bestimmten Stückwaaren von den übrigen Stückwaaren abgesondert von den unten angeführten Knotenpunkten in besonderen Sammelwagen abgeschickt werden, in welche Sammelwagen auch die Stückgüter an den unterwegs befindlichen Stationen aufgenommen werden. Da vorläufig die Nothwendigkeit dessen nicht obwaltet, dass auf sämmtlichen Hauptlinien täglich solche Sammelwagen abgelassen werden, wird es die Direction der Staatsbahnen im Einvernehmen mit der Direction der Ausstellung bestimmen, wie oft wöchentlich die in Rede stehenden Wagen auf den einzelnen Linien transportirt werden sollen. Diese Tage, sowie die auf die Fahrordnung bezüglichen näheren Details werden im Wege der Ausstellungsausschüsse, sowie der Handels- und Gewerbekammern rechtzeitig publicirt werden. Es liegt im Interesse der Absender, ihre Waaren in solcher Zeit aufzugeben, dass dieselben mittelst der zur Beförderung dieser Wagen bestimmten Züge transportirt werden können. Zu anderer Zeit werden wohl die Ausstellungswaaren ebenfalls unbehindert aufgenommen werden, doch werden solche Transporte an den Knotenpunkten bis zum bestimmten Tage, resp. solange, als für einen ganzen Waggon zusammenkommen, zurückbehalten werden. Die für die Ausstellung bestimmten gesammten Sendungen werden mit besonderen auffallenden Etiquetten versehen werden. Sammelwagen für Ausstellungsgegenstände werden einstweilen von folgenden Stationen aus abgesendet werden: Marchegg, Zsolna, Ruttka, Kassa, Mármaros-Sziget, Munkács, Debreczen, Nagyvárad, Arad, Szolnok, Szeged, Szabadka, Bruck a. d. Leitha, Szombathely, Zágráb und Pécs. Hinsichtlich der für die Ausstellung bestimmten Eilgüter und Waggonfrachtladungen sind besondere Verfügungen nicht nothwendig.

— (Regulativ für die Einführung von mit Annoncen versehenen Fahrkarten.) Bezüglich der mit Annoncen versehenen Fahrkarten (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 8) verlautbart die Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen die Art und Weise des Vollzuges dieser neuen Einführung. Die Annoncirung geschieht bei den Kartenbillets in der Weise, dass diese mit einem Täschchen versehen werden, in welches ein Annoncenblatt eingelegt wird, auf dessen jeder Seite zwölf der Grösse eines Kartenbillets entsprechende Annoncen aufgedruckt werden können, wobei es den Annoncirenden freigestellt ist, für eine Annonce auch mehrere Felder zu verwenden. Für die Aufnahme von derlei Annoncen sind nachfolgende Preise zu zahlen:

Für die Aufnahme in nachfolgender Anzahl von Fahrkarten	zu zahlender Betrag in Gulden für 1	2	3	4
	Annoncenfelder			
50.000	30	57	83	110
100.000	57	110	160	215
200.000	110	215	305	410
300.000	160	305	460	530
für je weitere 100.000	50	100	150	200

Ausserdem können aber auch Annoncen in sonstigen in Zettelform zur Ausgabe gelangenden Fahrlegitimationen, als Nachbarverkehrskarten, Fahrkartenhefte, Biancozettelbillets, Nachzahlungsscheine und Gepäcksrecepisse, aufgenommen werden, bezüglich welcher die zu zahlenden Preise in dem Annoncenbureau der Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen (Abtheilung C IV/b, Budapest, Csengerygasse Nr. 33), ferner in deren sämmtlichen Stationen zu erfahren sind, allwo auch die Annoncen angenommen werden und jede weitere noch etwa gewünschte Auskunft ertheilt wird.

Projectirte Strasseneisenbahn mit Kabelbetrieb auf die Höhe des Svábhegy (Schwabenberg) in Budapest. (Ausbaubeschluss.) Die Projectanten der im Bereiche des Budapester II. Stadtbezirkes (Buda-Christinaváros [Ofen-Christinenstadt]) vom Donauufer aus mit Benützung entsprechender Strassenzüge bis zum Fusse des Svábhegy (nächst dem Südbahnhofe) und von dort aus mit Kabelbetrieb auf die Höhe des Svábhegy projectirten Eisenbahn mit elektrischem Betriebe (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 12) haben den Beschluss gefasst, die Bauausführung möglichst zu beschleunigen, um die Bahn mit Eröffnung der Millenniums-Ausstellung dem Verkehre übergeben zu können. Da die auf den Svábhegy führende Zahnradbahn für die Bewältigung des voraussichtlichen Massenverkehres nicht genügen dürfte, ferner der Ausgangspunkt der projectirten Linie um circa 3 km dem Centrum der Hauptstadt näher gelegen ist, als jener der ersteren, findet das finanziell bereits gesicherte Project, wie aus Budapest berichtet wird, die Unterstützung der massgebenden Behörden.

Ungarisches Verkehrswesen. (Neugründungen von Actiengesellschaften im Jahre 1895.) Im Jahre 1895 wurden folgende Verkehrsanstalten, das allgemeine Verkehrswesen (Eisenbahnen und Schiffahrt) zu fördern berufene Finanzanstalten und den gleichen Zweck verfolgende Industrie-Etablissements als Actiengesellschaften gegründet, und zwar:

1. Am 3. Jänner von der Budapester Strassenbahn-Gesellschaft im Vereine mit der Elektrischen Stadtbahn eine separate Actiengesellschaft „Untergrundbahn“ mit 3·6 Millionen Gulden Actiencapital, deren Actien beide gründende Gesellschaften unter sich gleich theilen. Die Elektrische Stadtbahn beschafft ihren Antheil aus ihren ausserordentlichen Reservefonds, was ihr dadurch ermöglicht wird, dass sie im Laufe des Jahres 1894 ihr Actiencapital durch Ausgabe von 10.000 Actien à fl. 100 zum Course von 215 auf 5 Millionen erhöht und durch das Aufgeld der ausserordentliche Reservefond sehr gestärkt wurde.
2. Am 5. Jänner die Nicholson'sche Schiffbau- und Maschinenfabriks-Actiengesellschaft mit einem Actiencapitale von 1 Million Gulden.
3. Am 21. Jänner die Temesvár—Nagy-Szent-Miklóser Localbahn-Actiengesellschaft mit einem Actiencapitale von 5,590.000 fl.
4. Am 21. Jänner die Ungarische Fluss- und Seeschifffahrts-Actiengesellschaft mit 5 Millionen Gulden Actiencapital auf Grundlage des mit dem Handelsminister abgeschlossenen Subventionsvertrages und der Verkehrstheilungs-Verträge mit den kgl. Ungarischen Staatsbahnen.
5. Am 21. Jänner die Pozsony (Pressburg)—Duna-Szerdahelyer Localbahn-Actiengesellschaft mit 1,768.600 Gulden Actiencapital.
6. Am 17. Februar die Schönichen-Hartmann'sche Schiffbau-Actiengesellschaft mit 4 Millionen Kronen Actiencapital (Gründung der Ungarischen Allgemeinen Creditbank und der Ungarischen Escompte- und Wechslerbank).
7. Am 28. März die Ungarische Eisenbahnverkehrs-Actiengesellschaft mit 2 Millionen Kronen Actiencapital (Gründung der Industriebank und ihrer Bankengruppe).
8. Am 20. Juni die Actiengesellschaft für elektrische und Verkehrs-Unternehmungen mit 5 Millionen Gulden Actiencapital (Gründung der Creditbank, Escomptebank und Industriebank, vorläufig 50 pCt. Einzahlung). Hauptzweck des Unternehmens ist die Finanzirung elektrischer Bahnen; betheiligt sind die Berliner Gesellschaft für elektrische Unternehmungen, die Häuser Born Loewe, Dresdener Bank, Berliner Disconto-Gesellschaft.
9. Am 23. Juni die Zólyom-Brezó—Breznobánya—Tapolczer Localbahn-Actiengesellschaft mit 3,894.000 Gulden Actiencapital.
10. Am 3. Juli die Weissenburg-Tolnaer Comitats-Localbahn-Actiengesellschaft, das sind die Linien Székesfehérvár — Adony-Szabolcs und Adony-Szabolcs—Paks, mit 5,403.400 fl. Actiencapital.
11. Am 3. Juli die Zalathalbahn-Actiengesellschaft, d. i. die Linie Zala-Szent-Grót — Balaton-Szent-György, mit 1,742.300 fl. Actiencapital.

Ausland.

Deutsches Reich. (Betriebsergebnisse deutscher Eisenbahnen im Monate December 1895.) Die im Reichs-Eisenbahnamte aufgestellte Uebersicht der Betriebergebnisse deutscher Eisenbahnen für den Monat December 1895 ergibt für die 62 Bahnen, welche auch schon im entsprechenden Monate des Vorjahres im Betriebe waren und zur Vergleichung gezogen werden konnten, mit einer Gesammtbetriebslänge von 39.614·03 km, Folgendes:

Im Monate December 1895 betrug die Einnahme:

a) aus dem Personenverkehre: im Ganzen 25,793.429 Mk. oder 393.629 Mk. mehr als in demselben Monate des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 664 Mk. oder 0·90 pCt. weniger als in demselben Monate des Vorjahres;

b) aus dem Güterverkehre: im Ganzen 72,692.516 Mk. oder 4,285.924 Mk. mehr als in demselben Monate des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 1841 Mk. oder 3·72 pCt. mehr als in demselben Monate des Vorjahres.

In der Zeit vom Beginne des Etatsjahres bis Ende December 1895 betrug die Einnahme:

A. Bei denjenigen Bahnen, deren Rechnungsjahr die Zeit vom 1. April bis 31. März umfasst:

a) aus dem Personenverkehre: im Ganzen 251,820.548 Mk. oder 17,281.128 Mk. mehr als in demselben Zeitraume des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 7892 Mk. oder 5·17 pCt. mehr als in demselben Zeitraume des Vorjahres;

b) aus dem Güterverkehre: im Ganzen 579,462.712 Mk. oder 27,545.940 Mk. mehr als in demselben Zeitraume des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 17.856 Mk. oder 2·86 pCt. mehr als in demselben Zeitraume des Vorjahres.

B. Bei denjenigen Bahnen, deren Rechnungsjahr mit dem Kalenderjahre zusammenfällt:

a) aus dem Personenverkehre: im Ganzen 67,388.152 Mk. oder 2,944.368 Mk. mehr als in demselben Zeitraume des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 10.495 Mk. oder 3·56 pCt. mehr als in demselben Zeitraume des Vorjahres;

b) aus dem Güterverkehre: im Ganzen 129,437.205 Mk. oder 7,797.961 Mk. mehr als in demselben Zeitraume des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 19.855 Mk. oder 5·13 pCt. mehr als in demselben Zeitraume des Vorjahres.

— (Beschwerden gegen deutsche Eisenbahnverwaltungen im Jahre 1895.) Gegen deutsche Eisenbahnverwaltungen sind bei dem Reichs-Eisenbahnamte im Jahre 1895 zusammen 100 Beschwerden aus dem Publicum eingelaufen. Davon beziehen sich 39 auf die Verkehrsordnung, 27 auf die Tarife, 15 auf den Betrieb und 19 auf andere Gegenstände. Das Reichs-Eisenbahnamt hat von diesen Beschwerden für begründet erachtet 11, als unbegründet abgelehnt 35 und auf den Rechtsweg verwiesen 1. In 15 Fällen war die Zuständigkeit des Reiches nicht begründet und in 4 Fällen sind die angeordneten Erhebungen noch nicht abgeschlossen. Die übrigen 34 Beschwerden wurden an die zunächst zuständigen Eisenbahnverwaltungen zur Erledigung abgegeben. Betroffen von Beschwerden sind überhaupt 32 Eisenbahnverwaltungen.

Verschiedene Mittheilungen.

Sachverständige für das Enteignungsverfahren. (Liste des Oberlandesgerichtes in Lemberg.) Die Zahl der pro 1896 ernannten Sachverständigen beträgt 111, gegen 125 im Vorjahre. [7. Februar, Z. 724/I.]

— (Liste des Oberlandesgerichtes in Lemberg für die Bukowina.) Die Zahl der für das Jahr 1896 ernannten Sachverständigen beträgt wie im Vorjahre 20. Dem Berufe nach gehören 18 dem Grundbesitze und 2 dem Baufache an. [7. Februar, Z. 725/I.]

Couponseinlösungen.

Ab 2. März:

Mährische Grenzbahn. 4 pCt. Prioritäten. Für je Kr. 400 Capital Kr. 8.—.

Vorarlberger Bahn. 4 pCt. Prioritäten. Für fl. 200 Capital fl. 4.— Silber.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. 4 pCt. Prioritäten (Em. 1886). Für je fl. 100 Capital fl. 2.— ö. W.

Kaschau-Oderberger Eisenbahn. 4 pCt. Silberprioritäten v. J. 1891. Für je fl. 200 Capital fl. 4.— Silber.

Oesterr. Nordwestbahn. 5 pCt. Prioritäten lit. A fl. 4.972 Silber.

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. 3 pCt. Prioritäten Frcs. 7.50.

Erste ungarisch-galizische Eisenbahn. 5 pCt. Prioritäten I. Em. fl. 5.— Silber.

Ab 31. März:

Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. 6 pCt. Prioritäten Für je fl. 100 Capital fl. 3.— ö. W.

Verlosungen.

Am 28 December 1895:

Welser Localbahn. Actien (Rückzahlung ab 2. Jänner).

Am 6. Jänner:

Vicinalbahn Kesmárk — Szepes - Bela. Prioritätsactien (Rückzahlung ab 1. Juli).

Am 9. Jänner:

Szamosthal-Eisenbahn-Gesellschaft. 5 pCt. Prioritätsactien (Rückzahlung ab 1. Juli).

Am 15. Jänner:

Bacs - Bodrogher Comitats - Vicinalbahn Prioritätsactien (Rückzahlung ab 1. Juli).

Marmaroser Salzbahn. $4\frac{1}{2}$ pCt. Prioritätsactien (Rückzahlung ab 1. Juli).

Nagy-Karoly—Somkuter Localbahn. 5 pCt. Prioritätsactien (Rückzahlung ab 1. Juli).

Am 1. Februar:

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. [illegible] Silber-Prioritäten vom Jahre 1872 (Rückzahlung ab 1. Mai).

Leoben-Vordernberger Eisenbahn. 4 pCt. Prioritäten (Rückzahlung ab 1. August).

Am 7. Februar:

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. 3 pCt. Prioritäten (Rückzahlung ab 1. März).

Rückzahlungen.

Ab 2. März:

Kaschau-Oderberger Eisenbahn. 4 pCt. Silberprioritäten (verlost am 2. September 1895).

Oesterr. Nordwestbahn. 5 pCt. Prioritäten I. Em. (verlost am 31. August 1895).

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. Prioritäten (verlost am 7. Februar).

Localbahn Potscherad-Wurzmes. Actien (verlost am 11. December 1895).

Generalversammlungen.

21. Februar: Südnorddeutsche Verbindungsbahn (ausserordentl.)
22. „ Oesterr. Nordwestbahn (ausserordentliche).
29. „ Localbahn Strakonitz-Winterberg (ausserordentl.)
29. „ Localbahn Innsbruck-Hall i. T.
10. März: Brünner Localeisenbahn-Gesellschaft.

Conversion.

Albrecht-Bahn-Prioritäten. Die Staatsschuldencasse ist beauftragt, über Ansuchen von Besitzern von 5percentigen Prioritätsobligationen der Albrecht-Bahn I. und II. Emission den Umtausch derselben in 4percent. Prioritätsobligationen III. Emission durchzuführen. Der Umtausch ist in der Art zu vollziehen, dass für je fl. 100 Nominale 5percent. Prioritäten I. Emission fl. 115 Nominale Prioritäten III. Emission und für je fl. 100 Nominale 5percent. Prioritäten II. Emission fl. 135 Nominale Prioritäten III. Emission berechnet werden, mit der Bestimmung, dass der durch effective Stücke nicht ausgleichbare Restbetrag zum Durchschnittscourse der 4percent. Titres des dem Tage der Ueberreichung der 5percent. Obligationen vorausgegangenen Börsetages dem Besitzer in Baarem vergütet wird. Die Zinsenverrechnung findet in der Weise statt, dass dem Besitzer auf die eingereichten Obligationen 5 pCt. Stückzinsen vom Fälligkeitstage des letzten Coupons bis zum Tage der Ueberreichung der umzutauschenden Prioritäten vergütet werden, wogegen auf die zu empfangenden neuen Obligationen bei der Ausfolgung 4 pCt. Stückzinsen für die gleiche Zeit zu bezahlen sind.

Verein Deutscher Eisenbahn - Verwaltungen. (Entwurf des Verzeichnisses der einfachen (normalen) Fahrpreise mit Angabe des Unterschiedes gegen die im Verkehre auf zusammenstellbare Fahrscheine gewährten Ermässigungen.) Die geschäftsführende Verwaltung hat den am Fahrgelderstattungs-Uebereinkommen betheiligten Verwaltungen den Entwurf dieses — vom 1. Mai ab giltigen — Verzeichnisses in je zwei Exemplaren zur Prüfung zugehen lassen.

K. k. Oesterr. Staatsbahnen.

Lieferungs-Ausschreibung.

Die k. k. General-Direction beabsichtigt, die Lieferung der nachbenannten Fahrbetriebsmittel im öffentlichen allgemeinen Offertwege zu vergeben:

I. Personenwagen

a) zweiachsige, ohne Dachaufbau, mit geschlossenen Plattformen, Seitengängen und mit Coupéabschlusswänden.

1. 1 Stück I/II. Classe Serie ABe mit Spindel- und Vacuumbremse
2. 4 „ II. „ „ Be „ „ „ „
3. 6 „ III. „ „ Ce „ „ „ „
4. 1 „ III. „ „ Ce ohne Spindelbremse, mit Vacuumleitung

(1.–4.) mit Oelgasbeleuchtung und Rayl-Signal

b) zweiachsige, nach der Stadtbahntype mit Mittelgang.

5. 50 Stück II. Classe Serie Bi
6. 220 „ III. „ „ Ci
7. 5 „ III. „ mit Gepäckscoupé, Serie CDi.

II. Dienstwagen.

8. 1 Stück zweiachsigen Postconducteurwagen, Serie Fk, mit 8·64 m langem Kasten ohne Spindelbremse, mit Oelgasbeleuchtung und Rayl-Signal
9. 2 „ zweiachsige Gepäckswagen Serie De mit Spindel- und Vacuumbremse, Oelbeleuchtung und Rayl-Signal
10. 3 „ dreiachsige „ „ De „ „ „ „ Oelgasbeleuchtung und „

III. Güterwagen (zweiachsige).

11. 1 Stück Borstenviehwagen Serie M mit Spindelbremse
12. 3 „ „ „ M ohne „
13. 4 „ gedeckte Güterwagen Serie G mit Spindelbremse
14. 13 „ „ „ „ G ohne „

(13.–14.) ohne Vorlegbretter

15. 6 „ offene Güterwagen Serie Jk mit Spindelbremse und eisernen Wandungen
16. 8 „ „ „ „ Jk ohne „ mit „ „
17. 2 „ Kohlenwagen mit Spindelbremse.

Sämmtliche Wagen erhalten Räderpaare mit Radscheiben aus Flusseisen, oder Radsterne aus Schweisseisen, Achsen und Radreifen aus Martinstahl, mit Ausnahme der dreiachsigen Gepäckswagen, Serie De, welche Radreifen aus Tiegelgussstahl erhalten.

Die Lieferung dieser Fahrbetriebsmittel hat auf Grund der allgemeinen, sowie der diesbezüglichen besonderen Lieferbedingnisse und der Normalzeichnungen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen zu erfolgen.

Diese Behelfe sind bei der Unterabtheilung 3 der k. k. General-Direction (Wien, Administrationsgebäude nächst dem Westbahnhofe) einzusehen oder gegen Vergütung der Kosten zu beheben.

Für die vorgenannten Lieferungen werden vorschriftsmässig gestempelte und gesiegelte Offerte mit der Aufschrift: „Offerte auf Lieferung von „Personenwagen“ oder „Dienstwagen“, bezw. „Güterwagen“ bis zum **28. Februar 1896, Mittags 1 Uhr,** im Einreichungsprotokolle der k. k. General-Direction (Administrationsgebäude nächst dem Westbahnhofe) übernommen.

Die Eröffnung der Offerte findet an demselben Tage um 2 Uhr Nachmittags im Bureau der Unterabtheilung 3 statt, und steht es den Offerenten frei, derselben beizuwohnen.

In dem Offerte sind unter genauer Bezeichnung der Gattung und der Anzahl der offerirten Fahrbetriebsmittel die Preise für jede Gattung der Fahrzeuge einschliesslich der completen Ausrüstung per Stück in österr. Währ. Noten in Ziffern und Schrift, franco aller Fracht-, Zoll-, Patentgebühren etc. loco einer zu benennenden Station der westlichen Linien der k. k. Oesterr. Staatsbahnen anzuführen.

Speciell für die Personenwagen der Stadtbahntype, Post 5 bis 7, sind folgende Preise anzugeben:

A. Personenwagen Serie Bi und Ci mit normaler Zug- und Stossvorrichtung:
  a. mit Vacuum- und Spindelbremse und Oelgasbeleuchtung
  b. „ „ „ „ elektrischer Beleuchtung
  c. „ Vacuumbremse, ohne Spindelbremse, mit Oelgasbeleuchtung
  d. „ „ „ „ „ elektrischer Beleuchtung.

B. Personenwagen Serie CDi mit normaler Zug- und Stossvorrichtung:
  a. mit Vacuum- und Spindelbremse und Oelgasbeleuchtung
  b. „ „ „ „ elektrischer Beleuchtung.

C. Personenwagen Serie Bi und Ci mit durchgehender Zug- und Stossvorrichtung, Patent von Fischer:
  a. mit Vacuum- und Spindelbremse und Oelgasbeleuchtung
  b. „ „ „ „ elektrischer Beleuchtung
  c. „ Vacuumbremse, ohne Spindelbremse, mit Oelgasbeleuchtung
  d. „ „ „ „ „ elektrischer Beleuchtung.

D. Personenwagen Serie CDi mit durchgehender Zug- und Stossvorrichtung, Patent von Fischer:
  a. mit Vacuum- und Spindelbremse und Oelgasbeleuchtung
  b. „ „ „ „ elektrischer Beleuchtung.

Es steht jedem Offerenten frei, auch nur für einen Theil der ausgeschriebenen Fahrbetriebsmittel ein Anbot zu stellen.

In dem Offerte muss entweder die ausdrückliche Erklärung des Offerenten enthalten sein, dass er die Lieferbedingnisse und Zeichnungen eingesehen und vollinhaltlich annimmt, oder es müssen die anerkannten und vorschriftsmässig gestempelten allgemeinen und besonderen Lieferbedingnisse und Zeichnungen dem Offerte beigeschlossen sein. (Die Offertbeilagen müssen per Bogen mit je einem 50 kr.-Stempel versehen sein.)

Die Personenwagen Post 1 bis einschliesslich Post 4, sowie die Dienstwagen Post 8, 9 und 10 sind bis längstens Ende Juni dieses Jahres, die Personenwagen Post 6 bis Ende Juli dieses Jahres, und die Wagen Post 5, 7 und 11 bis einschliesslich 17 bis Ende August dieses Jahres zu liefern.

In den Offerten sind die Lieferfristen für die einzelnen Wagengattungen mit den Anfangs- und Endterminen anzusetzen.

In dem Offerte sind ferner die Bezugsquellen für Achsen, Radreifen und Radscheiben anzuführen, und ist die Erklärung aufzunehmen, dass der Offerent mit seinem Anbote bis 30. April 1896 im Worte bleibt.

Die k. k. General-Direction behält sich das Recht vor, von dem Ersteher der Lieferung nach Abschluss des Geschäftes den Erlag einer Caution in der Höhe von 10 Percent des Verdienstbetrages im Sinne des Artikels 17 der allgemeinen Lieferbedingnisse zu verlangen, welche Caution nach Massgabe des Ablaufes der Haftzeiten und der Erfüllung der Haftverbindlichkeiten ausgefolgt wird.

Die k. k. General-Direction behält sich ferner vor, keines der eingelangten Offerte zu berücksichtigen, falls ihr keines annehmbar erscheinen würde.

Wien, im Februar 1896. Z. 21.471 ex 1896.

Die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Niederländisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Einführung je eines Nachtrages I zu Theil II, Hefte 2 und 4, und den betreffenden Anhängen.

Mit Giltigkeit vom 1. März 1896 gelangt je ein Nachtrag I zu den vom 1. April 1895 in Kraft stehenden Seehafen-Ausnahmetarifen Theil II, Hefte 2 und 4, und zu den betreffenden Anhängen zur Einführung.

Diese Nachträge enthalten besondere Bestimmungen über die Anwendung der Transit-Frachtsätze der niederländischen Hafenstationen mit gewissen Zuschlägen auch auf den Locoverkehr dieser Stationen, sowie sonstige Aenderungen und Ergänzungen.

Exemplare dieser Nachträge sind bei den betheiligten Verwaltungen und Stationen, und zwar: der Nachtrag I zu Heft 2 um 6 kr, der Nachtrag I zu Heft 4 um 3 kr. pro Stück erhältlich.

Die Nachträge zu den Anhängen werden unentgeltlich verabfolgt.

Wien, am 18. Februar 1896. [112]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Schweizerischer Personen- und Gepäcksverkehr.

Einführung eines neuen Tarifes.

Mit Wirksamkeit vom 1. April 1896 tritt für den oben genannten Verkehr ein neuer Tarif mit geänderten Fahrpreisen in Kraft, durch welchen der gleichnamige Tarif vom 1. October 1892 sammt Nachtrag I, sowie der Tarif für die directe Beförderung von Personen und Reisegepäck im Verkehre zwischen böhmischen Stationen einerseits und solchen schweizerischer Bahnen andererseits vom 1. September 1891 sammt den Nachträgen I und II aufgehoben wird.

Wien, am 17. Februar 1896. [113]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Rheinisch-Westphälisch-Bayerisch-Oesterreichischer Personenverkehr über Aschaffenburg.

Einführung eines neuen Tarifes.

Mit 1. April 1896 gelangt für den obigen Verkehr an Stelle des mit gleichem Tage ausser Kraft tretenden Tarifes für den Personen- und Gepäcksverkehr zwischen Stationen der kgl. Preussischen Staatseisenbahnen einerseits und Stationen der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen, der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn und der k. k. Oesterr. Staatsbahnen andererseits über Aschaffenburg vom 1. August 1891 ein neuer Tarif zur Einführung.

Exemplare des neuen Tarifes sind bei den betheiligten österreichischen Eisenbahn-Verwaltungen, bezw. Stationen erhältlich.

Wien, am 15. Februar 1896. [114]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahnverband. Tariftheil V, Heft I. (Böhmisch-Bayerischer Kohlenverkehr.)

Einbeziehung der Station Marktschnaittach.

Mit sofortiger Giltigkeit wird die Localbahnstation Marktschnaittach mit den um Rm. 7 pro 10.000 kg erhöhten Frachtsätzen der Anschlussstation Schnaittach Bahnhof in den obenbezeichneten Verkehr aufgenommen.

Wien, am 17. Februar 1896. [115]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Sächsisch-Westösterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Ausgabe eines Tarifnachtrages.

Am 1. März 1896 tritt der Nachtrag VI zu dem vom 1. Juni 1892 giltigen Heft 2 des Sächsisch-Westösterreichisch-Ungarischen Verbands-Gütertarifes in Kraft.

Derselbe enthält Einbeziehung der Stationen Eutritzsch des Directionsbezirkes Halle a. S., Linz Umschlagsplatz der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, Aenderung von Stationsbezeichnungen und Ergänzung des Kilometerzeigers.

Abdrücke des Nachtrages sind bei den betheiligten Endverwaltungen und Stationen erhältlich.

Wien, am 17. Februar 1896. [116]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Theil I, vom 1. April 1894. (Frachtberechnung der Artikel „Wolle" und „Wollabfälle, gewaschene".) Behufs Vermeidung irriger Frachtberechnungen der im Verzeichnisse der sperrigen Güter aufgeführten Artikel „Wolle und Wollabfälle, gewaschene" wird erläuternd bemerkt: Unter gewaschener Wolle ist — im Gegensatze zur vollständig ungereinigten, rohen, fetten Wolle, Schmutzwolle, Schweisswolle, welche jedoch äusserst selten in den Handel kommt — auch schon die mit Wasser von Schmutz gereinigte Wolle (rückengewaschene Wolle, Rückenwäsche, die am Vliess des lebenden Thieres vollzogene Reinigung) und nicht erst die chemisch gereinigte Wolle (die dem Verspinnen noch vorhergehende chemische Reinigung, Fabrikswäsche) zu verstehen. Ferners sind gewaschene Wolle und Wollabfälle nur dann nach dem einfachen Gewichte zu berechnen, wenn sie in rechtwinkligen Ballen — gleichgiltig welches Gewicht sie diesfalls haben — oder wenn sie in runden oder cylindrischen Ballen mit mindestens 100 kg Einzelgewicht für den Ballen aufgegeben werden, wogegen Wolleballen in runder oder cylindrischer Form, wenn der einzelne Ballen unter 100 kg wiegt, und Wolleballen in anderer als einer der drei genannten Formen, gleichgiltig, welches Gewicht diesfalls der einzelne Ballen hat, nach dem $1^1/_2$fachen Gewichte berechnet werden. Wenn zwei Bällchen zu einem Collo verschnürt oder zwei Säcke in einen grösseren Sack hinein emballirt werden, was in der Absicht geschehen kann, um ein Gewicht von über 100 kg für das Collo zu erzielen und hiedurch die Bestimmungen über die Sperrigkeitsberechnung zu umgehen, so darf das einfache Gewicht nur dann berechnet werden, wenn der Pack genau eine der bemerkten drei Formen ausweist und in runder oder cylindrischer Form mindestens 100 kg wiegt, andernfalls die Frachtberechnung für das $1^1/_2$fache Gewicht zu erfolgen hat. Diese Verfügung ist auch für den bayerischen Localverkehr zu beachten.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
476	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Eisenbahnbau- und Betriebsmaterialien, sowie Fahrbetriebsmittel	den im Localtarife der k. k. österr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 2, Abschnitt A, enthaltenen Stationen	Luzan, Hliboka, Hadikfalva, Nepolokoutz, Suczawa	Aufgabe als Frachtgut unter Einhaltung der bestehenden einschlägigen Tarifbestimmungen. Die Sendungen müssen zum Baue der Eisenbahnen Luzan-Zaleszczyki, Hliboka-Sereth, Radautz-Straza (Brodina), Nepolokontz-Wiznitz und Itzkany-Suczawa bestimmt sein und mit Frachtbriefen, auf welchen die Bauunternehmung der Bukowinaer Landesbahnen als Empfängerin zu figuriren hat, zur Beförderung gelangen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1896	Localtarif	Verschieden	0·08 kr. pro 100 kg und 1 km	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen bis längstens Ende Februar 1897 zu bewirkende Vorlage der auf die vorbezeichnete Bauunternehmung als Empfängerin lautenden Original-Frachtbriefe, welche keinen Rückvergütungsstempel der k. k. österr. Staatsbahnen tragen dürfen und nicht zurückgestellt werden	
477	Kaschau-Oderberger Eisenbahn		Eisenerze, Manganerze und Dolomite	Krompach Márkusfalva Poprád-Felka	Dombrau (für Witkowitz)	Minimalquantum a) 60.000 Tonnen b) 50.000 „ c) 40.000 „ d) 30.000 „ e) 20.000 „ Bezahlung der Fracht mindestens nach dem Ladegewichte des verwendeten Wagens. Im Uebrigen tarifmässige Bestimmungen. In die oben stipulirten Minimalquantitäten werden die über Oderberg hinaus verfrachteten Minimalquantitäten mit eingerechnet. Das Aufladen der Sendungen hat durch Parteiorgane zu geschehen	Vom 1. Jänner 1896 bis Ende 1896	Localtarif		a) 0·115 b) 0·120 c) 0·125 d) 0·130 e) 0·135 kr. Einheitssatz pro 100 kg und 1 km		Im Rückvergütungswege	Gegen auf eine und dieselbe Firma als Aufgeber und Empfänger lautende und detaillirt zu consignirende Orignal- und Duplicat-Frachtbriefe, bezw. bei den in das Jahresquantum einzurechnenden Sendungen über Oderberg hinaus Duplicat-Frachtbriefe bis Ende März 1897	
478	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Betheiligten Verwaltungen	Holz des Specialtarifes 2	den Auflieferungsstationen der nachstehenden Tabelle	a) Wien Nordbahnhof, Wien Staatsbahnhof, Floridsdorf, Jedlesee transito und Stadlau b) Wien Nordbahn-Donauuferbahnhof transito	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. März 1896 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1896	Tarif für den Galizisch-Wiener Eisenbahnverband vom 1. Februar 1893, bezw. Tarif für den Ost-Nordwestösterr. Eisenbahnverband, Theil II, Heft 1, vom 1. October 1893, bezw. Localtarife	Siehe nachstehende Tabelle	Siehe nachstehende Tabelle	Siehe nachstehende Tabelle	Im Kartirungswege		

Anflieferungs-Station	bestehender a)	bestehender b)	Zugestandener a)	Zugestandener b)	Nachlass vom bestehenden a)	Nachlass vom bestehenden b)
	Frachtsatz pro 100 kg in kr. ö. W.					
Alt-Sandez	83·0	83·4	82·4	82·9	0·6	0·5
Bednarów	118·0	118·0	117·4	117·9	0·6	0·1
Belz	105·0	105·0	104·4	104·9	0·6	0·1
Biecz	87·0	87·5	86·4	86·9	0·6	0·6
Bilcze Wolicza	111·0	111·0	110·4	110·9	0·6	0·1
Bobowa	82·0	82·5	81·5	81·8	0·5	0·7
Bóbrka	109·0	109·0	108·4	108·9	0·6	0·1
Bochnia	67·0	67·5	66·5	66·8	0·5	0·7
Bognmilowice	73·0	73·5	72·5	72·8	0·5	0·7
Bogoniowice-Cieżkowice	*)	*)	80·5	80·8	.	.
Bognchwala	*)	*)	86·4	86·9	.	.
Bolechów	112·0	112·0	111·4	111·9	0·6	0·1
Boryslaw	108·0	108·0	107·4	107·9	0·6	0·1
Bratkowce	121·0	121·0	120·4	120·9	0·6	0·1
Brody	115·0	115·0	114·4	114·9	0·6	0·1
Buczacz	128·0	128·0	127·4	127·9	0·6	0·1
Bursztyn	116·0	116·0	115·4	115·9	0·6	0·1
Chabówka	70·0	70·4	68·4	68·9	1·6	1·5
Czernowitz	132·0	132·0	131·4	131·9	0·6	0·1
Czortków	132·0	132·0	131·4	131·9	0·6	0·1
Czudec	88·0	88·5	87·4	87·9	0·6	0·6
Dobra	74·0	74·4	73·4	73·9	0·6	0·5
Dobromil	99·0	99·0	98·4	98·9	0·6	0·1
Dolina	114·0	114·0	113·4	113·9	0·6	0·1
Drohobycz	107·0	107·0	106·4	106·9	0·6	0·1
Dnblany-Kranzberg	104·0	104·0	103·4	103·9	0·6	0·1
Dżnryn	*)	*)	130·4	130·8	.	.
Friedrichshütte	56·0	56·4	53·4	53·9	2·6	2·5
Fnlsztyn-Gleboka	*)	*)	100·4	100·8	.	.
Gaye-wyżne	*)	*)	107·4	107·9	.	.
Gorlice	87·0	87·5	86·4	86·9	0·6	0·6
Gromnik	*)	*)	78·5	78·8	.	.
Hadikfalva	138·0	138·0	137·4	137·9	0·6	0·1
Hadyńkowce	134·0	134·0	133·4	133·9	0·6	0·1
Halicz	117·0	117·0	116·4	116·9	0·6	0·1
Hliboka	136·0	136·0	135·4	135·9	0·6	0·1
Horyniec	99·0	99·0	98·4	98·9	0·6	0·1
Husiatyn	137·0	137·0	136·4	136·9	0·6	0·1
Iwonicz	93·0	93·0	92·4	92·8	0·6	0·2
Jaroslau	92·0	92·5	91·5	91·8	0·5	0·7
Jaślany	86·0	86·5	85·4	85·9	0·6	0·6
Jaslo	89·0	89·5	88·4	88·9	0·6	0·6
Jelesnia	57·0	57·4	55·4	55·9	1·6	1·5
Jordanów	67·0	67·4	65·4	65·9	1·6	1·5
Kalinowszczyzna	131·0	131·0	130·4	130·9	0·6	0·1
Kalnsz	117·0	117·0	116·4	116·9	0·6	0·1
Kasina wielka	*)	*)	71·4	71·9	.	.
Kolomea	125·0	125·0	124·4	124·9	0·6	0·1
Komańcza	*)	*)	100·4	100·9	.	.
Kopyczynce	135·0	135·0	134·4	134·9	0·6	0·1
Korczów bei Ubnów	104·0	104·0	103·4	103·9	0·6	0·1
Korościatyn	*)	*)	124·4	124·9	.	.
Krasne	111·0	111·0	110·4	110·9	0·6	0·1
Krechowice	115·0	115·0	114·4	114·9	0·6	0·1
Krościenko	101·0	101·0	100·4	100·9	0·6	0·1
Krosno	92·0	92·5	91·5	91·8	0·5	0·7
Krystynopol	107·0	107·0	106·4	106·9	0·6	0·1
Lańcut	88·0	88·5	87·4	87·9	0·6	0·6
Lemberg	106·0	106·0	105·4	105·9	0·6	0·1
Lemberg podz.	106·0	106·0	105·4	105·9	0·6	0·1
Limanowa	77·0	77·4	76·4	76·9	0·6	0·5
Lisko-Lnkawica	98·0	98·0	97·4	97·9	0·6	0·1
Lojova	.	125·0		124·8	.	0·2
Lubaczów	97·0	97·0	96·4	96·9	0·6	0·1
Lubieńce	111·0	111·0	110·4	110·9	0·6	0·1
Lnpków	103·0	103·0	101·4	101·9	1·6	1·1
Maków	65·0	65·4	64·4	64·9	0·6	0·5
Marcinkowice	81·0	81·4	80·4	80·9	0·6	0·5
Mielec	85·0	85·5	84·4	84·8	0·6	0·7
Mikolajevo-Drohowyże	110·0	110·0	109·4	109·9	0·6	0·1
Milówka	57·0	57·4	55·4	55·9	1·6	1·5
Mokre	*)	*)	98·4	98·9	.	.
Monasterzyska	126·0	126·0	125·4	125·9	0·6	0·1
Mościska	99·0	99·0	98·4	98·9	0·6	0·1

Anflieferungs-Station	Bestehender a)	Bestehender b)	Zugestandener a)	Zugestandener b)	Nachlass vom bestehenden a)	Nachlass vom bestehenden b)
	Frachtsatz pro 100 kg in kr. ö. W.					
Mszaua dolna	71·0	71·4	70·4	70·9	0·6	0·5
Muszyna-Krynica	88·0	88·4	86·4	86·9	1·6	1·5
Nadwórna	124·0	124·0	123·4	123·9	0·6	0·1
Nadyby-Wojutycze	*)	*)	100·4	100·9	.	.
Nepolokoutz	130·0	130·0	129·4	129·9	0·6	0·1
Neu-Sandez	82·0	82·4	81·4	81·9	0·6	0·5
Neu-Zagórz	97·0	97·0	96·4	96·9	0·6	0·1
Niżankowice	*)	*)	96·4	96·9	.	.
Niżniów	123·0	123·0	122·4	122·9	0·6	0·1
Nowa grobla	95·0	95·0	94·4	94·8	0·6	0·2
Nowosielce-Gniewosz	*)	*)	95·4	95·8	.	.
Oleszyce	96·0	96·0	95·4	95·8	0·6	0·2
Olszanica	99·0	99·0	98·4	98·9	0·6	0·1
Osielec	67·0	67·4	65·4	65·9	1·6	1·5
Ottynia	122·0	122·0	121·4	121·9	0·6	0·1
Pisarzowa	*)	*)	77·4	77·9	.	.
Piwniczna	86·0	86·4	84·4	84·9	1·6	1·5
Podwołoczyska	125·0	125·0	124·4	124·9	0·6	0·1
Posada-Chyrowska	99·0	99·0	98·4	98·9	0·6	0·1
Przemyśl	96·0	96·0	95·4	95·8	0·6	0·2
Pyszkowce	*)	*)	128·4	128·9	.	.
Radymno	94·0	94·0	93·4	93·8	0·6	0·2
Rawa ruska	101·0	101·0	100·4	100·9	0·6	0·1
Raycza	59·0	59·4	57·4	57·9	1·6	1·5
Rozwadów	93·0	93·0	92·4	92·8	0·6	0·2
Rymanów	94·0	94·0	93·4	93·8	0·6	0·2
Rytro	84·0	84·4	83·4	83·9	0·6	0·5
Rzeszów	86·0	86·5	85·4	85·9	0·6	0·6
Sadowa-Wisznia	101·0	101·0	100·4	100·9	0·6	0·1
Sanok	97·0	97·0	96·4	96·9	0·6	0·1
Sedziszów	84·0	84·0	83·4	83·8	0·6	0·2
Skawce	*)	*)	64·4	64·9	.	
Skole	113·0	113·0	112·4	112·9	0·6	0·1
Skolyszyn	*)	*)	87·4	87·9	.	.
Sniatyn-Zalucze	129·0	129·0	128·4	128·9	0·6	0·1
Sokal	108·0	108·0	107·4	107·9	0·6	0·1
Sól	59·0	59·4	57·4	57·9	1·6	1·5
Stanislau	120·0	120·0	119·4	119·9	0·6	0·1
Staresiolo	108·0	108·0	107·4	107·9	0·6	0·1
Starzawa	100·0	100·0	99·4	99·9	0·6	0·1
Stróże	*)	*)	83·4	83·8	.	.
Stryszów	*)	*)	64·4	64·9	.	.
Sucha	63·0	63·4	62·4	62·9	0·6	0·5
Snczawa	141·0	141·0	140·4	140·9	0·6	0·1
Synwódzko wyżne	112·0	112·0	111·4	111·9	0·6	0·1
Szczawne-Kulaszne	*)	*)	99·4	99·9	.	.
Szczerzec	*)	*)	107·4	107·9	.	.
Tarnobrzeg	89·0	89·5	88·4	88·9	0·6	0·6
Tarnopol	120·0	120·0	119·4	119·9	0·6	0·1
Tarnowica-leśna	123·0	123·0	122·4	122·9	0·6	0·1
Trzciana	85·0	85·5	84·4	84·8	0·6	0·7
Tnchów	*)	*)	77·5	77·8	.	.
Tymbark	76·0	76·4	74·4	74·9	1·6	1·5
Tyśmienica	121·0	121·0	120·4	120·9	0·6	0·1
Tyśmieniczany	122·0	122·0	121·4	121·9	0·6	0·1
Uhnów	103·0	103·0	102·4	102·9	0·6	0·1
Ustrzki	101·0	101·0	100·4	100·9	0·6	0·1
Węg.-Gorka	57·0	57·4	55·4	55·9	1·6	1·5
Wicliczka	63·0	63·5	62·5	62·8	0·5	0·7
Wola-Lużańska	*)	*)	84·4	84·8		.
Wygoda	120·0	120·0	114·4	114·8	5·6	5·2
Zablotce	114·0	114·0	113·4	113·9	0·6	0·1
Zablotów	127·0	127·0	126·4	126·9	0·6	0·1
Zadwórze	109·0	109·0	108·4	108·9	0·6	0·1
Zagórz	97·0	97·0	96·4	96·9	0·6	0·1
Zaluż	*)	*)	97·4	97·9		
Zarszyn	95·0	95·0	94·4	94·8	0·6	0·2
Zaryte	70·0	70·4	68·4	68·9	1·6	1·5
Zator **)	57·0	57·0	55·4	55·9	1·6	1·1
Żegiestów (Station)	87·0	87·4	85·4	85·9	1·6	1·5
Zielona	102·0	102·0	101·4	101·9	0·6	0·1
Zloczów	113·0	113·0	112·4	112·9	0·6	0·1
Żuczka	132·0	132·0	131·4	131·9	0·6	0·1

*) Besteht kein directer Frachtsatz.
**) Der Frachtsatz von Zator findet für den Verkehr mit Wien Staatsbahnhof keine Anwendung.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
				von	nach									
479	Südbahn-Gesellschaft		Getreide aller Art und Oelsaaten	Bares transit	Wien (Matzleinsdorf)	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro verwendeten Wagen und Frachtbrief. Nur für Sendungen giltig, welche Bares transitiren, resp. daselbst nachweislich per Bahn oder per Wasser angelangt sind. Die Transporte dürfen überdies nicht über Salzburg, Simbach und Passau hinaus zur Weiterbeförderung gelangen. Für die in Bares zur Aufgabe gebrachten Sendungen muss bei Inanspruchnahme des nebigen ermässigten Frachtsatzes der Nachweis erbracht werden, dass dieselben per Bahn oder per Wasser daselbst angelangt sind	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarif, bezw. Anhang zu demselben	140 Heller incl. ungar. Steuer	120 Heller incl. ungar. Steuer	20 Heller	Im Kartirungswege		
480	Südbahn-Gesellschaft		Baumaterialien und Einrichtungsgegenstände	sämmtlichen cisleithanischen Südbahn-Stationen	Steinach	Sendungen müssen nachweislich für Hotelbauten in Steinach bestimmt sein und mindestens 40 km auf der Südbahn durchlaufen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende September 1896	Localtarif	Verschieden	50 Percent Nachlass vom Normaltarife mit einem Minimaleinheitssatze von 0·26 Heller pro 100 kg und 1 km bei Sendungen, für welche die Frachtzahlung nach dem Ladegewichte, resp. für 10.000 kg pro verwendeten Wagen erfolgt, und für Sendungen unter 10.000 kg, insoferne für dieselben ein ganzer Wagen zur Verwendung gelangt, letzterenfalls unter Zugrundelegung der Frachtberechnung für mindestens 10.000 kg pro verwendeten Wagen; endlich mit einem Minimaleinheitssatze von 0·32 Heller pro 100 kg und 1 km bei Sendungen in geringeren Quantitäten		Im Rückvergütungswege	Gegen auf reclamirende Firma als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	
481	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Fahrzeuge aller Art, unbeladen	Rücksichtlich der Strecken der Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Für die Beförderung von unbeladenen Fahrzeugen aller Art (ausgenommen die am Schlusse angeführten) bei Aufgabe als Frachtgut wird rücksichtlich der Strecken der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, insoweit nicht die Anwendung der zur Zeit giltigen tarifmässigen Bestimmungen günstigere Gebühren ergibt, bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1896 im Kartirungswege die folgende Transportgebührenberechnung zugestanden: a) Für die Fahrzeuge, welche in gedeckt gebauten Wagen durch die Seitenthüren nicht verladen werden können, unter Zugrundelegung des von 10 zu 10 kg aufgerundeten wirklichen Gewichtes, mindestens jedoch von 1000 kg pro Sendung zu den Frachtsätzen der Güterclasse I; b) für die Fahrzeuge, welche in gedeckt gebauten Wagen durch die Seitenthüren verladen werden können, unter Zugrundelegung des von 10 zu 10 kg aufgerundeten wirklichen Gewichtes zu den Frachtsätzen für sperrige Frachtgüter. Dieser Transportgebührenberechnung unterliegen die Fahrzeuge auch dann, wenn die Räder und Deichseln abgenommen sind oder gar nicht mit den Fahrzeugen befördert werden. Werden die abgenommenen Räder und Deichseln mit dem zugehörigen Fahrzeuge auf einem und demselben Eisenbahnwagen befördert, so wird das Gewicht des Fahrzeuges zusammen mit dem Gewichte der Räder und Deichseln im Sinne des Vorstehenden der Gebührenberechnung unterzogen. Auf Eisenbahn-Fahrzeuge, Tramwaywaggons, Locomobile, Dampf-Strasseuwalzen, Dampf-Desinfectionsapparate, auf eigenen Rädern laufend, landwirthschaftliche Maschinen, Möbelwagen, Puppen- und andere Kinderspielwagen, Kinderschlitten, Sackkarren, sowie eiserne Schiebkarren finden die vorstehenden Bestimmungen keine Anwendung.								

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zngeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht				Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingnngen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg			
									Krenzer ö. W.					
482	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Mineralwasser der Pos. M—24 der Güterclassification des Tariftheiles I als Frachtgut	Bärn-Andersdorf	Olmütz (St.B.)	Bei Aufgabe von, hezw. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1896	Localtarif	21	18·5	2·5	Im Kartirungswege		
			Emhallagen, leer retourgehende, aus Pos. E—19 der Güterclassification des Tariftheiles I, zur Füllung mit Sauerwasser bestimmt, als Frachtgut	Stationen der Linien Olmütz (St.B.) (Jägerndorf)—Troppau, dann Jägerndorf—Ziegenhals, sowie Kriegsdorf—Römerstadt und Erbersdorf—Würbenthal	Bärn-Andersdorf oder Würbenthal	Bei Aufgabe in beliebigen Mengen und Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen			Verschieden	0·14 kr. pro 100 kg und 1 Kilometer, plus 4 kr. pro 100 kg Manipulationsgebühr	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Originalfrachtbriefe längstens bis Ende Februar 1897	
									Heller					
483	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Südbahn-Gesellschaft	Welches Brennholz. 1 m lang. der Pos. H—20 der Güterclassification des Tarif-Theiles I als Frachtgut	Nussdorf transit	Wien (Matzleinsdorf) loco	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1896	Tarif für die den Verkehr zwischen den Wiener Bahnhöfen vermittelnden Eisenbahnlinien	28	20	8	Im Kartirungswege		
484	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Petroleum-Naphtha (Benzin aus Erdöl destillirt)	Mährisch Ostrau via Gänserndorf—Marchegg	Wien (Staatsbahnhof) loco	Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der für den Ausnahmetarif für Petroleum etc., giltig vom 1. September 1891 (resp. 1. Jänner 1894) bestehenden besonderen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Ausnahmetarif für Petroleum etc., giltig vom 1. Jänner 1894	Besteht kein directer Frachtsatz	42·6 kr.		Im Kartirungswege		Auf diese Transporte findet die im Verordnungs-Blatte Nr. 143 ex 1895, sub Post 2246, publicirte Frachtbegünstigung keine Anwendung
			Petroleum, roh und raffinirt, Blau- und Grünöl, ferner Mineraltheer und mineralische Schmieröle							39·8 kr.				

Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Angabe der Berichtigung, beziehungsweise Umschreibung derselben	Bemerkungen
						von	nach		
14	Nr. 4 vom 14. Jänner 1896	272	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Böhm. Nordbahn Oesterr. Nordwestbahn	Presshefe als Eilgut	Linz	Reichenberg	Der Frachtsatz von 277 kr. ist auf 271 kr. abznändern	
						Linz	Friedland i. B.	Der Frachtsatz von 298 kr. ist auf 292 kr. abzuändern	

Druck von Otto Maass & Sohn. Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 21. Wien, 22. Februar 1896. IX. Jahrgang.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Genehmigung der Aenderung der Statuten der Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft.

Das k. k. Ministerium des Innern hat den den geänderten Artikel 7 enthaltenden Anhang III zu den Statuten der Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft genehmigt.

Wien, am 14. Februar 1896. — Z. 4210. E.-M.-Z. 1307/I.

Verordnung des Finanzministeriums vom 20. Februar 1896, womit für den Monat März 1896 das Aufgeld bestimmt wird, welches bei Verwendung von Silber zur Zahlung der Zollgebühren zu entrichten ist.

Mit Bezug auf Artikel XIV des Gesetzes vom 25. Mai 1882, R.-G.-Bl. Nr. 47, wird im Vernehmen mit dem kgl. ungarischen Finanzministerium für den Geltungsbereich des erwähnten Gesetzes und für den Monat März 1896 festgesetzt, dass in denjenigen Fällen, in welchen bei Zahlung von Zöllen und Nebengebühren, dann bei Sicherstellung von Zöllen statt des Goldes Silbermünzen zur Verwendung kommen, ein Aufgeld von $20\frac{1}{2}$ pCt. in Silber zu entrichten ist.

Biliński m. p.

Eröffnung neuer Eisenbahnstrecken in Oesterreich-Ungarn und im Occupationsgebiete im Jahre 1895.

Im Jahre 1895 wurden in Oesterreich-Ungarn und im Occupationsgebiete im Ganzen 979·583 km neuer Eisenbahnen (gegen 1006·432 km im Vorjahre) mit 224 neuen Stationen und Haltestellen, ferner 35 Anschlüssen an die Linien fremder Bahnverwaltungen (darunter ein Anschluss an das Ausland bei Troppau und einer nach Ungarn bei Woronienka) und 9 Abzweigungen von eigenen Strecken dem Verkehre übergeben.

Die Uebergabe an den Betrieb erfolgte in 42 Theilstrecken, von denen zwei Eigenthum der k. k. österr. Regierung, eine Eigenthum der kgl. ungar. Regierung und eine Eigenthum der bosnisch-herzegowinischen Landesregierung, die übrigen Eigenthum von verschiedenen Unternehmungen sind.

Die früher nur für einen beschränkten Personen- und Gepäcksverkehr eröffnet gewesenen Strecken Mikuliczyn—Woronienka (in Oesterreich) und Rákó—Körösmezö (in Ungarn) wurden am 1. Mai, bezw. 15. August dem allgemeinen Verkehre übergeben.

Von den neu eröffneten Strecken entfallen:

	Theilstrecken	Länge in Kilometern	Anschlüsse an fremde Bahnen	Abzweigungen von eigenen Bahnstrecken	Stationen und Haltestellen
I. In den im Reichsrathe vertretenen Ländern:					
Localbahn Beneschau-Wlaschim	1	22·625	1	—	5
Kaiser Ferdinands-Nordbahn .	3	21·115	—	3	7
Localbahn Lemberg-Kleparow .	1	17·578	1	—	8
Localbahn Nakři - Netolitz—Netolitz Stadt	1	13·199	1	—	5
Localbahn Plan-Tachau . . .	1	11·918	1	—	3
Localbahn Postelberg-Laun . .	1	10·583	2	—	4
Localbahn Göpfritz—Gr.-Sieg-harts	1	8·717	1	—	3
Localbahn Teplitz—Eichwald .	3	8·421	—	—	12
Localbahn Welchau-Wickwitz—Giesshübl Sauerbrunn . . .	1	8·053	1	—	4
Localbahn Bielitz — Zigeuner-wald	1	4·959	—	—	14
Localbahn Baden-Vöslau . . .	1	4·879	—	1	7
Wiener Localbahnen	1	4·275	—	—	7
K. k. Staatsbahnen	2	2·906	3	1	—
Verbindungscurve in Smiřic .	1	1·218	1	—	—
Zusammen . . .	19	140·446	12	5	79
II. In den Ländern der ungarischen Krone:					
Localbahn Baja - Zombor - Uj-videk	1	144·5	3	—	22
Localbahn Györ - Veszprém-Dombovár	1	112·38	4	—	16
Localbahn Szt. Lörincz—Sla-tina-Našic	2	92·742	3	—	15
Localbahn Temesvár — Nagy-Szt. Miklós	1	62·9	2	—	8
Localbahn Pozsony-Dunaszerda-hely	1	44·11	1	—	9
Westungarische Localbahnen .	1	42·3	1	—	7
Localbahn Kecskemet - Fülöp-szállas	1	42	1	—	11
Torontáler Localbahnen . . .	1	41·2	1	—	10
Localbahn O-Buda—Esztergom	2	40·22	2	1	10
Localbahn Zsebely-Boka . . .	1	40·2	1	—	7
Localbahn Gyulafehérvár-Zalathna	1	37·9	1	—	10
Localbahn Zolyom - Brezó — Breznóbánya—Tiszolcz . . .	1	26·8	1	1	5
Vereinigte Arader und Csanader Localbahnen	1	25·9	—	—	5
Localbahn Nagy - Karoly—Somkut	1	17·6	—	—	2
Kgl. Ungarische Staatsbahnen	1	14·795	1	—	1
Localbahn Tatra-Lomnicz . .	1	10	1	—	3
Zsitvathalbahn	1	3·99	—	—	1
Zusammen . . .	19	799·537	23	2	142
III. Im Occupationsgebiete:					
Bosnisch-herzegowinische Staatsbahnen	1	34	—	1	3
Elektrische Bahn in Sarajevo .	3	5 6	—	1	?
Zusammen . . .	4	39·6	—	2	3

Nach der chronologischen Reihenfolge wurden eröffnet:

I. In den im Reichsrathe vertretenen Ländern:

Am 16. Jänner die Localbahn Plan-Tachau mit dem Anschlusse in Plan an die k. k. Staatsbahnen, ferner mit der Station Tachau und der Haltestelle Lohm (11·918 km). Der Betrieb dieser Linie wird von der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen geführt. [Kundmachung im Vrdgs.-Bl. Nr. 11 ex 1895.]

Am 27. Jänner die Fortsetzungsstrecke Wr. Neudorf — Guntramsdorf der Actiengesellschaft der Wiener Localbahnen (4·275 km). Hiebei gelangten die Haltestellen Wr. Neudorf Mitte, Mödling Laxenburger Bahn, Ziegelfabrik Herzfelder, Ziegelwerk Biziste und Guntramsdorf für den Personen- und Gepäcksverkehr, die Station Guntramsdorf dagegen für den Gesammtverkehr zur Eröffnung. [Kundmachung im Vrdgs.-Bl. Nr. 23 ex 1895.]

Am 1. Februar die Localbahn Welchau-Wickwitz — Giesshübl Sauerbrunn mit dem Anschlusse in Welchau-Wickwitz an die Buschtěhrader Eisenbahn und den Haltestellen Welchau, Rodisfort und der Station Giesshübl Sauerbrunn (8·053 km). Der Personenverkehr bleibt bis auf Weiteres auf die Zeit vom 15. April bis 15. October eines jeden Jahres beschränkt. Der Betrieb wird von der Buschtěhrader Eisenbahn geführt. [Kundmachung im Vrdgs.-Bl. 22 ex 1895.]

Am 1. Mai die Geleiseverbindung zwischen der Station Smiřic der Böhmischen Commercialbahnen und der Station Smiřic der Südnorddeutschen Verbindungsbahn (1·218 km) für den Personen- und Gepäcksverkehr, ferner für den Uebergang von Eil- und Frachtgütern. [Kundmachung im Vrdgs.-Bl. Nr. 58 ex 1895.]

Am 22. Mai für den Personenverkehr die normalspurige, aus der Helenenthal-Linie bei der Pelzgasse in Baden abzweigende und nach Vöslau führende Strecke der elektrischen Localbahn Baden-Vöslau (4·879 km) mit den Haltestellen Sauerhof, Elisabethstrasse, Soos, Badenerstrasse, Schlumbergerstrasse, Raulestrasse und der Endstation Vöslau (Bad). [Kundmachung im Vrdgs.-Bl. Nr. 66 ex 1895.]

Am 25. Juli für den Personenverkehr die Theilstrecke Schulplatz (Teplitz) — Bahnhof A.T.E. der schmalspurigen Kleinbahn mit elektrischem Betriebe von Teplitz nach Eichwald mit den Stationen Schulplatz, Bahnhof A.T.E. (0·650 km). [Kundmachung im Vrdgs.-Bl. Nr. 95 ex 1895.]

Am 7. August für den Personenverkehr die Theilstrecke Bahnhof A.T.E. — Turnerpark der obigen Kleinbahn (0·700 km) mit der Station Turnerpark. [Kundmachung im Vrdgs.-Bl. Nr. 132 ex 1895]

Am 15. August die Strecke Woronienka — Landesgrenze der k. k. Staatsbahnen (0·895 km) mit dem Anschlusse an die am gleichen Tage eröffnete Strecke Körösmezö—Landesgrenze der kgl. Ungarischen Staatsbahnen. [Kundmachung im Vrdgs.-Bl. Nr. 99 ex 1895.]

Am 19. August die Localbahn Göpfritz — Gr.-Sieghart s. Dieselbe beginnt in der Station Göpfritz der k. k. Staatsbahnlinie Wien—Eger und führt über die Haltestelle Schönfeld-Kirchberg nach der Station Gr.-Sieghart s (8·717 km). [Kundmachung im Vrdgs.-Bl. Nr. 99 ex 1895.]

Am 16. September die Localbahn Postelberg-Laun (10·583 km). Dieselbe besteht in der Station Postelberg der k. k. Staatsbahnlinie Pilsen—Dux und führt über die Station Priesen-Postelberg und Haltestelle Laun Stadt nach der Station Laun

der k. k. Staatsbahnlinie Prag—Dux. [Kundmachung im Vrdgs.-Bl. Nr. 109 ex 1895.]

Am 17. September die Localbahnen Branowitz-Pohrlitz (8·256 km) und Rohrbach-Seelowitz—Seelowitz Stadt (2·338 km) der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Hiebei gelangten auf der Strecke Branowitz—Pohrlitz die Station Pohrlitz für den Gesammtverkehr, die Halte- und Ladestelle Grosshof für den Personen-, Gepäcks- und beschränkten Güterverkehr (Wagenladungen), die Haltestelle Priebitz für den Personen- und Gepäcksverkehr; auf der Strecke Rohrbach-Seelowitz—Seelowitz Stadt dagegen die Station Seelowitz Stadt für den Gesammtverkehr zur Eröffnung. [Kundmachung im Vrdgs.-Bl. Nr. 117 ex 1895.]

Am 1. October die Localbahnstrecke Kojetein—Tobitschau der Kaiser Ferdinands-Nordbahn (10·521 Kilometer) mit der Endstation Tobitschau und mit den Halte- und Ladestellen Uhřitschitz und Loboditz. [Kundmachung im Vrdgs.-Bl. Nr. 121 ex 1895.]

Am 14. October die Fortsetzungsstrecke der Kleinbahn Teplitz-Eichwald von Turnerpark bis Eichwald (7·071 km) mit den Stationen, bezw. Haltestellen Stefaniestrasse, Neumühle, Weisskirchlitz, Kreuzschenke, Zuckmantel, Rudolfshütte, Tischau (Anhöhe), Nieder- und Ober-Eichwald. [Kundmachung im Vrdgs.-Bl. Nr. 132 ex 1895.]

Am 20. October die von der bestehenden Station Troppau der k. k. Staatsbahnen abzweigende Staatsbahnstrecke Troppau—Landesgrenze zum Anschlusse an die Linie Landesgrenze—Ratibor der kgl. Preuss. Staatsbahnen (2·011 km). Den Betrieb führt die kgl. preuss. Eisenbahn-Betriebsdirection in Kattowitz. [Kundmachung im Vrdgs.-Bl. Nr. 127 ex 1895.]

Am 28. October die Localbahn Nakři-Netolitz—Netolitz Stadt (13·199 km). Dieselbe beginnt in der Station Nakři-Netolitz der k. k. Staatsbahnlinie Wien—Eger und führt über die Stationen, bezw. Halte- und Ladestellen Radomilitz, Libejitz und Rabin nach Netolitz Stadt. Der Betrieb dieser Localbahn wird von der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen geführt. [Kundmachung im Vrdgs.-Bl. Nr. 128 ex 1895.]

Am 21. November die Localbahn Lemberg (-Kleparów)—Janów (17·578 km). Dieselbe beginnt in km 5·0 der Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów) in der Abzweigestation Rzesna polska und führt über Przydatki, Rzesna ruska, Hozice, Domażyr, Jamelna-Karaczynów und Hożlinka nach der Endstation Janów. Der Betrieb dieser Localbahn wird von der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen geführt. [Kundmachung im Vrdgs.-Bl. Nr. 128 ex 1895.]

Am 11. December für den Personenverkehr die Kleinbahn mit elektrischen Betriebe Bielitz-Zigeunerwald (4·959 km) mit den Haltestellen Bielitz Nordbahnhof, Kaiserhof, Sparcasse, Theater, Pastornak, Bad, Bleichplatz, Centrale, Park, Stadtgrenze, Kamitz, Teich, Nickelsdorf und Zigeunerwald. [Kundmachung im Vrdgs.-Bl. Nr. 5 ex 1896.]

Am 15. December die Localbahn Beneschau-Wlaschim (22·625 km). Dieselbe beginnt in der Station Beneschau der k. k. Staatsbahnlinie Gmünd—Prag und führt über die Haltestelle Struhařov und die Stationen Jemnischt-Postubitz und Bruck-Domaschin nach der Endstation Wlaschim. Der Betrieb dieser Localbahn wird von der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen geführt. [Kundmachung im Vrdgs.-Bl. Nr. 146 ex 1895.]

II. In den Ländern der ungarischen Krone:

Am 24. März die Fortsetzungsstrecke Erdöszóda—Nagy-Somkut (17·6 km) der schmalspurigen Localbahn Nagy-Karoly—Somkut mit den Stationen Puszta-Hidegkut und Nagy-Somkut.

Am 21. Mai die Theilstrecke Baranya-Szent Lörincz—Baranya-Sellye (23·742 km) der Localbahn Szent Lörincz—Slatina-Našic mit dem Anschlusse in Baranya-Szent Lörincz an die königl. Ungar. Staatsbahnen und den Verkehrsstellen Gusztávmüve, Sumony, Okorág und Baranya-Sellye.

Am 15. August die Strecke Körösmezö—Landesgrenze der königl. Ungar. Staatsbahnen mit der Zwischenstation Zemir (14·795 km). Der Betrieb auf dieser Strecke wird von der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen (Eisenbahn-Betriebsdirection in Stanislau) geführt.

Am 23. August die Localbahn Pozsony-Dunaszerdahely mit den Verkehrsstellen Pozsony-Ujvaros (Station der Localbahn Pressburg-Steinamanger), Püspöki, Csallóköz-Csötörtök, Samorja-Uszor, Paka, Nagy-Legh, Patony, Csallóköz-Abony und Dunaszerdahely (44·11 km).

Am 1. September die elektrisch betriebene Tatra-Lomniczer Localbahn (10 km), welche zwischen den Stationen Matheócz und Nagy-Lomnicz der Popradthaler Localbahnen bei der neu errichteten Haltestelle Tarpatak abzweigt, mit den Stationen und Haltestellen Tarpatak, Nagy-Lomnicz-Versenytér und Tatra-Lomnicz.

Am 14. September die Localbahn Baja-Zombor-Ujvidek (Neusatz) (144·5 km) mit dem Anschlusse in Baja an die königl. Ungar. Staatsbahnen und den Verkehrsstellen Baja-Szállásváros, Vaskut, Gara, Rigyicza, Stanisics, Gákova, Nenodics, Zombor (mit dem Anschlusse an die königl. Ungar. Staatsbahnen), Zombor-Vásártér, Fernbach-Szállás, Zsarkovácz, O-Sztapár, Bresztovacs, Hódságh, Parábuty, Paraga, Gajdobra, Bulkesz, Petrovácz-Glozsán und Futtak, mit dem Anschlusse in Ujvidék an die königl. Ungar. Staatsbahnen.

Am 21. September die Fortsetzungsstrecke Aranyos-Maróth—Kis-Tapolcsány der Zsitvathalbahn (3·99 km) mit der Station Kis-Tapolcsány.

Am 22. September die Localbahn Gyulafehérvár-Zalathna (37·9 km) mit dem Anschlusse in Gyulafehérvár an die königl. Ungar. Staatsbahnen und den Verkehrsstellen Gyulafehérvár belváros, Kisfalud, Sárd-Magyar-Igen, Tótfalud, Metesd, Pojána, Preszáka, Galacz-Fenes, Petrezsán und Zalathna.

Am 26. September die Localbahn Temesvár—Nagy-Szent Miklós (62·9 km) mit dem Anschlusse in Temesvár-Josefstadt an die bestehende Station der königl. Ungar. Staatsbahnen und den Verkehrsstellen Uj-Bessenyö, Kis-Becskerek, Billéd, Sándorháza, Lovrin, Nagy-Ősz und dem Anschlusse in

Nagy-Szent Miklós an die bestehende Station der königl. Ungar. Staatsbahnen.

Am 27. October die Localbahn Kecskemét-Fülöpszállás (42 km) mit der Abzweigung in Kecskemét von der bestehenden Station der königl. Ungar. Staatsbahnen und den Verkehrsstellen Rávágy, Ballószeg, Helvetia, Körczög, Kerekegyháza, Agasegyháza, Izsák, Uzovics, Fülöpszállás W. und mit dem Anschlusse in Fülöpszállás an die bestehende Station der Linie Budapest—Maria Theresiopel.

Am 7. November die Fortsetzungsstrecke Gurahoncz-Jószáshely—Nagy-Halmagy der Vereinigten Arader und Csanader Eisenbahnen (25·9 km) mit den Verkehrsstellen ab Gurahoncz-Jószáshely: Guravoj, Acsucza, Talács, Halmágy-Csucs und Nagy-Halmágy.

Am 17. November die Theilstrecke O-Buda—Kenyérmezö der Localbahn Budapest-Esztergom (37·201 km) nebst Abzweigung nach Tokod (3·019 km) (letztere nur für den Frachtenverkehr) mit den Verkehrsstellen O-Buda, Üröm, Solymór, Vörösvár, Pilis-Csaba, Tinye, Leányvár, Dorog, (Abzweigung), Kenyérmezö (bestehende Station der Linie Almás-Füzitö—Esztergom), ferner mit der Endstation Tokod auf der Flügelbahn (bestehende Station der Linie Almás-Füzitö—Esztergom).

Am 15. December die Fortsetzungsstrecke Párdány—Zsombolya (41·2 km) der Torontáler Localbahn mit den Verkehrsstellen ab Párdány: Jánosföld, O-Telek, Öregfalu, Torontal-Ujvar, Csene, Kurjócsko, Kécsa, Klari, Uj-Zsombolya und mit dem Anschlusse in Zsombolya an die königl. Ungar. Staatsbahnen.

Am 15. December die Fortsetzungsstrecke der Westungarischen Localbahn von Zala-Szent Groth nach Balaton-Szent György (42·3 km) mit den Verkehrsstellen Zala-Szent László, Kehida-Kustány, Zala-Csány, Bókoháza, Zala-Apáti, Sármellék und dem Anschlusse in Balaton-Szent György an die Südbahn.

Am 16. December die Strecke Zólyom-Brezó—Erdököz (25·5 km) nebst Bikaser Flügel (1·3 km) der Localbahn Zólyom-Brezó—Breznobánya—Tiszolcz mit dem Anschlusse in Zólyom-Brezó an die königl. Ungar. Staatsbahnen und den Verkehrstellen Breznobánya, Bikas und Erdököz auf der Hauptlinie und Bikas-Vasgyar auf der Flügelstrecke.

Am 20. December die Fortsetzungsstrecke Csákovár—Bóka (40·2 km) der Localbahn Zsebely-Bóka mit den Verkehrsstellen ab Csákovár: Csákovár-Vásártér, Gilád, Banlak, Tolvadia, Gyer, Suyán und dem Anschlusse in Bóka an die bestehende Station der Torontaler Localbahnen.

Am 23. December die Fortsetzungsstrecke Báránya-Sellye—Našic (69 km) der Localbahn Szent Lörincz—Slatina-Našic mit den Verkehrsstellen ab Báránya-Sellye: Stára-Zálata, Cadjavica-Noskovci, Medinci-Senkovac, Slatina (Anschluss an die Südbahn-Gesellschaft), Bukovica, Miklós, Cocinci, Orahovica, Fericonci, Susinci-Gjurjenovac und mit dem Anschlusse in Našic an die Slavonischen Localbahnen.

Am 30. December die Theilstrecke Veszprém—Uj-Dombovár der Localbahn Györ-Veszprém-Dombovár mit dem Anschlusse in Hajmásker an die königl. Ungar. Staatsbahnen und den Verkehrsstellen Papkeszi, Berhida, Kürgös, Balatonfö-Kajor, Lepseny (bestehende Station der Südbahn-Gesellschaft), Enging, Mezö-Komárom-Hidveg, Felsö-Nyek, Fürged, Fornad, Tamasi-Miklósvar (bestehende Station der Localbahn Hidegkut-Tamasi), Ságh-Konyi, Kocsola-Dalmand, Konda und Uj-Dombovár (bestehende Station der königl. Ungar. Staatsbahnen).

III. Im Occupationsgebiete:

Am 1. Mai die Strecke Dolni Vakuf—Jajce (34 km) der Bosnisch-Herzegowinischen Staatsbahnen mit der Abzweigung in Dolni Vakuf von der bestehenden Linie und den Stationen Babinoselo, Vijenac und Jajce.

Am 1. Mai die elektrische Bahn in Sarajevo mit den drei Linien Bosnabahn—Tabakfabrik, Tabakfabrik—Stadtbahnhof und Tabakfabrik—Quai (Lateinerbrücke) (5·6 km).

Inland.

Parlamentarisches.

In der 451. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 17. Februar liegen die am Schlusse der letzten Sitzung eingebrachten Regierungsvorlagen, betreffend den Bau der Eisenbahn Chodorów-Podwysokie, ferners weitere Bestimmungen über die Ausführung öffentlicher Verkehrsanlagen in Wien, endlich die Zusatzvereinbarung zum internationalen Uebereinkommen vom 14. October 1890, betreffend den Eisenbahn-Frachtenverkehr, im Drucke vor.

Es kommt der Dringlichkeitsantrag der Abgeordneten Dr. Kaizl und Genossen über die Creirung des Eisenbahnministeriums im Verordnungswege zur Verhandlung.

Abg. Dr. Kaizl erinnert daran, dass nach Artikel 11, Alinea 1, der Staatsgrundgesetze über die Reichsvertretung die Organisirung von Verwaltungsbehörden in die Competenz des Reichsrathes gehöre. Vor nicht langer Zeit habe der Reichsrath ein Gesetz über die Schaffung einer Vicepräsidenten- und Hofrathsstelle in der niederösterr. Statthalterei und ein ähnliches Gesetz über die Statthalterei in Brünn votirt. Diesmal habe man den Reichsrath bei einer grundlegenden Organisation der Verwaltungsbehörden bei Seite geschoben. Das Gesetz, wonach in die Befugnisse des Ministeriums des Innern die Angelegenheiten der Gesundheitspflege und des Veterinärwesens gehören, sei durch diese Verordnung gleichfalls tangirt, da ein Theil dieser Agenden an das Eisenbahnministerium überwiesen wurde. Die Schaffung von Landsmannministerien als Präcedenzien anzuführen, sei nicht zutreffend. Die Ernennung von Ministern sei allerdings Sache des Monarchen, durch die in Frage stehende Aenderung der Grundsätze der Verwaltungsorganisation sei aber eine Prärogative des Parlaments verletzt worden. Redner bittet um die Annahme seines Dringlichkeitsantrages.

Ministerpräsident und Leiter des Ministeriums des Innern Graf Badeni:

Hohes Haus! Ich habe mir gleich nach dem Herrn Antragsteller das Wort erbeten, um, bevor ich die Erklärung der Regierung abgebe, mir zu erlauben, die Aufmerksamkeit des hohen Hauses auf den Umstand zu lenken, dass es sich hier um zwei Fragen handelt: um die Dringlichkeit und um die Aufforderung an die Regierung. Nun ich glaube, die Dringlichkeit erkenne ich an, indem ich sofort antworte, und der Aufforderung an die Regierung, welche noch nicht ergangen ist, komme ich auch nach, weil ich die Erklärung sofort abgebe, und ich muss es dem hohen Hause überlassen, zu entscheiden, über was es noch debattiren und im Sinne des Antragstellers beschliessen will, da es sich doch ausdrücklich nur darum handelt, die Regierung, und zwar dringlich, aufzufordern, die Erklärung abzugeben, welche lautet:

Die Regierung muss entschieden an der Ansicht festhalten, dass die Errichtung von Ministerien und die Bestimmung ihrer Ressortgrenzen nach unserer Verfassung eine Prärogative der Krone bildet. Diese Rechtsanschauung findet ihre volle Begründung sowohl in positiven staatsgrundgesetzlichen Bestimmungen als auch in der während der constitutionellen Aera constant ge-

übten, unangefochtenen Praxis. In ersterer Beziehung ist zu bemerken, dass die von dem Herrn Antragsteller citirte Bestimmung des Staatsgrundgesetzes über die Reichsvertretung, wonach die Gesetzgebung über die Grundzüge der Gerichts- und Verwaltungsbehörden dem Reichsrathe zukommt, für die vorliegende Frage gar nicht in Betracht kommt, weil die Rechte der Krone in einem besonderen, mit dem eben berufenen gleichzeitig erlassenen Staatsgrundgesetze, nämlich jenem über die Ausübung der Regierungs- und Vollzugsgewalt, ihre verfassungsmässige Normirung erhalten haben. Dieses Staatsgrundgesetz (vom 21. December 1867, R.-G.-Bl. Nr. 145) bestimmt im Artikel II, dass der Kaiser die Regierungsgewalt durch verantwortliche Minister ausübt, und im Zusammenhange damit im Artikel III, dass der Kaiser die Minister ernennt und entlässt. Das Recht der Krone ist also weder in Bezug auf die Zahl der Ministerien, noch auch auf die Vertheilung der Ressortgeschäfte irgendwie beschränkt.

Im vollen Einklange mit dieser Auffassung steht, wie bereits erwähnt, die thatsächliche Uebung, indem sowohl vor wie nach der December-Verfassung 1867 die Constituirung neuer Ministerien, sowie die Begrenzung ihres Wirkungskreises nicht im legislativen Wege, sondern auf Grund Allerhöchster Anordnungen erfolgte. — So wurde, um nur Wichtigeres anzuführen, mit Allerhöchster Entschliessung vom 10. April 1861 das Ministerium „für Handel und Volkswirthschaft" errichtet (Verordnung vom 20. April 1861, R.-G.-Bl. Nr. 49). Fast gleichzeitig mit dem Inkrafttreten der Staatsgrundgesetze vom December 1867, nämlich mit Allerhöchstem Handschreiben vom 30. December 1867, bezw. der Allerhöchsten Entschliessung vom 11. Jänner 1868 (Verordnung vom 29. Jänner 1868, R.-G.-Bl. Nr. 12) wurde das Ackerbauministerium errichtet und demzufolge die Ausscheidung eines Theiles der Agenden des früheren Handelsministeriums angeordnet. Zu erwähnen ist ferner die auf Grund Allerhöchster Entschliessung vom 2. März 1867 erfolgte Wiedererrichtung des im Jahre 1861 aufgelösten Ministeriums für Cultus und Unterricht.

Mit Allerhöchster Entschliessung vom 10. Jänner 1868 (Verordnung vom 18. Jänner 1868, R.-G.-Bl. Nr. 11) wurde das Ministerium für Landesvertheidigung und öffentliche Sicherheit creirt und mit Allerhöchster Entschliessung vom 11. Februar 1870 die Angelegenheiten der öffentlichen Sicherheit dem Ministerium des Innern überwiesen.

Die Allerhöchste Entschliessung vom 14. April 1872 ordnete die Uebertragung der obersten Verwaltung der Staatsforste und Staatsdomänen vom Finanzministerium an das Ackerbauministerium an.

Danach konnte es keinem Zweifel unterliegen, dass auch zur Errichtung des Eisenbahnministeriums ein legislativer Act nicht erforderlich sei, selbstverständlich unter Vorbehalt der der Reichsvertretung verfassungsmässig bezüglich der budgetären Seite der Massnahme zukommenden Rechte.

Abg. Dr. Russ erinnert daran, dass er schon im November vorigen Jahres der Meinung Ausdruck gegeben, die Organisation des Eisenbahnministeriums müsse durch ein Gesetz erfolgen. Wenn die Rechtslage der Ansicht des Ministerpräsidenten entspreche, dann müsse das Parlament bei dem Bestande eines Zweifels sein Recht vertheidigen. Selbst die Bequemlichkeit hätte die Regierung nicht veranlassen können, einen solchen Standpunkt einzunehmen. In zweifelhaften Fällen, wo es sich um Rechte der Executive und des Parlaments handle, sollte die Regierung dem Parlament Gelegenheit geben, die Sache im Gesetzgebungswege festzustellen. Damit würde die Executive einen Schritt thun, mit dem sie sich im ganzen Parlament beliebt machen und doch ihren Zweck erreichen würde. Redner kann trotzdem dem Dringlichkeitsantrage nicht zustimmen, weil dieser nach seinem Inhalte bereits hinfällig geworden sei.

Abg. Dr. Stránský meint, die Frage könne sich nur darum drehen, ob das Eisenbahnministerium eine Verwaltungsbehörde sei oder nicht. Im ersten Falle habe unbedingt das Parlament einzutreten. Minister und Beamte würden zwar ernannt, allein wenn irgend eine Beamtenstelle systemisirt werden solle, komme die Regierung stets mit einer Vorlage vor den Reichsrath. Das Recht des Parlaments sei auch meritorisch verletzt, denn der neue Minister habe ohneweiters die deutsche Sprache als Betriebssprache im Eisenbahnverkehre eingeführt

Eisenbahnminister Ritter von Guttenberg:

Hohes Haus! Ich möchte mit Beziehung auf die soeben gehörten Reden nur ganz kurz einige Berichtigungen vornehmen. Es ist in erster Reihe von dem Herrn Abg. Professor Kaizl mir gegenüber der Vorwurf gemacht worden, dass der neue Entwurf dem Reichs-Kriegsministerium besondere Vortheile und eine besondere Einflussnahme auf die Eisenbahnen einräume. Ich kann Sie versichern, meine hochverehrten Herren, dass der Einfluss, welcher der Kriegsverwaltung heute eingeräumt wird, um kein Haar grösser ist als er früher war, und dass ich auch in Zukunft diesbezüglich keinen grösseren Einfluss gewähren werde.

Es ist auch ganz unrichtig, dass in Bezug auf diese Angelegenheit irgend eine Ausnahme gemacht wurde. Die ungarischen Eisenbahnen unterstehen genau demselben Einflusse wie die österreichischen, und ich darf es — wohl mit Zustimmung Sr. Excellenz des Herrn Ministerpräsidenten — aussprechen, dass wir darauf bedacht waren, den Einfluss der Kriegsverwaltung bei dieser Gelegenheit nicht zu vergrössern. Ich kann Sie also, meine hochverehrten Herren, nur versichern, dass ich von meinem Standpunkte aus jederzeit die grösste Objectivität werde walten lassen, und dass mein oberster Grundsatz, wie ich schon bei meiner Antrittsrede sagte, der sein wird, mit aller Kraft die Verkehrsinteressen zu fördern.

Dass man der Kriegsverwaltung ihren Einfluss wahren muss, ist ganz selbstverständlich, denn im Kriegsfalle sind die Eisenbahnen in erster Linie dazu bestimmt, das Reich zu vertheidigen, und deshalb muss Alles geschehen, um in kürzester Zeit die Ansammlung der Armee an der Grenze zu ermöglichen.

Der zweite Anwurf, der von dem letzten Herrn Redner gegen das Eisenbahnministerium und speciell gegen meine Person gerichtet wurde, ist der der Einführung der deutschen Dienstsprache auf den Staatsbahnen mit Ausnahme Galiziens.

Meine Herren! Wir haben damit gar nichts Neues geschaffen, denn das Organisationsstatut, wie es bisher bestand, kennt in allen seinen Theilen nur die deutsche Dienstsprache. Ich bitte, es ist wortgetreu aus dem alten Statute der General-Direction der Staatsbahnen übernommen, und es ist ganz unrichtig, dass für Galizien eine Ausnahme geschaffen worden wäre. In den galizischen Directionen wird genau so die deutsche Dienstsprache gehandhabt wie in allen anderen Directionen, und ich werde bezüglich Galiziens genau in derselben Weise darauf sehen, dass im internen Dienste die deutsche Dienstsprache aufrechtbleibe, und zwar ebenso wie in Böhmen und den übrigen Ländern. Mit dieser Versicherung, meine hochverehrten Herren, schliesse ich meine Ausführungen.

Abg. Dr. Kaizl erwidert dem Ministerpräsidenten, dass eine ungesetzliche Praxis zu einer Wiederholung nicht berechtige. Der Passus des Staatsgrundgesetzes über die Regierungs- und Vollzugsgewalt, auf welche sich der Herr Ministerpräsident berief, bedeute nichts Anderes als das Recht, Denjenigen für einen Ministerposten zu ernennen, den man hiefür geeignet fände.

Das Haus lehnt sodann die Dringlichkeit ab.

Abg. Dr. Russ (als Obmann des Budgetausschusses) stellt, unter Hinweis auf die durch die Creirung des Eisenbahnministeriums von der Regierung vorgelegten Abänderungen des Finanzgesetzes den Antrag, das Capitel des Handelsministeriums an den Ausschuss zurückzuleiten. (Wird angenommen.)

In der am 18. Februar abgehaltenen Sitzung des Eisenbahn-Ausschusses des Abgeordnetenhauses begrüsste der Obmann Ritter von Zaleski Se. Excellenz den Herrn Eisenbahnminister, FML. Ritter von Guttenberg. Redner glaubt der Meinung des ganzen Ausschusses Ausdruck zu geben, wenn er erklärt, dass die Creirung eines besonderen Eisenbahnministeriums für die Förderung des Verkehrswesens ausserordentlich erwünscht sei und dass hievon die besten Resultate umsomehr zu erwarten seien, als an die Spitze dieser Institution ein ausgezeichneter Fachmann gestellt wurde. Den Grundsätzen, welche der neue Eisenbahnminister gestern im Hause ausgesprochen hat, könne der Ausschuss nur aus ganzem Herzen zustimmen. Es sei nur zu wünschen, dass es dem Eisenbahnminister auch vergönnt sei, diese Grundsätze zu bethätigen und sich an ihren Erfolgen zu erfreuen. Auf die Unterstützung des Ausschusses, der dem Minister mit vollem Vertrauen entgegenkomme, könne er hiebei rechnen.

Se. Excellenz Eisenbahnminister FML. Ritter von Guttenberg sprach seinen verbindlichsten Dank für die sehr freundliche Begrüssung aus und gab die Versicherung, dass er den Wünschen der Bevölkerung, welcher Nationalität sie auch immer angehören möge, stets das grösste Wohlwollen entgegenbringen werde. Er hofft insbesondere, in nicht zu langer Zeit wichtige Vorlagen über den Ausbau des Eisenbahnnetzes zur Ergänzung der für den Export und Import noch erforderlichen Verkehrslinien vorzulegen, falls die von dem Herrn Finanzminister geplante Aufnahme eines grösseren Investitionsfonds vom Parlamente genehmigt werde. Der Herr Minister empfahl schliesslich seine Vorlagen der wohlwollenden Beurtheilung Seitens des Ausschusses.

Hierauf erledigte der Ausschuss seine Tagesordnung, deren Gegenstand die Vertheilung von Referaten bildete.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

K. k. Staatsbahnlinie Jaroslau — Sokal. (Erweiterung der Station Rawa ruska: Politische Begehung und Enteignungsverhandlung.) Die k. k. Statthalterei in Lemberg hat die politische Begehung und Enteignungsverhandlung hinsichtlich des Projectes für die Erweiterung der Station Rawa ruska und für die Anlage eines Filters, sowie eines Sammelbrunnens am Rata-Bache für den 26. Februar anberaumt, und wurde mit der Leitung der Commission der k. k. Statthaltereirath Leopold Morawetz betraut. [G.-I.-Z. 2842.]

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. (Linie Wien — Bodenbach: Anlagen zur Ableitung von Hochwässern nächst Skalitz-Boskowitz.) In Ansehung der projectirten Anlagen für die Ableitung der Hochwässer des Zwittawaflusses von dem zwischen der Bahnstrecke Brünn—Böhm.-Trübau und der Gemeinde Skalitz nächst der Station Skalitz-Boskowitz gelegenen Theile der Bezirksstrasse Mlatkow—Skalitz wurde die Ausführungsbewilligung ertheilt.
[31. December 1895, Z. 73.148.]

— (Kalkhütte in Zwittau.) In der Station Zwittau wird für den Bauunternehmer der Localbahn Zwittau-Polička eine Hütte zur Deponirung von Baukalk hergestellt.
[11. Februar, Z. 72/I.]

— (Linie Brünn—Okřiško: Sturzgeleise in Segen-Gottes.) Für Zwecke der Wagenaufstellung und Rübenverladung wurde in der Station Segen-Gottes ein Sturzgeleise hergestellt.
[4. Februar, H.-M.-Z. 2874.]

Projectirte Localbahn mit elektrischem Betriebe von Trient über St. Michele nach Malè. (Ergebniss der Trassenrevision.) Im Hinblicke auf das Ergebniss der in der Zeit vom 27. bis 30. Juni 1895 durchgeführten Trassenrevision bezüglich der projectirten schmalspurigen Localbahn mit elektrischem Betriebe von Trient über St. Michele nach Malè hat das Eisenbahnministerium die Trassenführung der gedachten Localbahn im Allgemeinen genehmigt.
[H.-M.-Z. 49.100 ex 1895.]

Nachrichten aus Ungarn.

Budapester Stadtbahn-Actiengesellschaft für Strasseneisenbahnen mit elektrischem Betriebe. (Genehmigung des Strassengrund-Benützungsvertrages zu Gunsten des Ausbaues der Quailinie durch den hauptstädtischen Municipalausschuss [Gemeinderath].) Der Budapester hauptstädtische Municipalausschuss hat in seiner am 6. Februar abgehaltenen Generalversammlung den zwischen der Direction der Budapester Stadtbahn-Actiengesellschaft für Strasseneisenbahnen mit elektrischem Betriebe und der hauptstädtischen Municipalverwaltung abgeschlossenen Vertrag, die Occupirung der für die Bahnanlage erforderlichen Strassengründe und der Donauquaiböschungen zur Anlage der Trasse der projectirten Betriebslinie Borárus-Platz—Vámháztér (Zollamtsplatz)—Eskütér (Schwurplatz)—Corso nächst dem Petöfi-Monumente (vergleiche Vrdgs.-Bl. Nr. 115 ex 1894) betreffend, genehmigt. Hiedurch tritt, vorbehaltlich der ministeriellen Sanction, die von der hauptstädtischen Municipalverwaltung ertheilte Concession zum Baue und Betriebe der projectirten Linie in Kraft, wodurch die Gesellschaft in den Besitz der längeren Theilstrecke jener derzeit wichtigsten Ergänzungslinie gelangen wird, welche nach Ausbau des kurzen Schlussgliedes Corso—Rudolfsquai (nächst der Akademie) die Stadtbezirke IV—IX ringförmig umspannen wird.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. (Erweiterung und Umbau der Station Nagy-Kikinda.) Nachdem weder die baulichen Räumlichkeiten, noch auch die Geleiseanlagen und äusseren Bahnhofräumlichkeiten der Station Nagy-Kikinda der Hauptlinie Budapest—Orsova—Verciorova der kgl. Ungarischen Staatsbahnen und der in derem Betriebe stehenden Linie Nagy-Kikinda—Nagy-Becskerek den derzeitigen gesteigerten Anforderungen des Verkehres mehr entsprechen, hat die Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen den Umbau und die damit verbundene entsprechende Erweiterung der dortigen Bahnhofanlagen beschlossen. In Würdigung des Nachweises, dass die hiefür pro 1896 präliminirt gewesene Summe von 95.000 fl. sich nunmehr als unzulänglich erwies, hat der kgl. ungar. Handelsminister die Erhöhung derselben auf 205.000 fl. genehmigt.

— (Officielle Verlautbarung über die mit 1. März in Kraft tretende Reform des Personen-Zonentarifes.) Der „Vasuti és közlekedési közlöny" Nr. 12 vom 26. Jänner verlautbart, dass auf den Linien der kgl. Ungar. Staatsbahnen am 1. März ein neuer Personentarif ins Leben tritt (vergleiche Vrdgs.-Bl. Nr. 9 und 16), mit welchem im Nachbarverkehre die Aenderung eintritt, dass die zwei Zonen desselben um eine dritte vermehrt werden, für welche die Fahrpreise, unter Aufrechthaltung der für die erste und zweite Zone dermalen bestehenden Fahrpreise, für die I. Classe mit 50 kr., für die II. Classe mit 30 kr. und für die III. Classe mit 20 kr. festgesetzt werden. Im Zusammenhange hiemit wird jedoch gleichzeitig auch eine Regulirung der Zoneneintheilung der Stationen für den Nachbarverkehr in der Weise vorgenommen, dass alle stationsweisen Relationen bis inclusive 10 km in die erste Zone, vom 11. bis inclusive 15 in die zweite und vom 16. bis inclusive 20. Kilometer in die dritte Zone des Nachbarverkehres eingereiht werden, wogegen alle jene Relationen, deren Entfernungen über 20 km betragen, nunmehr in die erste Zone des Fernverkehres fallen. Zu diesem Behufe wird zu dem einen integrirenden Theil des Personentarifes bildenden Anhange — enthaltend die Zoneneintheilung der Stationen — an dem obigen Tage ein zweiter Nachtrag eingeführt, in welchem die auf Grund des Vorstehenden vorgenommene neue Zoneneintheilung der Stationen für den Nachbarverkehr enthalten ist. In Folge der vorstehenden Verfügungen treten im Nachbarverkehre theilweise Erhöhungen, andererseits aber auch Fahrpreisermässigungen ein bezüglich solcher bis inclusive 20 km reichenden Relationen, welche gegenwärtig in die erste Zone des Fernverkehres eingereiht sind, nach der neuen Zoneneintheilung jedoch in die dritte Zone des Nachbarverkehres fallen.

Rücksichtlich des Fernverkehres werden im Allgemeinen nur die Fahrpreise der I. Classe erhöht, und zwar für Personenzüge um circa 20 pCt. und für Eilzüge um 25 pCt., wogegen die Fahrpreise der II. Classe nur in der XIII. und XIV. Zone, und zwar sowohl für Personen-, als auch für Eilzüge um geringe Beträge, und zwar von 10 kr. bis 1 fl. erhöht werden. Alle vorangeführten Aenderungen treten auch im Verkehre zwischen den Stationen der kgl. Ungar. Staatsbahnen und den ungarischen Stationen der Kaschau-Oderberger Bahn ins Leben, nachdem auf den ungarischen Linien der letzteren Bahn die gleichen Aenderungen zur Einführung gelangen. Desgleichen werden auch die rücksichtlich des Verkehres der kgl. Ungar. Staatsbahnen mit den Stationen der im Betriebe der letzteren stehenden Vicinalbahnen und den übrigen ungarischen Bahnen, sowie den Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, der Oesterr.-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft, der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, der Südbahn-Gesellschaft, der k. k. Militärbahn und der bosnischen Bahnen, der Rumänischen Staatsbahnen, der serbischen, bulgarischen und orientalischen Bahnen bestehenden directen Personentarife am 1. März neu ausgegeben. Jene im vorhinein gelösten Bianko-(Juxten-)Karten, deren Preise im Sinne des Vorstehenden erhöht werden, können nur bis Ende Februar benützt werden. Die bis zu diesem Termine nicht benützten derartigen Karten werden binnen drei Monaten, das ist bis Ende Mai, in unbeschädigtem Zustande von derselben Verkaufsstelle, wo dieselben gelöst wurden, zum vollen Preise zurückgenommen oder gegen Nachzahlung der Differenz gegen neue Billets eingetauscht. Durch die Neuausgabe dieses Personentarifes erleiden die auf die Beförderung von Personen und Gepäck bezughabenden Bestimmungen, als auch die Preise der ermässigten Fahrkartenhefte, Tour- und Retourkarten, Schüler-Abonnementkarten und combinirbaren Fahrscheine, nicht minder die in dem genannten Anhange enthaltene Zoneneintheilung der Stationen und Haltestellen im Fernverkehre keine Aenderung.

Ausland.

Deutsches Reich. (Aenderung von Stationsnamen.) Der im preussischen Directionsbezirke Hannover an der Bahnstrecke Hildesheim—Goslar gelegene Bahnhof Düngen führt fortan die Bezeichnung „Grossdüngen" und die Stationen Petershausen und Pfaffenhofen der kgl. Bayer. Staatseisenbahnen zur Unterscheidung von gleichnamigen anderen Orten in den Gütertarifen die Bezeichnungen „Petershausen in Bayern" und „Pfaffenhofen an der Ilm".

Preussen. (Ausdehnung des Staatseisenbahnnetzes am Schlusse des Berichtsjahres 1894/95.) Die im Betriebe befindlichen, dem öffentlichen Verkehre dienenden

Preussischen Staatseisenbahnen mit voller Spurweite, einschliesslich der Wilhelmshaven-Oldenburger Eisenbahn und des preussischen Antheils an der Main-Neckarbahn, hatten am Schlusse des Betriebsjahres 1894/95 eine Gesammtlänge von 26.364·02 km (gegen 25.941·12 km Ende des Betriebsjahres 1893/94). Der Umfang des Staatseisenbahnnetzes hat sich sonach im Berichtsjahre durch Hinzutritt neueröffneter Strecken (426·03 km), sowie durch die Zugänge in Folge von Streckenverlegungen und Umbauten (1·41 km) um zusammen 427·44 km vermehrt, während in Folge Ausserbetriebsetzung (1·85 km), Eigenthumsüberganges (1·10 km) und anderweitiger Streckeneinführung und Umbaues (1·59 km) zusammen 4·54 km in Abgang kommen. Werden von der Gesammtbahnlänge von 26.364·02 km die Längen der von der grossherzoglich Oldenburgischen Eisenbahn-Direction verwalteten Eisenbahn von Wilhelmshaven nach Oldenburg (52·37 km), sowie des preussischen Antheils an der einer besonderen, mit Baden und Hessen gemeinschaftlichen Direction in Darmstadt unterstellten Main-Neckarbahn (6·91 km) mit zusammen 59·28 km in Abzug gebracht, so ergibt sich für die sämmtlichen preussischen Eisenbahn-Directionsbezirke eine Gesammtlänge der Normalspurbahnen für den öffentlichen Verkehr von 26.304·74 km. Im Besitze des preussischen Staates befand sich ausserdem noch ein Netz von schmalspurigen, dem öffentlichen Güterverkehre dienenden Zweigbahnen im oberschlesischen Bergwerks- und Hüttenbezirke mit einer Gesammtlänge von 110·35 km, sowie eine Anzahl von Bahnstrecken für nichtöffentlichen Verkehr, deren Gesammtlänge sich auf 196·87 km beläuft. Von der Gesammtlänge der Bahnen für den öffentlichen Verkehr mit voller Spurweite von 26.364·02 km entfallen auf Hauptbahnen 18.644·27 km oder 70·72 pCt. und auf Bahnen, welche nach der Bahnordnung für Bahnen untergeordneter Bedeutung betrieben werden (Nebenbahnen) 7719 75 km oder 29·28 pCt., bezw. auf die Provinzen Ostpreussen 1564·92 km, Westpreussen 1351·67 km, Pommern 1358·90 km, Posen 1775·09 km, Schlesien 3414·93 km, Brandenburg einschliesslich Berlin 2651·59 Kilometer, Sachsen 2329·54 km, Hannover 2142·38 km, Westphalen 2124·99 km, Hessen-Nassau 1407·21 km, Rheinprovinz 3284·37 km und Schleswig-Holstein 1049·46 km, während ausserhalb des preussischen Staatsgebietes 1908·97 km gelegen sind.

— (Ausrüstung der Personenwagen IV. Classe.) Die Ausrüstung der Personenwagen IV. Classe mit Sitzbänken ist nunmehr auf den Preussischen Staatsbahnen vollständig durchgeführt. Da es im Interesse des reisenden Publicums erwünscht erscheint, dass die gleiche Einrichtung auch bei den preussischen Privatbahnen getroffen werde, hat der Minister der öffentlichen Arbeiten die Eisenbahncommissäre veranlasst, den Vorständen der ihnen unterstellten Privatbahnen ein gleiches Vorgehen zu empfehlen.

— (Kohlenzufuhr nach Berlin.) Nach der „Ztg. d. V. D. E.-V." sind im Jahre 1895 an Kohlen auf den Eisenbahnen und Wasserstrassen (abzüglich des Versandtes) in Berlin eingeführt worden: 1,426.725 t Steinkohlen, -Briquetts und Coaks und 797.100 t Braunkohlen und -Briquetts. Gegen das Vorjahr ergibt dies eine Abnahme von 31.473 t Steinkohlen und eine Zunahme von 63.213 t Braunkohlen.

An der Steinkohlenzufuhr waren betheiligt:

Schlesien	mit 1,084.840 t	(gegen 1,171.289 t	im Vorjahre),
Sachsen	„ 10.475 t	(„ 12.688 t	„ „),
Westphalen	„ 100.909 t	(„ 84.917 t	„ „),
England	„ 230.501 t	(„ 189.304 t	„ „),

während an der Versorgung Berlins mit Braunkohlen theilgenommen haben:

das Inland	mit 686.598 t	(gegen 609.301 t	im Vorjahre),
„ Ausland	„ 110.502 t	(„ 124.586 t	„ „).

Im Berichtsjahre betrug die Gesammtzufuhr an Steinkohlen und Braunkohlen gegen das Vorjahr mehr 31.740 t.

Der Empfang der nicht im Weichbilde von Berlin liegenden Ringbahnstationen (Grunewald, Halensee, Lichtenberg-Friedrichsfelde, Rixdorf, Rummelsburg-Rangirbahnhof, Tempelhof-Rangirbahnhof, Tempelhof-Ringbahnhof, Westend, Wilmersdorf-Friedenau) abzüglich des Versandtes betrug 177.714 t Steinkohlen (darunter 89.968 t oberschlesische Steinkohlen) und 95.093 t Braunkohlen.

Württemberg. (Obstverkehr auf den Staatseisenbahnen im Herbste 1895.) In den Monaten September, October und November 1895 sind auf den Württembergischen Eisenbahnstationen von fremden Bahnen 7120 Wagenladungen Obst zu 10.000 kg angekommen (1894: 6463, 1893: 3057), und zwar aus Oesterreich-Ungarn 1567, Belgien 1408, Frankreich 966, West- und Mitteldeutschland 674, Hessen und Nassau 567, der Rheinprovinz 482, den Niederlanden 409, der Schweiz 317, Bayern 278, der Pfalz 214, Baden 206, Elsass-Lothringen 31, Italien 1 Wagen. Ein Versandt von inländischem Obst in Wagenladungen fand wie im Vorjahre nicht statt. Ausserdem sind in den angeführten drei Monaten von zur Mostbereitung bestimmten getrockneten Weinbeeren (Rosinen, Korinthen, Zibeben) 3,181.380 kg (= 318 Wagenladungen à 10.000 kg) von Triest und Mannheim aus nach württembergischen Stationen eingeführt worden.

Frankreich. (Versetzung der Staatsbahnbeamten in den Ruhestand.) Die Verpflichtung zur Versetzung in den Ruhestand nach Erreichung eines gewissen Lebensalters ist in den meisten Zweigen des Staatsdienstes eine streng durchgeführte Regel. Nachdem durch Verordnung vom 10. December 1895 das Staatsbahnnetz durch ein engeres Band an das Ministerium der öffentlichen Arbeiten geknüpft ist, musste die Anwendung einer ähnlichen Regel für die Beamten dieses Netzes die Folge sein. Eine am 19. Jänner veröffentlichte Verordnung bestimmt daher folgendes: „Zum Uebertritt in den Ruhestand sind unter den in der Verordnung vom 13. Jänner 1883 festgesetzten Bedingungen verpflichtet:

1. die Oberbeamten und Beamten der Staatsbahnen, deren Ernennung nach Art. 4 der Verordnung vom 10. December 1895 zur Zuständigkeit des Ministers der öffentlichen Arbeiten gehört, sobald sie das 65. Lebensjahr zurückgelegt haben;
2. die Beamten der Staatsbahnen, deren Ernennung zur Zuständigkeit des Staatsbahndirectors gehört, sobald sie das 62. Lebensjahr zurückgelegt haben." [„Ztg. d. V. D. E.-V."]

Schiffahrt.

Regulirung des Eisernen Thores. (Schlussarbeiten in der Hauptstrecke und Beginn der Arbeiten im Bereiche des kleinen Eisernen Thores.) Die Arbeiten bei der Regulirung der Donau-Katarakte und der Eisernen Thor-Enge gehen ihrer Vollendung entgegen (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 131 ex 1895). Der offene Schiffahrtscanal beim Stenka-Katarakte wurde im Vorjahre vollständig fertiggestellt, überprüft und durch den Handelsminister dem Verkehre übergeben. Aus dem Canale im Kozla-Dojka-Katarakte sind etwa drei Viertel der submarinen Sprengung vollführt und die gesprengten Felsmengen sind ausgebaggert worden. Dieser Canal dürfte im heurigen Jahre fertiggestellt werden. Der Canal im Izlas-Tachtalia-Katarakte dürfte vom Gesichtspunkte der richtigen Arbeitseintheilung erst im laufenden Jahre energischer durchgeführt werden. Das im Greben-Milanováczer Profil projectirte Dammsystem zur Erhöhung des Wasserstandes naht seiner Vollendung. Seit dem Herbste wird ununterbrochen an dem Damme Nr. 8 gearbeitet. Die Arbeiten werden, wenn kein Elementarereigniss eintritt, bis zum Frühjahre fertiggestellt und überprüft werden. Der Yucz-Canal ist zwar fertig, aber noch nicht überprüft. Im Mai dürfte jedoch auch dieses Werk collaudirt sein. Der Riesencanal im Flussbette beim Eisernen Thore ist seit dem Vorjahre fertig, wegen des andauernd hohen Wasserstandes konnte man aber das Wasser nicht hineinlassen. Bei günstigerer Lage wird die obere Schlussmauer fortgerissen und der Canal dem Verkehre übergeben werden. Die Nachtragsarbeiten am sogenannten „kleinen Eisernen Thore" (vergleiche Vrdgs.-Bl. Nr. 146 ex 1895) werden im nächsten Jahre in Angriff genommen. Noch heuer beginnen aber die Quaibauten vor der Kronen-Capelle, ferner werden Lagerhäuser und Entrepots mit dem Gesammt-Kostenvoranschlage von mehr als einer Million in Angriff genommen, um dem zu gewärtigenden grossen Verkehr gerecht zu werden

Verschiedene Mittheilungen.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. (Betriebslängen der den Bahnen des Vereines Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen am 1. Jänner unterstellten Strecken.) Am 1. Jänner gehörten dem Vereine 74 Eisenbahn-Verwaltungen an, und zwar:

a) 45 deutsche Eisenbahn-Verwaltungen (hierunter 20 preussische Eisenbahn-Directionen),
b) 19 österr.-ungarische Eisenbahn-Verwaltungen,
c) 4 niederländische Verwaltungen (Holländische Eisenbahn, Niederländische Centralbahn, Niederländische Staatseisenbahnen und Nordbrabant-Deutsche Eisenbahn),
d) 1 luxemburgische Verwaltung (Prinz Heinrich-Eisenbahn),
e) 3 belgische Verwaltungen (Chimay-Eisenbahn, Grosse Belgische Centralbahn und Lüttich-Mastrichter Eisenbahn),

f) 1 rumänische Verwaltung (königl. Rumänische Staatseisenbahnen) und
g) 1 russisch-polnische Verwaltung (die Warschau-Wiener Eisenbahn).

Ausserdem nehmen nach § 6 der Vereinssatzungen noch verschiedene in Deutschland gelegene vollspurige Bahnen untergeordneter Bedeutung mit einer Betriebslänge von zusammen 522·29 km an den Vereinseinrichtungen theil.

Das Netz der im Betriebe der vorstehend unter a bis g aufgeführten Verwaltungen stehenden Bahnen hat eine Gesammtausdehnung von 80.593·31 km.

Hievon kommen auf:

1. a) die preussischen Staatseisenbahn-Verwaltungen	27.351·88 km	
b) die bayerischen (einschliessl. pfälzische) Eisenbahnverwaltungen	5.914·96 „	
c) die sächsische Staatseisenbahn-Verwaltung	2.876·54 „	
d) die württembergische Staatseisenbahn-Verwaltung . . .	1.717·50 „	
e) die badische Staatseisenbahn-Verwaltung	1.555·56 „	
f) die Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen	1.766·10 „	
g) die Verwaltungen der übrigen Deutschen Staats- und Privateisenbahnen	3.792·90 „	
die deutschen Verwaltungen zusammen		44.975·44 km
2. Oesterr.-ungar. Verwaltungen (k. k. Oesterr. Staatsbahnen 8794·57 km, kgl. Ungarische Staatsbahnen 11.103·90 km)		28.892·53 „
3. Bosnische Verwaltungen (Militärbahn Banja-luka-Doberlin)		105·05 „
4. Niederländische Verwaltungen		2.759·74 „
5. Luxemburgische „		166·17 „
6. Belgische „		702·88 „
7. Rumänische „		2.499·18 „
8. Russisch-polnische „		492·32 „
Gesammtbetriebslänge		80.593·31 km

Da der Verein mit einer Länge von 78.995·75 km Eisenbahnen in das Jahr 1895 eingetreten ist, so ist in dem verflossenen Jahre seine Ausdehnung um 1597·56 km gewachsen.

An dem Zuwachs sind betheiligt:

die deutschen Verwaltungen . .	mit	1012·08 km oder	63·35 pCt.
„ österr.-ungarischen Verwaltungen	mit	574·52 km oder	35·96 pCt.
„ luxemburgischen, niederländischen und anderen Vereinsverwaltungen	mit	10·96 km oder	0·69 pCt.

[„Ztg. d. V. D. E.-V.“]

— (Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.) Den Vereinsbahnstrecken sind die nachstehend bezeichneten Strecken der kgl. Rumänischen Staatseisenbahnen zugerechnet worden:

1. die am 2. December 1895 dem öffentlichen Verkehre übergebene Strecke Rosiori—Alexandria (31·137 km);
2. die Strecke Fetesci—Constantza (nebst Abzweigung Saligny—Czernawoda), 88·254 km, von welcher die am 27. September 1895 eröffnete Strecke Fetesci—Saligny nur dem Personen- und Gepäcksverkehre, die bereits früher eröffnete Strecke Saligny—Constantza dagegen dem gesammten Personen-, Gepäcks-, Eilgut- und Frachtverkehre dient.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des XXXVII. Stückes.) Das am 17. Februar herausgegebene XXXVII. Stück enthält unter

Nr. 1985: Kundmachung der k. k. Landesregierung für die Bukowina vom 6. Februar 1896, Z. 2185, betreffend die Wiedergestattung der Einfuhr von Schweinen aus dem Stadtbezirke Warasdin in Croatien-Slavonien in die Bukowina.

Nr. 1986: Kundmachung der k. k. Landesregierung für die Bukowina vom 6. Februar 1896, Z. 2186, betreffend das Verbot der Einfuhr von Schweinen aus der Gemeinde Modrić und allen im Umkreise von 5 km um dieselbe gelegenen Orten des Bezirkes Gradačac im Occupationsgebiete in die Bukowina.

Nr. 1987: Kundmachung der k. k. Landesregierung für die Bukowina vom 7. Februar 1896, Z. 2281, betreffend das Verbot der Einfuhr von Schweinen aus mehreren ungarischen Gebieten in die Bukowina.

Nr. 1988: Kundmachung der k. k. Landesregierung für die Bukowina vom 7. Februar 1896, Z. 2461, betreffend das Verbot der Ein- und Durchfuhr von Schafen aus dem rumänischen Districte Botuschan in und durch die Bukowina.

Nr. 1989: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Krain vom 10. Februar 1896, Z. 2443, betreffend die Wiedergestattung der Einfuhr von Mastschweinen aus dem Bezirke Brčka und der Gemeinde Zabar gornji im Occupationsgebiete nach Krain.

Nr. 1990: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 12. Februar 1896, Z. 25.172, betreffend das Verbot der Einfuhr von Schweinen vom Krakauer Borstenviehmarkte nach Böhmen.

Nr. 1991: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Schlesien vom 12. Februar 1896, Z. 2191, betreffend die Beschränkung für den Viehverkehr mit Klauenthieren aus Galizien nach Schlesien.

Nr. 1992: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Schlesien vom 13. Februar 1896, Z. 3004, betreffend die Beschränkung für den Verkehr mit Schweinen aus der Bukowina nach Schlesien.

Nr. 1993: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 13. Februar 1896, Z. 25.963, betreffend die Bestimmungsorte für die Schweineeinfuhr aus Ungarn, Croatien-Slavonien und dem Occupationsgebiete nach Böhmen.

Nr. 1994: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Niederösterreich vom 15. Februar 1896, Z. 15.503, betreffend das Verbot der Einfuhr von Schweinen aus Hodmezö-Vásárhely im Comitate Csongrad in Ungarn nach Niederösterreich.

— (Inhalt des XXXVIII. Stückes.) Das am 18. Februar herausgegebene XXXVIII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 1995: Kundmachung der k. k. Landesregierung für die Bukowina vom 10. Februar 1896, Z. 2632, betreffend das Verbot der Ein- und Durchfuhr von Schafen und Schweinen aus dem rumänischen Districte Vaslui in und durch die Bukowina.

Nr. 1996: Kundmachung der k. k. Landesregierung für die Bukowina vom 11. Februar 1896, Z. 2644, betreffend die Wiedergestattung der Einfuhr von Schweinen aus dem Bezirke Brčka und der Gemeinde Zabar gornji im Occupationsgebiete in die Bukowina.

Nr. 1997: Kundmachung der k. k. Statthalterei für das Küstenland vom 8. Februar 1896, Z. 5954, betreffend die Wiedergestattung der Einfuhr von Schweinen aus dem Bezirke Brčka und der Gemeinde Zabar gornji im Occupationsgebiete in das Küstenland.

— (Inhalt des XXXIX. Stückes.) Das am 19. Februar herausgegebene XXXIX. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 1998: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Tirol und Vorarlberg vom 13. Februar 1896, Z. 3273, betreffend das Verbot der Einfuhr von Schweinen aus der Gemeinde Modrić und allen im Umkreise von 5 km um dieselbe gelegenen Orten des Bezirkes Gradačac im Occupationsgebiete nach Tirol und Vorarlberg.

Nr. 1999: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Steiermark vom 15. Februar 1896, Z. 4913, betreffend das Verbot der Einfuhr von Schweinen aus dem Comitate Csongrad in Ungarn nach Steiermark.

— (Inhalt des XL. Stückes.) Das am 20. Februar herausgegebene XL. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2000: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 15. Februar 1896, Z. 26.916, betreffend das Verbot der Einfuhr von Schweinen aus dem ungarischen Comitate Csongrad nach Böhmen.

Nr. 2001: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Salzburg vom 14. Februar 1896, Z. 1964, betreffend die Viehausfuhr nach Bayern.

Nr. 2002: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Salzburg vom 16. Februar 1896, Z. 2004, betreffend das Verbot der Einfuhr von Schweinen aus dem ungarischen Comitate Csongrad in das Herzogthum Salzburg.

Nr. 2003: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Tirol und Vorarlberg vom 18. Februar 1896, Z. 5173, betreffend das Verbot der Einfuhr von Klauenthieren aus dem Herzogthume Salzburg nach Tirol und Vorarlberg.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Rheinisch-Westphälisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Anwendung der Frachtsätze des Ausnahmetarifes 12 im Verkehre mit Bregenz.

Mit Giltigkeit vom 1. April 1896 erhält die Anmerkung auf Seite 46 des Tarifes Theil II, Heft 3, vom 1. März 1894 folgende Fassung:

„*) Die Frachtsätze für Bregenz finden nur auf solche Sendungen Anwendung, welche in Bregenz verbleiben oder nach Stationen in Oesterreich und Ungarn weiterbefördert und demgemäss zollamtlich abgefertigt werden.“

Wien, am 19. Februar 1896. [117]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Directer Personen- und Gepäcksverkehr von Suczawa, Brody und Podwoloczyska nach New-York.

Aufhebung des Tarifes vom 1. November 1891.

Mit Giltigkeit vom 1. April 1896 tritt der Tarif für die directe Beförderung von Personen und Reisegepäck von Suczawa, Brody und Podwołoczyska nach New-York über Bremen, Hamburg, bezw. Stettin vom 1. November 1891 sammt dem hiezu erschienenen I. Nachtrage vom 1. Mai 1892 ausser Wirksamkeit, und findet demnach vom obgenannten Tage an eine directe Abfertigung in den genannten Relationen nicht mehr statt.

Wien, am 16. Februar 1896. [118]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Böhmisch-Norddeutscher Kohlenverkehr.

Einführung des Nachtrages XI.

Am 1. April 1896 gelangt der Nachtrag XI zum Tarife vom 1. October 1892 für den Böhmisch-Norddeutschen Kohlenverkehr zur Einführung.

Dieser Nachtrag enthält die Abänderung des Vorwortes, neue und geänderte Frachtsätze, Aenderung und Ergänzung des Kilometerzeigers und des Verzeichnisses der Schleppbahn-Gebühren.

Insoweit Erhöhungen eintreten, bleiben die seitherigen Frachtsätze bis 4. April 1896 in Wirksamkeit.

Exemplare dieses Nachtrages sind durch die betheiligten Verwaltungen und Dienststellen ab 15. April 1896 unentgeltlich zu beziehen.

Wien, am 21. Februar 1896. [119]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Saarbrücken-Bayerischer Gütertarif vom 1. Jänner 1896. (Berichtigung einer Tarifentfernung.) Auf Seite 54 des Tarifes ist die Entfernung zwischen Kellmünz und Neunkirchen (Saar) auf 366 km zu berichtigen.

Hanseatisch-Ostdeutscher Verbands-Güterverkehr. (Neuer Tarif.) Am 1. März erscheint unter der Bezeichnung „Hanseatisch-Ostdeutscher Verbands-Gütertarif“ ein neuer Tarif für den directen Güterverkehr zwischen den Stationen der Directionsbezirke

Bromberg, Danzig, Königsberg (I), sowie der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn und der Ostpreussischen Südbahn;

Breslau, Kattowitz, Posen (II), sowie der Breslau-Warschauer Eisenbahn und der Nebeneisenbahn Hansdorf-Priebus;

Berlin, Stettin (III), sowie der Stargard-Küstriner, der Alt-Damm-Kolberger und der kgl. Militäreisenbahn

einerseits

und den Stationen

der grossherzogl. Mecklenburgischen Friedrich Franz-, der Lübeck-Büchener, der Eutin-Lübecker, der Kiel-Eckernförde-Flensburger Eisenbahn, der Eckernförde-Kappelner Schmalspurbahn, der Altona-Kaltenkirchener, der Paulinenaue-Neu-Ruppiner, der Wittenberge-Perleberger, der Prignitzer, der Mecklenburgischen Friedrich Wilhelm- und der Neubrandenburg-Friedländer Eisenbahn

andererseits.

Durch diesen Tarif werden aufgehoben:

1. der Hanseatisch-Ostdeutsche Verbands-Gütertarif:
   a) Tarifheft Nr. 1 vom 1. Jänner 1891,
   b) Tarifheft Nr. 2 vom 1. December 1890,
   c) Tarifheft Nr. 3 vom 1. Jänner 1891;
2. der Berlin-Hanseatische Gütertarif vom 1. Juli 1893;
3. der Nord-Ostsee-Verbands-Gütertarif vom 1. September 1891;
4. der Niederdeutsche Verbands-Gütertarif vom 1. November 1891;
5. der Staatsbahn-Alt-Damm-Kolberger Gütertarif vom 1. Jänner 1892;
6. der Staatsbahn-Stargard-Küstriner Gütertarif vom 1. Juli 1893 (1. Mai 1892);
7. der Militärbahn-Staatsbahn-Gütertarif vom 1. Juni 1889;
8. der Gruppentarif III (Berlin-Stettin) vom 1. April 1895;
9. der Berlin-Nordostdeutsche Gütertarif (Gruppe I III) vom 1. April 1895,
10. der Berlin-Stettin-Schlesische Gütertarif (Gruppe II/III) vom 1. April 1895;

und zwar:

der Tarif zu 1a mit Ausnahme der Bestimmungen und Frachtsätze für Alexandrowo, welche bis auf Weiteres bestehen bleiben;

der Tarif zu 1b mit Ausnahme der Bestimmungen und Frachtsätze für die am 1. April 1895 aus dem Directionsbezirke Berlin in den Directionsbezirk Halle übergegangenen Stationen, welche bis auf Weiteres bestehen bleiben;

die Tarife zu 1c und 2 in vollem Umfange;

die Tarife zu 3 bis 10 bezüglich derjenigen Stationsverbindungen, für welche Entfernungen, bezw. Frachtsätze in dem neuen Tarife enthalten sind.

Letzterer enthält neben einer Erweiterung der directen Abfertigung zahlreiche Ermässigungen der bisherigen directen Frachtsätze. Soweit in einzelnen Fällen Frachterhöhungen eintreten, werden dieselben erst vom 1. April ab giltig.

Der neue Tarif wird in 4 Heften herausgegeben (Heft 1: Besondere Bestimmungen und Ausnahmetarife, Hefte 2—4 Kilometerzeiger für die Directionsbezirke Bromberg-Danzig-Königsberg, Breslau-Kattowitz-Posen, Berlin-Stettin und anschliessende Bahnen).

Rheinisch-Westphälisch-Bayerischer Gütertarif vom 1. Jänner 1891, gemeinschaftliches Heft. (Eröffnung der Station Dortmunderfeld für den beschränkten Güterverkehr.) Am 5. Februar ist die Station Dortmunderfeld des Eisenbahn-Directionsbezirkes Essen für die Abfertigung von Frachtstückgütern der angeschlossenen Werke und Lagerplätze in Sendungen von mindestens 2000 kg eröffnet worden.

Auf Seite 27 des Nachtrages VI zum vorbezeichneten Tarifhefte ist die laufende Nummer 3 entsprechend zu ergänzen.

Deutsch-Sosnowicer Grenzverkehr. (Aufhebung der Frachtsätze für Karlsruhe Mühlburger Thor.) Die Frachtsätze der Station Karlsruhe Mühlburger Thor (Badische Staatsbahn), welche mit dem 1. März für die Beförderung von Gütern geschlossen wird, treten von diesem Tage ab ausser Kraft, und ist daher im Tarifhefte 1 für den oben bezeichneten Verkehr auf Seite 92 bei der Station Karlsruhe Hauptbahnhof der Zusatz „und Mühlburger Thor“ zu streichen.

Thüringisch - Hessisch - Bayerischer Gütertarif vom 1. Jänner 1896. (Einführung des Nachtrages I.) Mit Giltigkeit vom 15. Februar ist der Nachtrag I zur Einführung gelangt. Derselbe enthält:

I. Aenderungen und Ergänzungen des Kilometerzeigers:
  1. Güterabfertigung nach Schnaittach,
  2. Aenderungen der Stationsbezeichnungen Petershausen und Pfaffenhofen,
  3. Ermässigung der Zuschlagskilometer für Gehren (Thür.), Grossbreitenbach (Thür.), Langewiesen (Thür.) und Neu-Gillersdorf.

II. Erweiterung des Ausnahmetarifes 7 (Eisenerz etc.).

III. Berichtigungen.

Preussisch - Sächsisch - Thüringisch - Bayerischer Personen- und Gepäcksverkehr. Tarif vom 1. Mai 1892. (Beibehaltung directer Gepäcksfrachtsätze.) Im Nachgange zu einem früheren Ausschreiben der kgl. Bayer. Staatsbahnen wird bekanntgegeben, dass mit Rücksicht auf die mit zusammenstellbaren Fahrscheinheften versehenen Reisenden die Gepäcksfrachtsätze von Berchtesgaden nach Magdeburg über Regensburg—Hof, über Bamberg—Hof und über Probstzella, sowie nach Leipzig Thür. Bhf. über Probstzella in Kraft zu bleiben haben.

Mitteldeutscher Verbands-Güterverkehr. (Einführung directer Frachtsätze.) Am 15. Februar gelangten für den Verkehr zwischen der Station Harthau i. Erzgeb. der Sächsischen Staatseisenbahnen und den Stationen Giessen der Oberhessischen Bahnen, sowie Burgsolms, Lollar und Giessen des Eisenbahn-Directionsbezirkes Frankfurt a. M. directe Frachtsätze zur Einführung.

Kgl. Eisenbahn-Direction Magdeburg. (Einbeziehung der Station Barmke in den Ausnahmetarif 4 b.) Die diesseitige Station Barmke wird mit Giltigkeit vom 20. Februar ab als Versandtstation in den Ausnahmetarif 4 b für Mergel zum Düngen für den Verkehr nach sämmtlichen preussischen Staatsbahnstationen und den Stationen der Oldenburgischen Staatsbahn einbezogen.

Königl. Bayerische Staatseisenbahnen. (Directer Güterverkehr.) Es wird hiemit bekannt gegeben, dass die Station Oberhausen b. Augsburg seit 9. Juli 1895 für den unbeschränkten Güterverkehr eröffnet ist.

Tarif für den Deutschen Levanteverkehr über Hamburg seewärts (nach Hafenplätzen der Levante) vom 15. April 1893. (Aenderung einer Bestimmung über die Frachtbrief-Adresse.) Die Bestimmung des Artikels 6, Abs. 1, auf Seite 10 des Tarifes, wonach die Frachtbrief-Adresse direct an den Empfänger am Bestimmungsorte zu lauten hat, ist dahin zu ergänzen, dass auch solche Frachtbriefe, in welchen der Wohnort des Empfängers und der Bestimmungsort nicht mit einander übereinstimmen, zuzulassen sind.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
485	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Coaks	Sämmtlichen Versandtstellen des directen Ausnahmetarifes für den Niederschlesischen Steinkohlen- und Coaks-Verkehr vom 1. November 1892	Zditz (für Königshof Geleiseanlage)	Aufgabe als Frachtgut, Einbaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1896	Ausnahmetarif für den Niederschlesischen Steinkohlen- und Coaks-Verkehr vom 1. November 1892	Verschieden		6·8 kr.	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe, welche vom Empfänger bis längstens Ende März 1897 zu bewirken ist	Nebenstehende Begünstigung gilt nur insolange, als der dermalige Frachtsatz für Zditz aufrecht bleibt
486	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Holz der Pos. H. 19. 1 der Güterclassification des Tarif-Theiles 1	Frankenmarkt Nenmarkt-Köstendorf Salzburg Seekirchen Steindorf Strasswalchen	Schneegattern	Bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen, sowie Einbaltung der tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Weiteres längstens bis Ende December 1896	Localtarif	kr. 13 9 13 11 9 9	kr. 12 8 12 10 8 8	1 kr.	Im Kartirungswege		
487	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Bruchsteine und Schotter der Pos. 8—58 der Güterclassification des Tarif-Theiles 1	Boguchwała	Lancut	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Die Sendungen müssen zu Reichs-, Landes- oder Bezirks-Strassenbauten bestimmt sein und demzufolge unter der Adresse einer k. k. oder Landes-Strassenbaubehörde bezogen werden. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken	Bis auf Weiteres, längst. bis 31. December 1896	Localtarif	6 kr.	4 kr.	2 kr.	Im Kartirungswege		
488	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Eisenbahn Wien-Aspang	Salz der Pos. 8—5 des Tarif-Theiles 1	Ebensee	Aspang Biedermannsdorf Edlitz Erlach Klein-Wolkersdorf Ober-Waltersdorf Pitten Scheiblingkirchen Seebenstein Tattendorf Traiskirchen Trumau Wr.-Neustadt	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Vom 1. März bis auf Weiteres, längst. bis 31. December 1896		Bestehen keine directen Frachtsätze	112 87 112 108 108 91 109 111 110 94 88 89 101		Im Kartirungswege		

1	2	3	4	5	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg	per 100 kg			
489	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Schwefelsäure aus der Pos. 8—14 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Gorlice		Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen. Einhaltung der einschlägigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1896	Localtarif	kr.	kr.	kr.	Im Kartirungswege		
					Lemberg pod zamkiem				74	70	4			
					Stanislau				89	65	24			
					Kolomea				96	76	20			
					Czernowitz				106	90	16			
490	Südbahn-Gesellschaft	K. k. österr. Staatsbahnen	Düngergyps	Mödling	Ziersdorf	Bei Anfgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Bis auf Widerruf, resp. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarife	62 Heller incl. Mgh.	56 Heller incl. Mgh.	6 Heller	Im Kartirungswege		
491	Südbahn-Gesellschaft	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Holz des Specialtarifes 2	Treibach-Althofen	Kotor-Alsó-Domboru	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro verwendeten Wagen und Frachtbrief. Auf- und Abladen durch die Partei, widrigenfalls die tarifmässige Auf-, hezw. Abladegebühr zur Einhebung gelangt	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarife, hezw. Anhang zum Localtarife der Südbahn	94 Heller incl. ungar. Steuer	82 Heller incl. ungar. Steuer	12 Heller	Im Kartirungswege		Der Nachlass wird von der Strecke Klagenfurt—Kotor-Alsó-Domboru getra[illegible]

Ausserkraftsetzung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	6	7	8
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der betheiligten Bahnverwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Zeitpunkt der Aufhebung	Besondere Bemerkungen
8	Nr. 6 vom 18. Jänner 1896	fortl. Nr. 305	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Schwefelsäure aus der Pos. 8—14 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Gorlice	Kolomea und Czernowitz	25. Februar 1896	Mit nebigem Tage tritt hiefür die in der vorliegenden Nummer dieses Blattes publicirte Tarifermässigung in Geltung

Druck von Otto Maass & Sohn. Wien, I., Wallfischgasse 10.

Verordnungs-Blatt für Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt im k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr: Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl. „ das Deutsche Reich . . . 25 Mark „ das übrige Ausland . . 33 Frcs. Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 22. Wien, 25. Februar 1896. IX. Jahrgang.

Bahneröffnungen im Deutschen Reiche im Jahre 1895.[1])

Das deutsche Eisenbahnnetz hat im Jahre 1895 durch Eröffnung neuer Linien einen Zuwachs von rund 1750 km (gegen rund 800 km im Vorjahre) erfahren, von denen rund 700 km den Bestimmungen des preussischen Gesetzes über Kleinbahnen und Privatanschlussbahnen vom 28. Juli 1892 unterliegen.

Die einzelnen Bahnverwaltungen nahmen, soweit der „Z. d. V. D. E.-V.“ bekannt, die folgenden Strecken in Betrieb:

1. Die Badischen Staatseisenbahnen:
   - am 1. Mai die Strecke Graben-Neudorf — Friedrichsthal — Karlsruhe — Durmersheim—Rastatt—Mitte Rhein . . . 52·589 km
   - am 18. August die Bahnstrecke Stahringen—Ueberlingen . . . 17·518 „
   - zusammen . . . 70·107 km
2. Die Bayerischen Staatseisenbahnen:
   - am 1. August die Nebenbahn Cham-Waldmünchen . . . 22·04 km
   - „ 3. September die Localbahn Langenzenn-Wilhermsdorf . . . 6·14 „
   - „ 24. October die Strecke Breitengüssbach—Ebern (Theilstrecke der Localbahn Breitengüssbach-Maroldsweisach) . . . 18·34 „
   - „ 9. November die Localbahn Traunstein-Ruhpolding . . . 13·18 „
   - „ 1. December die Localbahn Kempten-Pfronten . . . 30·68 „
   - am 5. December die Localbahn Schnaittach-Bahnhof — Simmelsdorf-Hüttenbach . . . 9·77 km
   - „ 9. December die Strecke Straubing—Bogen (Theilstrecke der Localbahn Straubing-Konzell) . . . 9·69 „
   - „ 16. December die Strecke Markt-Wolnzach — Mainburg (Reststrecke der Localbahn Wolnzach Bahnhof-Mainburg) . . . 18·10 „
   - zusammen . . . 127·94 km
3. Die Centralverwaltung für Secundärbahnen (H. Bachstein):
   - am 7. September die Reststrecke der Kaiserstuhlbahn Endingen—Altbreisach . . . 21·01 km
4. Die Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen:
   - am 1. Mai die Strecke von Hagenau über Röschwog nach dem Rhein in der Richtung auf Rastatt . . . 28·54 km
   - „ 1. Juni die Theilstrecke Mommenheim—Kalhausen . . . 61·62 „
   - nebst Abzweigung Kalhausen—Saaralben . . . 7·98 „
   - „ 1. October die Theilstrecke Kalhausen—Saargemünd . . . 12·91 „
   - zusammen . . . 111·05 km
5. Die Hessische Ludwigsbahn:
   - am 1. Juli die Strecke Flonheim—Wendelsheim (Fortsetzung der Nebenbahn Armsheim-Flonheim) . . . 3·92 km
6. Die Localbahn-Actiengesellschaft in München:
   - am 1. October die Nebenbahn Hansdorf-Priebus . . . 22·91 km
   - „ 4. December die Strecke Meckenbeuren—Tettnang . . . 4·40 „
   - zusammen . . . 27·31 km

[1]) Pfälzische Eisenbahnen. Die verlegte Vollbahnstrecke Würzbach—Rohrbach—St. Ingbert ist am 7. September für den gesammten Verkehr eröffnet und von diesem Zeitpunkte ab die alte durch den Rothenkopftunnel führende Strecke Würzbach—Hasselt—St. Ingbert ausser Betrieb gesetzt worden.

7. Die Main-Neckarbahn:
   am 1. Juli die Nebenbahnstrecke Weinheim—Fürth i. O. . . . . 16·29 km
   „ 8. Juli die Nebenbahnstrecke Bickenbach—Seeheim . . . . 4·41 „
   zusammen . . . 20·70 km

8. Die grossh. Mecklenburgische Friedrich Franz-Eisenbahn:
   am 16. November die Bahnstrecke Rostock Lloyd—Triebsees . . . . 46·05 km
   nebst Abzweigung Sanitz—Tessin . 8·74 „
   und dem Verbindungsgeleise Rostock F.F.—Dalwitzhof . . . . 2·69 „
   zusammen . . . 57·48 km

9. Die Mecklenburgische Friedrich Wilhelm-Eisenbahn:
   am 18. Mai die Strecke Mirow—Buschhof . . . . 9·00 km

10. Die Preussischen Staatseisenbahnen,[2]) und zwar:
   a) im Directionsbezirke Breslau:
      am 1. September die Nebenbahn Striegau-Maltsch . . . . 36·28 km
      „ 16. September die Strecke Goldberg—Schönau a. K. (Theilstrecke der Nebenbahn Goldberg-Merzdorf) . . . . 15·31 „
      „ 10. November die Strecke Benau—Christianstadt (Theilstrecke der Nebenbahn Sorau - Benau-Christianstadt) . . . . 10·76 „
      „ 1. December die Strecke Löwenberg i. Schl. — Neudorf a. Gr. (Theilstrecke der Nebenbahn Löwenberg in Schlesien - Goldberg) . . . . 12·13 „
      im December die Strecke Schönau an der Katzbach—Ober-Kauffung (Theilstrecke der Nebenbahn Goldberg-Merzdorf) . . . . . 9·76 „
      zusammen . . . 84·24 km
   b) im Directionsbezirke Bromberg:
      am 1. August die Strecke Callies—Arnswalde . . . . 37·94 km
      „ 1. September die Strecke Wulkow—Stolzenhagen (Theilstrecke der Linie Callies—Wulkow) . . 23·73 „
      „ 1. October die Nebenbahnstrecke Bromberg—Znin . . . . 43·18 „
      „ 15. October die Strecke Stolzenhagen — Callies (Schlussstrecke der Linie Callies—Wulkow) . . 33·53 „
      zusammen . . . 138·38 km
   c) im Directionsbezirke Cassel:
      am 1. August das Verbindungsgeleise zwischen dem Bahnhofe Bettenhausen und dem Fuldahafen in Cassel . . . . 1·629 km
   d) im Directionsbezirke Elberfeld:
      am 1. October die Verbindungsbahn zwischen dem Bahnhofe Düsseldorf-Bilk und dem Hafenbahnhofe der Stadt Düsseldorf . . . . . 2·60 km
   e) im Directionsbezirke Erfurt:
      am 17. Juli die Bahnstrecke Herbsleben — Tennstädt (Fortsetzung der Bahnstrecke Ballstädt—Herbsleben) . . . . 4·59 km
      „ 1. October die Nebenbahn Ziegenrück-Lobenstein (Fortsetzung der Linie Triptis—Ziegenrück) . . 24·01 „
      „ 2. December die Strecke Stadtilm—Saalfeld (Reststrecke der Hauptbahnlinie Arnstadt—Saalfeld) . . . . 31·90 „
      zusammen . . . 60·50 km
   f) im Directionsbezirke Essen:
      am 1. October die Bahnstrecke Caternberg — Vogelheim — Osterfeld K. M. . . . . 11·0 km
      nebst Abzweigung nach dem Rangirbahnhofe in Frintrop . . 1·0 „
      zusammen . . . 12·0 km
   g) im Directionsbezirke Frankfurt a. M.:
      am 15. October die Neubaustrecke Homburg v. d. H.—Usingen . . 22·57 km
   h) im Directionsbezirke Halle a. S.:
      am 20. Februar die Strecke Eilenburg—Kültzschau—Düben (Theilstrecke der Nebenbahn Eilenburg-Pretzsch) . . . . . 17·69 km
      „ 1. October die Theilstrecke Düben—Pretzsch der Nebenbahn Eilenburg-Pretzsch . . . 20·83 „
      zusammen . . . 38·52 km
   i) im Directionsbezirke Hannover:
      am 12. Juni die Strecke Detmold—Himmighausen . . . . 19·60 km
   k) im Directionsbezirke Kattowitz:
      am 1. April die Coseler Hafenbahn (Zweigstrecke ab Cosel—Kandrzin nach dem Oderhafen) . 4·60 km
      „ 1. Mai die Strecke Beuthen O. S. (O. S. Bhf.)—Chorzow . . . . 5·15 „
      „ 20. October die Strecke Ratibor—Troppau . . . . 31·58 „
      zusammen . . . 41·33 km
   l) im Directionsbezirke Magdeburg:
      am 1. September die Strecke Helmstedt—Oebisfelde . . . . . . 35·55 km
   m) im Directionsbezirke Posen:
      am 1. November die Strecke Lissa i. P.—Luschwitz . . . . . . 17·90 km
      „ 1. December die Strecke Wollstein—Blotnik . . . . 19·68 „
      (Theilstrecken der Nebenbahn Lissa in Posen-Wollstein)
      zusammen . . . 37·58 km

[2]) Am 1. October 1895 sind die zu den Unternehmen der Saalbahn, der Weimar-Geraer Eisenbahn und der Werra-Eisenbahn gehörigen Strecken (93·83 km, bezw. 68·65 km und 224·69 km) und am 1. November 1895 die Schmalspurbahnen Hildburghausen-Friedrichshall und Eisfeld-Unterneubrunn in das Eigenthum des preussischen Staates und in die Verwaltung und den Betrieb der kgl. Eisenbahn-Direction Erfurt übergegangen.

Ferner ist der Betrieb der Strecke Welle—Elten—Zevenaar (bisher im Betriebe der kgl. Eisenbahn-Direction zu Köln) am 1. October an die Niederländische Staatseisenbahn-Gesellschaft übergegangen.

n) im Directionsbezirke St. Johann-Saarbrücken:
am 15. Mai die Nebenbahnstrecke Mayen—Gerolstein . . . . . 70·69 km

11. Die Prignitzer Eisenbahn:
am 18. Mai die Nebenbahn von Wittstock bis zur preussisch-mecklenburgischen Landesgrenze bei Buschhof . . . . 18·38 km

12. Die Sächsischen Staatseisenbahnen:
am 1. Mai die Strecke Reichenbach i V. ob. Bhf.—Mylau . . . . 8·95 km
„ 1. August die Linie Löbau-Weissenberg i. S. . . . . 15·52 „
„ 1. October die Nebenbahn Stollberg-Altchemnitz . . . . 20·98 „
nebst Curve Höhlteich-Niederdorf . 0·48 „
und die Nebenbahn Olbernhau-Neuhausen i. S. . . . . 11·49 „
zusammen . . . 57·42 km

13. Die Localbahn-Bau- und Betriebsgesellschaft Vering & Waechter:
am 1. Mai die im Grossherzogthum Baden gelegene Nebenbahn Haltingen-Kandern . . . . 13·00 km

14. Die Allgemeine Deutsche Kleinbahn-Gesellschaft:
am 15. Juni die Kleinbahnstrecke Eltville—Schlangenbad . . . . 8·00 km

15. Die Bleckeder Kreisbahn:
am 17. December die schmalspurige Strecke Dahlenburg—Echem . . . 47·25 km

16. Die Börssum-Hornburger Kleinbahn (Eigenthum der Stadtgemeinde Hornburg):
am 1. Juni die vollspurige Kleinbahn Börssum-Hornburg . . . . 6·00 km

17. Die Euskirchener Kreisbahnen (Eigenthum des Communalverbandes des Kreises Euskirchen):
am 1. März die schmalspurigen Strecken Liblar—Mülheim—Euskirchen . . 26·30 km
und Mülheim—Zülpich . . . . . . 6·20 „
„ 11. August die schmalspurige Strecke Zülpich-Stadt—Arloff . . . . 22·50 „
zusammen . . . 55·00 „

18. Die Franzburger Kreisbahnen (Eigenthum der Actiengesellschaft „Franzburger Kreisbahnen“):
am 5. Mai die schmalspurigen Kleinbahnlinien
a) Stralsund—Barth . . . . 29·20 km
b) Abzweigung Barth—Damgarten 20·01 „
c) Abzweigung Alten-Pleen—Clausdorf in Pommern . . . . . . 8·68 „
zusammen . . . 57·89 km

19. Die Franzburger Südbahn (Eigenthum der Actiengesellschaft „Franzburger Südbahn“):
am 18. Mai die vollspurige Bahnstrecke Velgast—Triebsees . . . . 30·36 km

20. Die Greifenhagener Kreisbahnen (Eigenthum der gleichnamigen Actiengesellschaft):
am 25. Jänner die vollspurige Bahnstrecke Greifenhagen—Wildenbruch 33·41 km

21. Die Königswusterhausen - Mittenwalde-Töpchiner Eisenbahn (Kleinbahn):
am 1. Jänner die vollspurige Schlussstrecke Mittenwalde—Töpchin . . 11·70 km

22. Die Kolberger Kleinbahnen (Eigenthum der gleichnamigen Actiengesellschaft):
am 1. Juni die schmalspurige Theilstrecke Regenwalde—Roman . . . 26·41 km
„ 21. Juli die Theilstrecke Roman—Kolberg . . . . 36·10 „
„ 22. September die Theilstrecke Gr.-Jestin—Stolzenberg . . . . 20·30 „
zusammen . . . 82·81 km

23. Die Mecklenburg-Pommer'sche Schmalspurbahn-Actiengesellschaft:
am 9. April die schmalspurige Bahnstrecke Anklam—Turow . . . . . 16·80 km
„ 6. Juli die Strecke Schmuggerow—Gellendin . . . . 12·60 „
zusammen . . . 29·40 km

24. Die Niebüll-Dagebüller Kleinbahn (Direction in Flensburg):
im Juli die Strecke Niebüll—Dagebüll-Hafen . . . . 14·00 km

25. Die Ostdeutsche Kleinbahn-Actiengesellschaft (Bromberg):
a) am 12. Mai die schmalspurige Strecke Maximilianowo—Gondes . . . 11·70 km
b) am 15. Mai die schmalspurige Strecke Weissenhöhe—Lobsens—Witoslaw . . . . 47·50 „
c) am 18. Mai die schmalspurigen Strecken Bromberg—Crone a. Br. 24·40 „
und Marthashausen—Kasprowo . 10·70 „
d) am 20. Juli die Strecken Goscieradz—Trzementowo—Kasprowo —Suchary . . . . 26·70 „
und Trzementowo—Rohrbeck . 10·50 „
[zu a), c) und d) im Kreise Bromberg, zu b) im Kreise Wirsitz gelegen]
zusammen . . . 131·50 km

26. Die Verwaltung der Riesengebirgsbahn (Kleinbahn):
am 1. Juli die Strecke Zillerthal—Arnsdorf—Krummhübel . . . . 7·00 km

27. Die Rügen'schen Kleinbahnen:
am 21. Juli die Theilstrecke Putbus—Binz . . . . 10·90 km

28. Die Saatziger Kleinbahnen (Eigenthum der gleichnamigen Actiengesellschaft):
am 14. Jänner die schmalspurige Theilstrecke Stargard—Nörenberg . . . 53·77 km
„ 14. Mai die schmalspurigen Strecken Alt-Damerow—Kannenberg . . . . 14·00 „
und Nörenberg—Grassee . . . . 7·23 „
„ 1. November die Theilstrecke Kannenberg—Daber . . . . 9·91 „
zusammen . . . 84·91 km

29. Die Stolpethalbahn (Kleinbahn):
am 12. October die vollspurige Strecke Raths-Damnitz—Muttrin . . . . . 8·70 km

30. Die Trachenberg-Militscher Kreisbahn (im Betriebe der Commandit-Gesellschaft für den Bau und Betrieb von Kleinbahnen, Schneege & Co. in Posen):
am 1. October die schmalspurige Kleinbahn von Trachenberg über Przyttkowitz und Militsch nach Sulmierschütz nebst deren Abzweigung von Przyttkowitz nach Prausnitz . . . 70·00 km
(Die Theilstrecke von Trachenberg über Przyttkowitz bis Prausnitz ist bereits seit dem 8. December 1894 im Betriebe.)

31. Zniner Kleinbahn:
am 1. Juli die Theilstrecke Rogowo—Hohenau i. P. . . . . 12·80 km

Die unter den laufenden Nummern 15, 17—20, 22 und 27—29 aufgeführten Strecken werden von der Firma Lenz & Co., Gesellschaft mit beschränkter Haftung, in Stettin betrieben.

Inland.

Parlamentarisches.

In der 452. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 20. Februar interpelliren die Abgeordneten Dr. Gessmann und Genossen den Eisenbahnminister wegen der angeblich beabsichtigten Auflassung der dritten Wagenclasse bei den Schnellzügen.

Die Abgeordneten Pernerstorfer und Genossen interpelliren den Herrn Eisenbahnminister in Betreff der Entziehung des den Unterbeamten der Staatsbahnen nach der Dienstpragmatik zustehenden Rechtes auf Benützung der II. Wagenclasse bei Dienst- und Privatreisen.

Endlich interpelliren die Abgeordneten Dr. Gessmann und Genossen den Herrn Eisenbahnminister dahin, ob derselbe dem Wunsche der Eisenbahnbeamten und Bediensteten nach Einberufung einer Enquête zur Erörterung von Standesfragen Folge geben wolle.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Buschtěhrader Eisenbahn. (Linie Prag—Eger: Bauliche Veränderungen in der Station Kladno: Politische Begehung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Kladno hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes für die Umgestaltung der Ein- und Ausfahrtsgeleise in der Station Kladno und für die Anlage einer Weichenversicherung daselbst für den 25. Februar anberaumt, und wurde mit der Leitung der Commission der k. k. Bezirkshauptmann Dr. Paroubek betraut. [G.-I.-Z. 3208/I.]

Oesterr. Nordwestbahn. (Linie Chlumetz—Parschnitz: Sicherung des Märzdorfer Einschnittes.) Für die Abflachung und Sicherung der linksseitigen Böschung des Märzdorfer (Martinitzer) Einschnittes in km 87·1—87·7 wurde die Genehmigung ertheilt. [6. Februar, Z. 605/I.]

— (Linie Deutschbrod—Liebau: Definitive Schneeschutzanlagen.) Auf Grund des anstandslosen Ergebnisses der am 2., resp. am 6. und 7. December 1895 durchgeführten politischen Begehung wurde für die Errichtung definitiver Schneeschutzanlagen in der Strecke Deutschbrod—Rossitz, in den Gemeinden Pokrikov, Račic, Sobinau und Rosochatetz der Bauconsens ertheilt. [6. Februar, E.-M.-Z. 617/I und 618/I.]

— (Linie Deutschbrod—Pardubitz—Liebau: Schneeschutzbauten der Strecke Deutschbrod—Rossitz.) Für das Project definitiver Schneeschutzanlagen in den Gemeinden Vojtěchov und Holetin der Strecke Deutschbrod—Rossitz wurde der Bauconsens ertheilt. [6. Februar, Z. 619/I.]

Süddnorddeutsche Verbindungsbahn. (Linie Pardubitz—Liebau: Vergrösserung des Güterschuppens in Königshan.) In der Station Königshan wird aus Anlass des gesteigerten Frachtenverkehres der Güterschuppen vergrössert. [3. Jänner, H.-M.-Z. 538.]

Projectirte Localbahn Gross-Siegharts—Raabs. (Anordnung der Trassenrevision.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 12. Februar die k. k. Statthalterei in Wien beauftragt, hinsichtlich des von der Marktgemeinde-Vorstehung Raabs vorgelegten Vorprojectes für eine normalspurige Localbahn von der Station Gross-Siegharts der Localbahn Göpfritz—Gross-Siegharts nach Raabs im Sinne der bestehenden Vorschriften die Trassenrevision einzuleiten. Bei dieser Amtshandlung wird auch zu erörtern sein, ob es ohne erhebliche Mehrkosten möglich wäre, die nächst Raabs projectirte Endstation derart zu situiren, dass eine eventuelle Fortsetzung der Bahn in nördlicher Richtung nicht ausgeschlossen ist. [H.-M.-Z. 4057.]

Projectirte Localbahnen 1. Jičin - Eisenstadtl - Rowensko-Turnau, 2. Jičin-Lochov-Mladějow-Sobotka-Unterbautzen. (Ergebniss der Trassenrevision.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat mit Rücksicht auf das Ergebniss der in der Zeit vom 24. bis 26. October 1895 durchgeführten Trassenrevision bezüglich des von einem Jičiner Interessentencomité eingereichten Vorprojectes für eine normalspurige Localbahn von Jičin über Eisenstadtl und Rowensko nach Turnau, sowie hinsichtlich des von einem Sobotkaer Consortium vorgelegten Projectes einer normalspurigen Localbahn von Jičin über Mladějow und Sobotka nach Unterbautzen den erstgenannten Trassenzug nicht genehmigt, sondern den beiden Interessentengruppen empfohlen, die Realisirung der nachfolgend benannten Linien ins Auge zu fassen:

1. einer Bahnverbindung Jičin-Mladějow-Rowensko-Turnau;
2. einer Abzweigung von Mladějow über Sobotka nach Unterbautzen, und
3. einer circa 4 km langen Abzweigung von Jičin nach Eisenstadtl. [H.-M.-Z. 75.995.]

Projectirte Localbahn Barzdorf - Jauernig. (Anordnung der politischen Begehung.) Die k. k. Landesregierung in Troppau hat die politische Begehung im Zusammenhange mit der Enteignungsverhandlung bezüglich des von der Stadtgemeinde Jauernig vorgelegten Detailprojectes für die normalspurige Localbahn Barzdorf-Jauernig auf den 26. Februar anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Bezirkshauptmann Kortüm betraut. [G.-I.-Z. 2092.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Localbahn mit elektrischem Betriebe Baden-Vöslau. (Bau- und Betriebslänge.) Die Längen der am 22. Mai 1895 dem öffentlichen Verkehre übergebenen Localbahn mit elektrischem Betriebe Baden-Vöslau wurden behördlich festgestellt, und beträgt die Baulänge 4·880 km, die Betriebslänge 4·865 km.

Die Lage der einzelnen Stationen und Haltestellen, sowie deren Nivellette-Côte ist folgende:

Name der Stationen und Haltestellen	Angabe, ob Station oder Haltestelle	Lage bei Kilometer	Schienenhöhe in Meter
Pelzgasse	Station	0·0 = 1·270 der Linie Baden—Rauhenstein	—
Sauerhof	Haltestelle	0·220	234·60
Elisabethstrasse .	„	0·538	236·61
Soos	„	2·800	252·66
Badnerstrasse . .	„	3·846	262·18
Schlumbergerstrasse	„	4·198	267·75
Raulestrasse . . .	„	4·606	259·50
Bad Vöslau . . .	Station	4·865	259·83

[G.-I.-Z 1079.]

Verkehrsstörungen und Behebung von solchen.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen: (Eisenbahn-Betriebsdirection Pilsen.)

21. Februar. Auf der Localbahn Asch-Rossbach musste in Folge Schneeverwehung Zug 1954 aufgelöst werden, und können am 22. Februar die Züge 1951 und 1952 zwischen Asch Stadt und Rossbach nicht in Verkehr kommen.

22. Februar. Der Verkehr auf der Localbahn Asch-Rossbach mit Zug 1953 wieder aufgenommen.

Zusammenstellung

der im Monate Jänner 1896 bei den Zügen mit Personenbeförderung in den Endstationen vorgekommenen Verspätungen.

Bezeichnung der Bahnen	In Verkehr gesetzte Züge				Verspätungen in den Endstationen					Diese Verspätungen wurden veranlasst durch									Zahl jener Züge, durch deren Verspätung Anschlüsse nicht vollzogen werden konnten
	Schnellfahrende Züge	Personenzüge	Gemischte Züge	Im Ganzen	bei den schnellfahrenden Zügen über 10 Minuten	bei den Personenzügen über 20 Minuten	bei den gemischten Zügen über 30 Minuten	Im Ganzen	in Percenten der Gesammtzahl der Züge	Abwarten von Zügen	Post- und Polizei-Amtshandlungen	Unregelmässigkeit im Fahrdienste und aussergewöhnlichen Verkehr	atmosphärische Einflüsse	Hindernisse auf der Bahn	falsche Handhabung der Betriebseinrichtungen	mangelhaften Zustand der Bahn	Schadhaftwerden von Fahrzeugen	andere Gründe	
	Anzahl									Anzahl der Veranlassungen									
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen:																			
Westliche Linien	1540	17.320	6.260	25.120	53	149	48	250	0·9	169	10	235	6	.	.	.	2	2	10
Nordöstliche Linien	251	3.623	4.297	8.171	43	188	77	308	3·7	209	3	245	30	.	.	.	1	1	16
Dalmatiner Staatsbahn	.	272	.	272	.	.	.	.	0·0	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Istrianer Staatsbahn	62	605	248	915	.	1	.	1	0·1	1	.	1	.	.	.	.	.	.	.
Privatbahnen:																			
Aussig-Teplitzer Eisenbahn	.	434	341	775	.	5	2	7	0·9	5	1	4	5	.	.	.	.	.	4
Böhmische Nordbahn-Gesellschaft	186	1.147	837	2.170	2	4	3	9	0·4	8	.	9	3	.	.	.	.	.	5
Buschtěhrader Eisenbahn	124	371	1.587	2.082	8	10	37	55	2·6	31	3	8	29	4	.	.	.	.	17
Eisenbahn Wien-Aspang	.	326	732	1.058	.	19	1	20	1·8	13	.	4	3	.	.	.	.	.	.
Graz-Köflacher Eisenbahn	.	217	186	403	.	4	2	6	1·4	5	.	2	.	.	.	.	.	.	.
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	537	4.514	4.256	9.307	90	124	26	240	2·5	226	7	74	61	.	.	1	7	.	52
Kaschau-Oderberger Eisenbahn	62	496	.	558	3	1	.	4	0·7	1	.	1	.	2	.	.	.	.	2
Leoben-Vordernberger Eisenbahn	.	186	62	248	.	1	1	2	0·8	2	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Oesterr. Nordwestbahn	375	4.673	496	5.544	25	26	.	51	0·9	46	1	11	8	.	.	.	3	.	21
Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Ges.	532	4.968	3.291	8.791	69	139	15	223	2·5	167	.	91	70	6	.	.	7	4	11
Ostrau-Friedlander Eisenbahn	.	248	40	288	.	6	1	7	2·4	5	.	.	3	.	.	.	.	.	1
Südbahn-Gesellschaft	765	5.036	713	6.514	18	19	5	42	0 6	39	2	7	4	.	.	.	1	.	8
Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn	.	1.470	217	1.687	.	11	.	11	0·6	15	.	.	.	.	.	.	.	.	13
Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter B.	.	186	279	465	.	3	17	20	4·3	.	.	17	3	.	.	.	.	.	.
Wiener Verbindungsbahn	45	1.314	.	1.359	.	.	.	.	0·0	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Totale	4479	47.406	23.842	75.727	311	710	235	1256	.	942	27	709	225	12	.	1	21	7	160

Nach den in Percenten der Gesammtzahl der Züge ausgewiesenen Verspätungen ist die Reihenfolge der Bahnen nachstehende:

1. Dalmatiner Staatsbahn . . . . 0·0 pCt.
2. Wiener Verbindungsbahn . . . . 0·0 „
3. Istrianer Staatsbahn . . . . 0·1 „
4. Böhmische Nordbahn-Gesellschaft . . . . 0·4 „
5. Südbahn-Gesellschaft . . . . 0·6 „
6. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn . . . . 0·6 „
7. Kaschau-Oderberger Eisenbahn . . . . 0·7 „
8. Leoben-Vordernberger Eisenbahn . . . . 0·8 „
9. K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen (westliche Linien) . . . . 0·9 „
10. Aussig-Teplitzer Eisenbahn . . . . 0·9 „
11. Oesterr. Nordwestbahn . . . . 0·9 pCt.
12. Graz-Köflacher Eisenbahn . . . . 1·4 „
13. Eisenbahn Wien-Aspang . . . . 1·8 „
14. Ostrau-Friedlander Eisenbahn . . . . 2·4 „
15. Kaiser Ferdinands-Nordbahn . . . . 2·5 „
16. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft . . . . 2·5 „
17. Buschtěhrader Eisenbahn . . . . 2·6 „
18. K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen (nordöstliche Linien) . . . . 3·7 „
19. Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn . . . . . . 4·3 „

Ausland.

Deutsches Reich. (Zusatzerklärungen zu dem internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr.) Der Deutsche Reichstag erledigte in der Sitzung vom 7. Februar in dritter Berathung die Zusatzerklärungen zu dem internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr vom 14. October 1890.

— (Ergänzung und Abänderung der Bestimmungen der Anlage B zur Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands.) Der Deutsche Bundesrath hat in der am 6. Februar abgehaltenen Plenarsitzung den Vorlagen, betreffend die Ergänzung und Abänderung der Bestimmungen der Anlage B zur Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands in Bezug auf die Beförderung von flüssigem Acetylen und Calcium-Carbid, sowie von Roburit I, Westfalit u. s. w. die Zustimmung ertheilt.

Preussen. (Aenderung von Stationsnamen.) Die an der Bahnstrecke Mayen — Gerolstein im Directionsbezirke St. Johann-Saarbrücken gelegene Station Mayen führt fortan die Bezeichnung „Mayen-Ost".

— (Eröffnung einer Güternebenstelle zu Mierunsken.) Von der preussischen Staatseisenbahn-Verwaltung ist am 1. Februar zu Mierunsken eine kgl. Eisenbahn-Güternebenstelle eröffnet worden. Die Güternebenstelle dient zur Annahme und Ausgabe von Eisenbahn-Eil- und Frachtstückgut und Zollgut aller Art, soweit nicht bestimmte Ausnahmen festgesetzt sind, und gehört zum Verkehrsbezirke der Güterabfertigungsstelle Kowahlen.

Hessen. (Staatsanlehen zur Herstellung von Nebenbahnen.) Das grossherzogl. Ministerium hat beschlossen, dass zur Deckung der Herstellungskosten der Nebenbahnen ein 3perc. Staatsanlehen von 8 Millionen Mark in geeigneten Zeitabschnitten begeben werden soll.

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd. (Ankunft des Dampfers „Imperator" von Bombay.) Dieser Dampfer von 2343 T. Gehalt ist am 17. December 1895 nach 17tägiger Fahrt mit 18 Passagieren und 2002 Gewichtstonnen Ladung von Bombay in Triest eingetroffen. Derselbe brachte: aus Bombay 30.299 kg Spelt (für Venedig), 1,045.250 kg Baumwolle (wovon 98.975 kg für Venedig), 111.650 kg Leinsamen (für Venedig), 500 kg Seide (für Venedig), 910 kg Thee (hievon 610 kg nach Fiume), 80 kg Teppiche (für Venedig), 76.125 kg Ricinussamen (wovon 50.750 kg für Venedig), 205.639 kg Teelseed, 1116 kg Reis, 22.127 kg Myrabolamen, 24.000 kg Teakholz. 1218 kg Granatstein, 914 kg Federn, 250 kg Därme, 380 kg Curiositäten, 137.634 kg Gingellyseed; aus Malabar 10.150 kg Pfeffer, 15.225 kg Kaffee; aus Coromandel boast 9250 kg Sennes; aus Persischer Golf 560 kg Teppiche, 1725 kg Därme, 7105 kg Häute; aus Suez 25.063 kg Gummi, 36.946 kg Weihrauch, 1877 kg Perlmutter, 11.693 kg Kaffee; aus Port Said 8050 kg Thee, 8500 kg Datteln, 4212 kg Gummi, 950 kg Indigo, 1024 kg Häute und 201.365 kg Kaffee. Der Werth der eingeführten Waaren betrug 1,068.141 fl. ö. W.

Oesterreichischer Lloyd.

Abfahrten ab Triest in der Woche vom 21. bis zum 27. Februar.

Adriatischer Dienst.

21. Febrnar, nm 7 Uhr Früh: Dampfer „Sultan", Capitän A. Petris, nach Dalmatien bis Spizza, mit Berübrung von Rovigno, Pola, Lnssinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Traù, Spalato, Carober, Milnà, Cittaveccbia, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Cnrzola, Orebicb, Terstenik, Meleda, Gravosa, Ragusavecchia, Castelnuovo, Teodo, Perasto, Risano, Perzagno, Cattaro nnd Budua.

21. „ nm Mitternacbt: Dampfer „Massimiliano", Capitän A. Mocole, nach Venedig.

22. „ um 7 Uhr Frůb: Dampfer „Tritone", Capitän F. Tosoni, nacb Dalmatien nnd Metkovich, mit Berührung von Pola, Lnssinpiccolo, Zara, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Postire, Puciscbie, Macarsca, Gradaz und Fort-Opus.

24. „ nm Mitternacbt: Dampfer „Carlotta", Capitän M. Zuricb, nacb Venedig.

25. „ um 7 Uhr Früh: Dampfer „Iris", Capitän V. Cosciancich, nach Dalmatien bis Cattaro, mit Berührung vou Rovigno, Pola, Lnssinpiccolo, Selve, Zara, Zaraveccbia, Sebenico, Spalato, Lesina, Curzola. Gravosa, Castelnuovo (Megline), Perasto, Risano uud Perzagno.

26. „ um 7 Uhr Frůb: Dampfer „Trieste", Capitän G. Scarpa, nach Dalmatien nnd Metkovich, mit Berůhrnng von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Sebenico, Traù, Milnà, Spalato, S. Pietro, Almissa, Macarsca, S. Giorgio di Lesina, Trapano und Fort-Opus, überdies S. Martino und Gelsa auf der Rückfabrt; Anscbluss in Pola nach Cberso, Rabaz, Abbazia, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Valcassione und Porto Manzo.

26. „ um Mitternacbt: Dampfer „Massimiliano", Capitän A. Mocole, nacb Venedig.

27. „ nm 6 Uhr Abends: Dampfer „Graf Wurmbrand", Capitän A. Bilaffer, Eildampfer nach Cattaro, mit Berührung von Pola, Zara, Spalato und Gravosa.

Levante- und Mittelmeer-Dienst.

23. Februar, um 7 Ubr Frůb: Dampfer „Galatea", Capitän P. Komneuovicb, Smyrua, mit Berührung von Finme, Corfu, Patras, Zante, Cerigo, Canea, Rethymo, Candien, Vatby, Cesmè und Kbios. Ueberschiffung in Smyrna nacb Mytilene.

23. „ nm 11 Uhr Vorm.: Dampfer „Apollo", Capitän G. Brazzanovich, nacb nacb Tbessalien und Coustantinopel mit Berührung von Lnssinpiccolo, Spalato, Gravosa, Cattaro, Antivari, Dulcigno, S. Giov. di Medua, Durazzo, Valona, Santi Quaranta, Corfu, Santa Maura, Argostoli, Catacolo, Calamata, Piräus, Volo, Salonich, Cavalla, Lagos, Dedeagatscb, Dardanellen, Gallipoli und Rodosto. Ueberscbiffung in Corfu nach Sajada, Parga, Santa Manra, Prevesa nnd Salaghora.

26. „ um Mittag: Dampfer „Semiramis", Capitän G. de Grisogono, nacb Alexandrien, mit Berührung von Brindisi und Ueberschiffung in Alexandrien nach Port Said, Jaffa, Beyruth, Larnaca und Rhodus.

26. „ nm 4 Uhr Nacbmittags: Dampfer „Medea", Capitän A. Leva, nacb Alexandrien und Karamanien, mit Berübrung von Finme, Corfu, Patras, Port Said, sodann nacb Jaffa, Caifa, Beyruth, Tripolis, Lattakia, Alexandrette, Mersyn, Larnaca, Limasol und Rhodus.

27. „ nm 11 Uhr Vormittags: Dampfer „Euterpe", Capitän V. Cattarinich, nach Constantinopel und Odessa, mit Berübrung von Brindisi, Santi Quaranta, Corfu, Patras, Piräus und Dardanellen. Ueberschiffung iu Constantinopel nach Ineboli, Samsun, Kerasund, Trapeznnt, Batum und Kusteudjeh. Für Passagiere und Werthsachen Ueberschiffung in Corfu nacb Albanien, in Piräus nach Tbessalien und Syra, und in Constantinopel nach Varna und Burgas.

Dienst nach Ostindien, China und Japan.

3. März, nm Mittag: Dampfer „Imperator", Capitän G. Nicolich, nach Bombay, mit Berübrung von Brindisi, Port Said, Suez und Aden. Anscblnss in Bombay nacb Cbina und Japan bis Kobe.
Die Ladung nacb Madras, nnd Calcutta wird in Colombo anf den Dampfer der Zweiglinie Colombo—Madras—Calcutta überscbifft.

20. März, nm 4 Ubr Nacbmittags: Dampfer „. . . . .", Capitän . . . ., nacb Indien, China nnd Japan, mit Berührung von Fiume, Port Said, Snez, Aden. Kurracbee, Kurracbee, Bombay, Colombo, Penang, Singapore, Hongkong, Shangbai und Kobe.

Obne Haftnng für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Contnmaz-Massregeln.

Verschiedene Mittheilungen.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des XLI. Stückes.) Das am 21. Februar herausgegebene XLI. Stück enthält unter

Nr. 2004: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Oberösterreich vom 15. Februar 1896, Z. 2273/II, betreffend das Verbot der Einfuhr von Klauenthieren aus dem Stadtgebiete Salzburg und den Gerichtsbezirken Thalgau, Mattsee, Neumarkt und Oberndorf des Landes Salzburg nach Oberösterreich.

Nr. 2005: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Krain vom 16. Februar 1896, Z. 2832, betreffend das Verbot der Einfuhr von Schweinen aus dem ungarischen Comitate Csongrad nach Krain.

Nr. 2006: Kundmachung der k. k. Statthalteroi für Dalmatien vom 7. Februar 1896, Z. 3564/IV, betreffend das Verbot der Einfuhr von Schweinen aus der Gemeinde Modrić und allen im Umkreise von 5 km um dieselbe gelegenen Orten des Bezirkes Gradačac im Occupationsgebiete nach Dalmatien.

Nr. 2007: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Schlesien vom 18. Februar 1896, Z. 3118, betreffend das Verbot der Einfuhr von Schweinen aus Hódmezö-Vásárhely in Ungarn nach Schlesien.

— (Inhalt des XLII. Stückes.) Das am 22. Februar herausgegebene XLII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2008: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Niederösterreich vom 20. Februar 1896, Z. 16.947, betreffend die Gestattung der Einfuhr von Schlachtschweinen im lebenden Gewichte von mindestens 120 kg aus dem Stadtgebiete Raab in Ungarn nach Mödling im politischen Bezirke Baden in Niederösterreich.

Nr. 2009: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Mähren vom 17. Februar 1896, Z. 5779, betreffend das Verbot der Einfuhr von Schweinen aus dem Comitate Csongrad in Ungarn, dann die Gestattung der bedingungsweisen Einfuhr von Schweinen aus dem Bezirke Brčka und der Gemeinde Zabar gornji des Bezirkes Gradačac in Bosnien nach Mähren.

Nr. 2010: Kundmachung der k. k. Laudesregierung für Kärnten vom 18. Februar 1896, Z. 2280, betreffend das Einfuhrverbot für lebende Schweine aus dem Comitate Csongrad und der kgl. Freistadt Hodmezö-Vásárhely in Ungarn nach Kärnten.

Nr. 2011: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Bosnien und die Herzegowina vom 8. Februar 1896, Z. 17.279/I, betreffend die Sperre des Ortes Ledenica kat. sammt Umgebung für den Ab-, Zu- und Durchtrieb von Borstenvieh.

Personal-Nachrichten.

Se. k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 20. Februar d. J. dem Ministerial-Vicesecretär im Handelsministerium Dr. Paul Schulz das Ritterkreuz des Franz Josef-Ordens allergnädigst zu verleihen geruht.

Se. k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 22. Februar d. J. dem Director für Hof-Eisenbahnreisen, Hofrathe Claudius Ritter von Klaudy ad personam die vierte Rangsclasse allergnädigst zu verleihen geruht.

Se. k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 13. Februar d. J. dem Inspector der Oesterreichischen Staatsbahnen Ignaz Slavik anlässlich seiner Uebernahme in den bleibenden Ruhestand taxfrei den Titel eines kaiserlichen Rathes allergnädigst zu verleihen geruht.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Galizisch-Ungarischer Gemeinschaftsverkehr.

Ausgabe eines Nachtrages II zu den Kartirungssätzen vom 1. September 1894, sowie Ausgabe eines Nachtrages II zum Tarif, Theil II, Heft 1, vom 1. Juli 1894.

Die im Verordnungs-Blatte Nr. 5 vom 16. Jänner 1896 auf Seite 151 verlautbarte Einführung der obgenannten Nachträge erfolgt nicht mit 1. März, sondern erst mit 1. April 1896.

Wien, am 22. Februar 1896. [120]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Bosnisch-herzegowinische Staatsbahnen.

Neuer Localgütertarif, Theil II.

Mit Giltigkeit vom 15. März 1896, und soferne Tariferhöhungen eintreten, mit 15. April 1896, tritt ein neuer Localgütertarif, Theil II, enthaltend „Besondere Bestimmungen und Gebührentarife“ für den Eil- und Frachtgütertransport, dann für die Beförderung von lebenden Thieren, Fahrzeugen und Leichen auf den Bosnisch-herzegowinischen Staatsbahnen in Kraft.

Durch diesen Tarif wird der gleichnamige Tarif, giltig vom 1. August 1891, sammt den Nachträgen I bis V ausser Wirksamkeit gesetzt.

Exemplare dieses Tarifes sind bei der Direction, sowie im Wege der Stationen erhältlich.

Sarajevo, am 20. Februar 1896. [121]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Neue Fahrpreise.

Mit 15. März 1896 gelangen nachstehende directe Fahrpreise zwischen Sanok und Wien Nordbahnhof über Tarnow-Krakau in beiden Richtungen zur Einführung, und zwar:

	I. Cl.	II. Cl.	III. Cl
		Gulden ö. W.	
für Schnellzüge . . .	31.32	20.18	10.37
„ Personenzüge . .	23.34	14.86	7.71

Wien, am 20. Februar 1896. [122]

Norddeutsch-Oesterreichisch-Ungarisch-Rumänischer Personenverkehr über Oderberg und Oswięcim.

Einführung neuer Fahrpreise.

Mit 15. März 1896 gelangen directe Fahrkarten für Personenzüge von Zágráb und Károlyváros nach Bremen über Budapest—Ruttka—Oderberg zum Preise von Mark 33·60 zur Einführung.

Diese Karten gelten von Zágráb, bezw. Károlyváros bis Oderberg für die III. Classe, ab Oderberg bis Bremen für die IV. Classe.

Wien, am 20. Februar 1896. [123]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Eröffnung der Güteraufnahme und Aufnahme des regelmässigen Güterverkehres zwischen Wien-Budapest.

Wir bringen zur allgemeinen Kenntniss, dass wir die Güteraufnahme in Budapest, Pressburg, Wien (Nordbahnlände, Praterquai, Donauquai-Bahnhof) und Korneuburg mit 22. Februar eröffnen.

Nachdem die Donau zwischen Wien und Budapest vollkommen eisfrei ist, findet ab Wien die erste Thalgüter-Expedition nach Pressburg und Budapest Sonntag den 23., ab Budapest nach Pressburg und Wien (Nordbahnlände, Praterquai, Donauquai-Bahnhof) und Korneuburg Dienstag, 25. Februar statt.

Die Eröffnung der Güteraufnahme für die übrigen Zwischenstationen der Strecke Wien—Budapest wird separat verlautbart.

Wien, am 21. Februar 1896. [124]

Die Direction.

Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Berichtigung.

Der in der deutschen und ungarischen Ausgabe des ab 1. Jänner 1896 giltigen Tarifheftes „Directe Frachtsätze, Theil II, Heft 2“ auf Seite 11 sub Pos. 21 für Holz der Classe C und des Specialtarifes 2 von Gilvács transit (im Verkehre mit Stationen der Nagy-Károly—Somkuter Localeisenbahn) nach Oderberg K.O.B. bestehende Frachtsatz von 182 Hellern pro 100 kg findet bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1896 auch auf Gilvács loco aufgegebene gleiche Sendungen Anwendung.

Ferner ist in der ungarischen Ausgabe des gleichnamigen Tarifheftes auf Seite 11 sub Pos. 21 die Empfangsstation Kassa K.O.B. auf Oderberg K.O.B. richtig zu stellen.

Wien, am 21. Februar 1896. [125]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Deutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Seehafenverband (Verkehr mit Oesterreich).

Hinausschiebung des Einführungstermines der Nachträge IV zum Tarif-Theil II, Heft 1 und 2.

Die Nachträge IV zu den vom 1. Juni 1894 giltigen Deutsch-Oesterreichisch-Ungarischen Seehafen-Verbandstarifen, Heft 1 und 2, welche laut besonderer Publication mit 1. März 1896 in Kraft treten sollten, gelangen bis auf Weiteres nicht zur Einführung.

In Folge dessen behalten die bisherigen Frachtsätze für den Verkehr mit Wien und dessen Vororten, welche auf Grund der bereits Mitte Jänner 1896 erlassenen Bekanntmachung mit Ende Februar 1896 zur Aufhebung kommen sollten, bis auf Weiteres Giltigkeit.

Wien, am 22. Februar 1896. [126]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Norddeutsch-Oesterreichisch-Ungarisch-Rumänischer Personenverkehr über Bodenbach.

Directe Fahrpreise.

Vom 1. März 1896 ab kommt im vorbezeichneten Personenverkehre eine weitere Fahrkartengattung mit nachstehenden Preisen zur Einführung:

Von Hamburg B. und Hamburg-Altona Verbindungsbahn *) nach	über	Einfache Fahrkarten — Fahrpreise excl. Platzgebühr für D-Züge auf den kgl Preussischen Staatsbahnen für Personenzüge, ab Magdeburg für alle Züge		
		I. Classe	II. Classe	III. Classe
Brünn	Wittenberge—Stendal—Halle—Leipzig—Riesa—Dresden—Bodenbach	84·30 Mk.	60·10 Mk.	36·80 Mk.
Prag	dto.	61·60 Mk.	45·— Mk.	29·20 Mk.
Teplitz	dto.—Aussig	50·90 Mk.	37·80 Mk.	25·70 Mk.
Wien Staatsbahnhof oder Nordbahnhof	dto.—Prag—Brünn	84·30 Mk.	60·10 Mk.	36·80 Mk.

*) Die Fahrkarten von Hamburg-Altona Verbindungsbahn liegen vorläufig nur auf dem Bahnhofe Dammthor und in Altona Hauptbahnhof auf.

Wien, am 22. Februar 1896. [127]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Rumänischer Eisenbahnverband.

Einführung eines Tarifnachtrages.

Am 1. April 1896 tritt zum Tarife für den Oesterreichisch-Ungarisch-Rumänischen Eisenbahnverband (Theil II), Heft 1, der Nachtrag III in Kraft.

Dieser Nachtrag enthält:

Bestimmungen für das Auf- und Abladen von Gütern der Ausnahmetarife in Rumänien; eine Abänderung der Bestimmungen des Ausnahmetarifes Nr. 3; die Abänderung des Ausnahmetarifes Nr. 4, sowie Berichtigungen.

Ausserdem enthält derselbe die Aufnahme der Station Oderberg in den Ausnahmetarif Nr. 5, sowie der Stationen Passau und Simbach in den Ausnahmetarif Nr. 7, ferner den neuen Ausnahmetarif Nr. 39 (Fleisch etc.) und den neuen Ausnahmetarif Nr. 40 (Klinkersteine etc.).

Wien, am 22. Februar 1896. [128]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
auch im Namen der übrigen betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Ausnahmetarif für Eisenerz u. s. w. zum Hochofenbetriebe vom 1. Mai 1893. (Aufnahme der Station Heufeld.) Am 1. März wird die Station Heufeld der Bayerischen Staatsbahnen für den Versandt von Eisenerz etc. in den vorbezeichneten Ausnahmetarif aufgenommen.

Deutsch-Französischer Verband (Verkehr mit und über Elsass-Lothringen). (Tarifirung von Holzmehl.) Mit Giltigkeit vom 1. März wird der Artikel Holzmehl (farine de bois) in die Abtheilung 1 der Güterclassification des Ausnahmetarifes für die Beförderung von Holz vom 1. Mai 1895 aufgenommen.

Hannover-Bayerischer Gütertarif, Heft 1, vom 1. August 1893. (Anwendung von Entfernungsangaben für die Tarifberechnung.) Im Nachhange zu einem früheren Ausschreiben der königl. Bayerischen Staatseisenbahnen wird bekanntgegeben, dass die im Nordwestdeutsch-Mitteldeutschen Gütertarife enthaltenen Entfernungen zwischen Lichtenfels und Oberneuland, Ottersberg, Scheessel und Sottrum vom 1. April an auch im Verkehre mit der bayerischen Station Lichtenfels der Frachtberechnung zu Grunde zu legen sind.

Südwestdeutsch-Schweizerischer Eisenbahnverband. Einführung eines neuen Tarifheftes I B.) Das vom 1. September 1892 an giltige Heft I B der Südwestdeutsch-Schweizerischen Gütertarife (Verkehr mit der Mittel- und Westschweiz) tritt voraussichtlich mit 31. März ausser Kraft und wird durch ein neues Tarifheft ersetzt. Ohne Ersatz werden aufgehoben die Frachtsätze für die Stationen Oberneisen, Jünkerath (Stadtkyll), Malmédy, Mechernich, Montjoie, Satzvey, Schmidtheim, Messel und Schaidt bei Weissenburg, ferner die Frachtsätze der Ausnahmetarife Nr. 7 (Cement) und Nr. 13 (Düngemittel) für Biebrich-Mosbach und jene des Ausnahmetarifes Nr. 4 (Zucker) für Alzey. Die Stationen Call und Bingerbrück scheiden mit der Neuausgabe des Heftes I B aus dem Südwestdeutsch-Schweizerischen Verband aus und werden in den Norddeutsch-Schweizerischen Verband übernommen. Dagegen gehen die jetzt zum Norddeutsch-Schweizerischen Verbande gehörigen Stationen Bad Nauheim, Friedberg, Fulda, Giessen und Hersfeld in den Südwestdeutsch-Schweizerischen Verband über. Mit der Einführung des neuen Tarifheftes I B treten neben zahlreichen Frachtermässigungen auch einzelne kleine Erhöhungen ein.

Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Theil I, vom 1. April 1894. (Nachtrag 11.) Am 1. April tritt ein Nachtrag 11 zum vorbezeichneten Tarif in Kraft, welcher enthält:

I. Ergänzung der Zusatzbestimmungen zu § 77, und
II. Aenderungen und Ergänzungen der Anlage B der Verkehrsordnung, sowie
III. den abgeänderten Abschnitt B, allgemeine Tarifvorschriften nebst Güterclassification und den Anhang, enthaltend alphabetisches Inhaltsverzeichniss zum Abschnitt B.

Abgesehen von einigen unwesentlichen Frachterhöhungen über welche von den deutschen Eisenbahn-Verwaltungen auf Verlangen nähere Auskunft ertheilt wird, werden durch den Nachtrag lediglich Frachtermässigungen herbeigeführt.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
									kr.	kr.	kr.			
492	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Weizen, Buchweizen (Haide, Haidekorn), Roggen (Korn) und rohe Hirse als Frachtgut	Baranów	Lodygowice	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der bezüglichen Tarifbestimmungen, sowie jener Bedingungen, welche laut Verordnungs-Blatt des k. k. Handels-Ministeriums Nr. 148 vom 21. December 1895, unter Post Nr. 2462, für die dortselbst verlautbarte Frachtbegünstigung vorgeschrieben sind	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1896	Ost-Nordwest-Oesterr. Eisenbahn-Verband (Theil II, Heft 4)	63	61·2	1·8	Im Rückvergütungswege	Gegen auf den Empfänger lautende Original-Frachtbriefe, welche bis längstens Ende März 1897 vorzulegen sind	*) Bestehen keine directen Frachtsätze
				Boguchwała					*)	61·2	—			
				Brody					111	98·6	12·4			
				Buczacz					132	116·4	15·6			
				Chmielów					65	62·9	2·1			
				Czernowitz					138	121·5	16·5			
				Czudec					*)	62·9	—			
				Dąbie					55	54·4	0·6			
				Dębica					52	51·0	1·0			
				Dobrzechów					*)	66·3	—			
				Frysztak					*)	64·6	—			
				Gorlice					57	56·1	0·9			
				Iwonicz					*)	64·6	—			
				Jaroslau					72	67·1	4·9			
				Jaślany					*)	59·5	—			
				Jasło					62	59·5	2·5			
				Kolomea					127	112·2	14·8			
				Kopyczynce					142	124·9	17·1			
				Krosno					66	64·6	1·4			
				Łańcut					65	62·9	2·1			
				Lemberg					95	85·0	10·0			
				Marcinkowice					*)	42·5	—			
				Moderówka					*)	61·2	—			
				Przemyśl					79	73·1	5·9			
				Posada-Chyrowska					85	77·3	7·7			
				Radymno					74	70·5	3·5			
				Rozwadów					72	67·1	4·9			
				Rymanów					69	66·3	2·7			
				Rzeszów					61	59·5	1·5			
				Rzochów					57	56·1	0·9			
				Sambor					90	80·7	9·3			
				Sanok					*)	70·5	—			
				Sędziszów					56	54·4	1·6			
				Strzyzów am Wislok					*)	64·6	—			
				Tarnobrzeg					66	62·9	3·1			
				Tuchów					*)	49·3	—			
				Wiśniowa					*)	64·6	—			
493	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Zuckerrüben	Eckersdorf	Troppau K.F.N.B.	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Auf- und Abladen der Sendungen durch Arbeitskräfte der Parteien	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1896	Gebührentarife für die Localbahnen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn vom 1. Juni 1888	kr. 11·9	kr. 10·5	kr. 1·4	Im Kartirungswege		
			Rübenschnitte	Troppau K.F.N.B.	Eckersdorf				11·9	10·5	1·4			
494	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Schlägelschotter bei Beförderung mit Separat-Güterzügen à 10 bis 12 Wagen	der Verladestelle auf offener Strecke bei km 15·8 der Localbahn Zauchtel-Bautsch	den Entladestellen auf offener Strecke bei km 1·4 5, 2·3 4 und 7·3 der Localbahn Zauchtel-Bautsch	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen; Auf- und Abladen der Sendungen durch die Parteiorgane innerhalb der vorgeschriebenen Zeit. Die Sendungen müssen für Strassen-Erhaltungszwecke des Bezirksstrassen-Ausschusses Odrau bestimmt sein	Bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1896	Gebührentarife für die Localbahnen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn vom 1. Juni 1888	Besteht kein tarifmässiger Frachtsatz	6·6 kr.		Im Kartirungswege		Die besonderen Bedingungen für die Einleitung der Separatzüge können von den Reflectanten in der Station Zauchtel eingesehen werden

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
				von	nach									
495	Kaschau-Oderberger Eisenbahn	Königl. ungarischen Staatsbahnen	Magnesitstein, roh, gemahlen oder gebrannt	Jolsva	Dombrau Trzynietz	Frachtzahlung nach dem factischen Gewichte, mindestens aber für das Ladegewicht des verwendeten Wagens	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende 1896	Verband-, bezw. Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	kr. 60·9 60·9		Im Kartirungswege		In dem Oderberger Frachtsatz ist die Oderberger Ueberfuhrsgebühr bereits inbegriffen
				Köhánya alsó pályaudvar	Dombrau Trzyuietz					62·0 60·0				
				Lónyabánya	Oderberg trs. (für nach Deutschland bestimmte Sendungen) Dombrau Trzynietz					41·0 41·0 41·0				
496	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Borke (Rinde), nicht verkleinert und nicht gemahlen	Tischnowitz oder vice versa	Ungar.-Brod	Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Aufrechthaltung der für die Classe C giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarif	44·9 kr.	39·2 kr.	5·7 kr.	Im Kartirungswege		
497	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	K. k. österr. Staatsbahnen	Dungkalk (Kalkabfall zum Düngen)	Hlubočep Řepora Smichow	Gross-Bečvar	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen; Aufrechthaltung der für den Specialtarif 3 allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	kr. 26·6 26·6 25·6		Im Kartirungswege		
498	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Fichtenrinde als Frachtgut	allen Stationen der Murthalbahn	Unzmarkt transit	Bei Aufgabe von mindestens 200 bis 500 Wagenladungen à 5000 kg. Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Bis 31. December 1896	Localtarif der Murthalbahn			Bei Aufgabe von mindestens 200 Schmalspurwagen . . . . . à 5000 kg 10 pCt. " " " " 300 " . . . . . . à 5000 kg 15 pCt. " " " " 400 " . . . . . . à 5000 kg 20 pCt. " " " " 500 " und darüber à 5000 kg 25 pCt.	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe, welche bis längstens Ende März 1897 zu bewirken ist	Die Parteien haben sich zu verpflichten, die Transporte nur per Bahn zu verfrachten und jede Achs- und Wasserfracht zu unterlassen

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
Fortlaufende Nummer	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
499	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Kohle	Littitz	Arad	Aufgabe als Frachtgut. Einhaltung der für Kohle giltigen Bestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1896	Localtarife	Besteht keiner	kr. 126·3		Im Kartirungswege		
				„	Györ					72·3				
				Nürschan	Arad					126·3				
				Staab	Arad					127·3				
				„	Györ					73·3				
500	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Kohle und Coaks	Littitz	Karlsbad	Aufgabe als Frachtgut. Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1896	Localtarif	Besteht keiner	kr. ö. W. 37·3		Im Kartirungswege		
					Komotau					27·6				
501	Südbahn-Gesellschaft	Kgl. ungarischen Staatseisenbahnen	Mehl (mit der Bestimmung nach England und Brasilien, sowie nach über Gibraltar hinaus gelegenen französischen, belgischen und niederländischen Häfen)	Budapest dunap. t. p. u.	Fiume	1. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen und Frachtbrief. 2. Die Mehlsendungen müssen nach in Fiume erfolgter eventueller Umpackung in Fässern binnen drei Monaten nach den in der Rubrik 4 genannten Häfen verschifft werden. 3. Die kgl. ungar. Staatseisenbahnen behalten sich das Recht vor, die factische Verschiffung der Mehlsendungen nach den in Rubrik 4 angeführten Häfen hinsichtlich der Identität der Sendungen und im eigenen Wirkungskreise zu controliren und diesbezüglich die erforderlichen Massnahmen zu treffen. 4. Die nach Brasilien bestimmten Mehlsendungen sind nach in Fiume erfolgter Umpackung in Fässern mit Schiffen der „Adria“, des „Lloyd“ oder der „Cunard Line“ zu expediren	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Tarif für den Ungarisch-Adriatischen Eisenbahnverband, Theil II, Heft 1, vom 1. Jänner 1895	Heller 186	106	80	Im Rückvergütungswege	Gegen die Verfrachtung nach Fiume nachweisenden, auf eine Mühle, respective bei Provenienz aus Budapest auf den Landes-Mühlenverband als Aufgeber lautenden Original-Frachtbriefe und Frachtbrief-Duplicate, weiters gegen die auf dieselbe Mühle, resp. auf den Landes-Mühlenverband als neuerliche Aufgeber lautenden, die Verschiffung nach den in Rubrik 4 angeführten Häfen nachweisenden Original-Schiffsconnossements, welche hinsichtlich der nach Brasilien bestimmten Sendungen Seitens der Schiffahrtsunternehmungen der „Adria“, des „Lloyd“ und der „Cunard Line“ ausgefertigt sein müssen. Ohige Documente sind bis spätestens Ende März 1897 bei der Direction der kgl. ungar. Staatseisenbahnen (Abtheilung C III b) einzureichen	
				Budapest S.B.					180	100	80			
				Budapest-Lipótváros					196	106	90			
				Budapest nyug. p. u.					196	106	90			
				Ó-Buda-Filatorigát					186	106	80			
				Eszék					190	110	80			

1. Auf diese Begünstigung können nur solche Mühlen Anspruch erheben, welche sich vorher vertragsmässig verpflichtet haben, während der Dauer der Begünstigung sämmtliche nach den in Rubrik 4 angeführten Häfen zu verfrachtenden Mehlsendungen ausschliesslich über Fiume zu instradiren. Die Einhaltung dieser Bedingung kann die kgl. ungar. Staatseisenbahn nach eigenem Gutdünken controliren.

2. Für die diese Begünstigung in Anspruch nehmenden Mehlsendungen, resp. auf Grund der darauf bezüglichen Frachtbrief-Duplicate kann keinerlei anderweitige Rückvergütung beansprucht werden.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
502	Südbahn-Gesellschaft	Kgl. ungar. Staatsbahnen	Mehl (für Brasilien bestimmt)	Zágráb M.Á.V. und S.B.	Fiume	1. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen und Frachtbrief. 2. Die Mehlsendungen müssen nach der in Fiume erfolgten Umpackung in Fässern mit Schiffen der „Adria", des „Lloyd" oder der „Cunard Line" nach einem brasilianischen Hafen verfrachtet werden. 3. Die Verschiffung hat spätestens binnen drei Monaten nach erfolgter Bahnverfrachtung nach Fiume zu geschehen. 4. Die kgl. ungar. Staatsbahnen behalten sich das Recht vor, die factische Verschiffung der Mehlsendungen nach Brasilien hinsichtlich der Identität und im eigenen Wirkungskreise zu controliren und diesbezüglich die erforderlichen Massnahmen zu treffen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Tarif für den Ungarisch-Adriatischen Eisenbahnverband, Theil II, Heft 1, vom 1. Jänner 1895	89 Heller	75 Heller	14 Heller	Im Rückvergütungswege	Gegen die die Verfrachtung per Bahn nach Fiume nachweisenden, auf eine Agramer Mühle als Aufgeberin lautenden Original-Frachtbriefe und Frachtbrief-Duplicate, sowie gegen die auf die gleiche Mühle als neuerliche Aufgeberin lautende, Seitens der „Aria", des „Lloyd" oder der „Cunard Line" ausgefertigten, die Verschiffung nach Brasilien nachweisenden Original-Connossements. Die Seitens der „Cunard Line" ausgestellten Original-Connossements sind Seitens der kgl. ungar. Schiffunternehmung „Adria" zu vidiren. Obige Documente sind bis spätestens Ende März 1897 bei der Direction der kgl. ungar. Staatseisenbahnen (Abtheilung C III b) einzureichen	
503	Südbahn-Gesellschaft		Holzkohle	Babocsa Vizvár Berzencze Góla	Leoben S.B.	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen. Auf- und Abladen durch die Partei	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarif	Heller 96 94 89 89 incl. ung. Steuer	Heller 88 88 87 87	Heller 8 6 2 2	Im Kartirungswege		

Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Angabe der Berichtigung, beziehungsweise Umschreibung derselben	Bemerkungen
15	Verordnungs-Blatt Nr. 20 20. Februar 1896	Nr. 477	Kaschau-Oderberger Eisenbahn		Eisenerze, Manganerze und Dolomite	Krompach Márkusfalu Poprád-Felka	Dombrau (für Witkowitz)	In der Rubrik der Bedingungen ist in der fünften Zeile von unten statt Minimalquantitäten „Quantitäten" zu setzen	

Druck von Otto Maass & Sohn. Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt im k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr: Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl. „ das Deutsche Reich . . . 25 Mark „ das übrige Ausland . . . 33 Frcs. Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 23. **Wien, 27. Februar 1896.** **IX. Jahrgang.**

Stand der Obst- und Wildbaumculturen längs den österreichischen Eisenbahnen am Schlusse des Jahres 1894.

Im Verfolge der im Verordnungs-Blatte vom 14. Mai 1895, Nr. 56, pag. 899, enthaltenen Mittheilungen über den Stand dieser Culturen zu Ende des Jahres 1893 wird in Folgendem das mit Schluss des Jahres 1894 sich bietende Bild mit Bezug auf die oben angeführten Bahnen zur Darstellung gebracht:

I. Obstbaumculturen.

Post-Nr.	Bahnunternehmen (Rang nach der Stückzahl)	Stück Obstbäume im Jahre 1894	Stück Obstbäume im Jahre 1893	Differenz im Jahre 1894
1	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	122.577	120.931	+ 1646
2	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	79.520	80.134	— 614
3	Oesterr. Nordwestbahn . . .	46.815	46.836	— 21
4	Südbahn	38.289	39.077	— 788
5	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	18.448	19.100	— 652
6	Buschtěhrader Bahn	18.409	18.568	— 159
7	Südnorddeutsche Verbindungsbahn	13.157	8.235	+ 4922
8	Aussig-Teplitzer Bahn . .	11.308	9.502	+ 1806
9	Böhmische Westbahn (seither Staatsbahn)	11.250	11.046	+ 204
10	Böhmische Nordbahn . . .	9.386	9.391	— 5
11	Mähr.-schles. Centralbahn (seither Staatsbahn) . . .	500	500	—
12	Kaschau-Oderberger Bahn .	495	495	—
13	Wien-Aspanger Bahn . . .	283	495	— 212
14	Ostrau-Friedlander Bahn . .	183	183	—
15	Kgl. Sächsische Staatsbahnen (auf österr. Gebiete) . . .	237	237	—
16	Kgl. Bayerische Staatsbahnen (auf österr. Gebiete) . . .	168	168	—

Die Gesammtzahl betrug mit Schluss des Jahres 1894 nach obiger Darstellung 371.025 Stück, gegen 367.202 im Jahre 1893. Es ist somit eine Vermehrung von 3823 Stück Obstbäumen eingetreten, d. i. 1 pCt., gegen eine Verminderung von 1·5 pCt. im Jahre 1893.

Nach der Dichtigkeit der Pflanzungen, auf das Bahnkilometer reducirt, stellt sich der Rang der Bahnen folgendermassen: Es entfallen per Kilometer auf die

1. Aussig-Teplitzer Bahn . . . . 117 Stück
2. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft . . 62 „
3. Böhmische Westbahn . . . . 55 „
4. Oesterr. Nordwestbahn . . . . 50 „
5. Südnorddeutsche Verbindungsbahn . . . . 47 „
6. Buschtěhrader Bahn . . . . 44 „
7. Böhmische Nordbahn . . . . 30 „
8. Südbahn . . . . 23 „
9. k. k. Staatsbahnen . . . . 17 „
10. Kaiser Ferdinands-Nordbahn . . . . 15 „
11. Kaschau-Oderberger Bahn . . . . 7 „
12. Ostrau-Friedlander Bahn . . . . 5 „
13. kgl. Sächsischen Staatsbahnen . . . . 5 „
14. Mährisch-schlesische Centralbahn . . . . . 3 „
15. Wien-Aspanger Bahn . . . . 3 „
16. kgl. Bayerischen Staatsbahnen . . . . 3 „

Bezüglich der Dichtigkeit der Obstbaumanpflanzungen ist zu bemerken, dass der für das Jahr 1894 mit 371.025 Stück ausgewiesene Gesammtbestand sich auf 13.850·9 Kilometer Bahnlänge vertheilt, und sohin auf 1 km Bahnlänge 26·7 Obstbäume, gegen 26·3 Stück im Vorjahre entfallen. Die Dichtigkeit hat sonach mit der Stückzahl zugenommen.

Nach den Obstgattungen entfallen auf:

a) Aepfel . . . . 96.528 Stück = 26·0 pCt.
b) Kirschen und Weichsel . . . 58.392 „ = 15·7 „
c) Birnen . . . . 44.715 „ = 12·0 „
d) Pflaumen und Zwetschken . . . 127.661 „ = 34·5 „
e) Walnüsse . . . . 4.955 „ = 1·4 „
f) Haselnüsse . . . . 182 „ = 0·05 „
g) edle Kastanien . . . . 728 „ = 0·19 „
h) Pfirsiche . . . . 3.497 „ = 0·9 „
i) Aprikosen . . . . 2 „ = 0·0 „
k) Feigen . . . . 476 „ = 0·13 „
l) Oliven . . . . 131 „ = 0·04 „
m) Mandeln . . . . 199 „ = 0·06 „
n) Maulbeeren . . . . 2.896 „ = 0·8 „
o) Mispeln . . . . 104 „ = 0·03 „
p) diverse Obstsorten . . . . . . 3.055 „ = 8·2 „

Ausser diesen Obstpflanzungen besitzen einzelne Bahnen auch noch Bestände von Maulbeersträuchern und Weinreben, und zwar als Reihenpflanzungen. Derlei Anlagen bestehen, und zwar:

A. Maulbeerhecken.

Bei den k. k. Staatsbahnen . . . . im Ausmasse von 235 m
„ der Böhmischen Westbahn . . . „ „ „ 2.557 „
„ „ Oesterr. Nordwestbahn . . . „ „ „ 6.239 „
„ „ Südnordd. Verbindungsbahn „ „ „ 12 „
„ „ Südbahn . . . . „ „ „ 39.948 „

B. Weinreben.

Bei der Südbahn . . . . 4826 Stück.

Der Gesammtbestand dieser Reihenpflanzungen betrug im Jahre 1894 48.991 m, d. i. 4·8 m per Kilometer Bahnlänge gegen 52.099 m, bezw. 5·1 m im Jahre 1893, und ist demnach eine Verminderung um 3108 m gleich 5·9 pCt. eingetreten. Zugenommen haben die Reihenpflanzungen:

bei der Südbahn . . . . um 1070 m
„ „ Südnordd. Verbindungsbahn . „ 4 „

Dagegen haben die Reihenpflanzungen abgenommen:
bei der Oesterr. Nordwestbahn . . . um 500 m

Bei den übrigen Bahnen ist der Stand der gleiche geblieben.

Der Ertrag der Obstbaumculturen, soweit derselbe nicht den Bahnbediensteten als Entlohnung für die Pflege der Pflanzungen zugewiesen worden ist, weisen die nachstehenden Bahnen aus, und zwar:

Südbahn . . . . fl. 679.—
Oesterr. Nordwestbahn . . . . „ 312.50
Südnorddeutsche Verbindungsbahn . . „ 29.70

sohin im Ganzen fl. 1021.20, d. i. um fl. 180.40 mehr als im Jahre 1893.

II. Culturen der Wildbäume und Wildsträucher.

Längs den 13.850 km langen Eisenbahnstrecken waren vorhanden an solchen Bäumen und Sträuchern:

Post	Art der Pflanzungen	1894	1893	Absoluter Zuwachs im Jahre 1894	Verminderung pro Kilometer im Jahre 1894
A.	Einzelpflanzungen	3,479.013 Stück oder 251·2 Stück per Kilometer Bahnlänge	3,654.313 Stück oder 263·8 Stück per Kilometer Bahnlänge	—	175.300 Stück oder 12·6 per Kilometer
B.	Reihenpflanzungen	5,502.044 m oder 397·2 m per Kilometer Bahnlänge	5,471.560 m oder 395·0 m per Kilometer Bahnlänge	30.484 m = 0·5 pCt.	—
C.	Geschlossene Bestände	4,446.818 m² oder 321·0 m² per Kilometer Bahnlänge	4,608.950 m² oder 332·7 m² per Kilometer Bahnlänge	—	162.132 m² oder 11·7 m² per Kilom.

Diese Zahlen verstehen sich nach Ausscheidung der die Localbahnen betreffenden Wildbaum- und Wildstrauchculturen. Es ist somit im Jahre 1894 bei den Einzelpflanzungen und bei den geschlossenen Beständen eine namhafte Verminderung und bei den Reihenpflanzungen eine Vermehrung eingetreten. Diese Verminderung findet ihre Erklärung in baulichen Veränderungen bei der Böhmischen Nordbahn, wo der dicht bepflanzte Grund zur Erweiterung der Station Böhm.-Leipa verwendet wurde, ferner bei der Buschtèhrader Bahn in der Beseitigung von Anpflanzungen in Folge der Anlage des zweiten Geleises in der Strecke Neusattel—Falkenau, dann in ungünstigen Witterungsverhältnissen.

Bezüglich der Einzel- und Reihenpflanzungen nehmen die Südbahn mit 79·9, bezw. 16·5 pCt. und rücksichtlich der geschlossenen Bestände die Buschtèhrader Bahn mit 23·4 pCt. und die Kaiser Ferdinands-Nordbahn mit 22·8 pCt. den ersten Platz ein.

Vorzugsweise gepflanzt erscheinen:

1. nach Stückzahl:

Einzelpflanzungen.

a) Akazien . . . . 1,273.163 Stück = 36·6 pCt.
b) Fichten . . . . 487.180 „ = 14·1 „
c) Erlen . . . . 443.311 „ = 12·7 „
d) Föhren . . . . 423.633 „ = 12·2 „
e) Buchen . . . . 164.248 „ = 4·7 „
f) Lärchen . . . . 119.671 „ = 3·4 „
g) Liguster . . . . 69.455 „ = 1·9 „
h) Birken . . . . 45.401 „ = 1·3 „
i) Lonicera . . . . 22.124 „ = 0·6 „
k) Ahorn . . . . 14.744 „ = 0·5 „
l) Weissdorn . . . . 12.221 „ = 0·4 „
m) Licium . . . . 9.031 „ = 0·3 „
n) Linden . . . . 5.654 „ = 0·2 „
o) Gleditschien . . . . 5.444 „ = 0·1 „
p) Flieder . . . . 2.095 „ 0·1 „

2. nach Currentmetern:

Reihenpflanzungen.

a) Weissdorn . . . . 2,055.502 m = 37·3 pCt.
b) Fichten . . . . 1,257.502 „ = 22·8 „
c) Akazien . . . . 1,032.967 „ = 18·7 „
d) Erlen . . . . 344.168 „ = 6·3 „
e) Buchen . . . . 105.112 „ = 1·9 „
f) Liguster . . . . 98.044 „ = 1·8 „
g) Gleditschien . . . . 64.264 „ = 1·2 „
h) Lonicera . . . . 61.138 „ = 1·2 „
i) Birken . . . . 37.985 „ = 0·7 „
k) Licium . . . . 25.181 „ = 0·5 „
l) Föhren . . . . 20.616 „ = 0·4 „
m) Lerchen . . . . 16.274 „ = 0·3 „
n) Flieder . . . . 11.029 „ = 0·2 „
o) Ahorn . . . . 6.856 „ = 0·1 „

3. nach Quadratmetern:

Geschlossene Bestände.

a) Akazien . . . . 790.406 m² = 17·7 pCt.
b) Föhren . . . . 623.211 „ = 14·0 „
c) Fichten . . . . 298.801 „ = 6·7 „
d) Erlen . . . . 235.336 „ = 5·3 „
e) Birken . . . . 203.557 „ = 4·6 „
f) Buchen . . . . 10.553 „ = 0·3 „
g) Licium . . . . 5.748 „ = 0·2 „
h) Weissdorn . . . . 3.866 „ = 0·1 „
i) Lonicera . . . . 2.230 „ = 0·1 „

Der Rest entfällt auf Eibisch, Linden und Ulmen etc.

Einen Ertrag der Wildbaum- und Sträucherculturen weist die Südbahn mit fl. 1264, ferner die Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft mit fl. 2269.56 aus.

Am Schlusse des Jahres 1894 entfallen durchschnittlich auf ein Kilometer Bahnlänge nachstehende Anpflanzungen:

a) Einzelpflanzungen:

1. Weiden . . . . 78 Stück
2. Obstbäume . . . . . . 26 „
3. Wildbäume . . . . . . 251 „

zusammen . . . 355 Stück

b) Reihenpflanzungen:

1. Weiden	247 m
2. Obstbäume	3 „
3. Wildbäume	397 „
zusammen	647 m

c) Geschlossene Bestände:

1. Weiden	297 m^2
2. Wildbäume	342 „
zusammen	639 m^2

Es ergibt sich somit per Kilometer Bahnlänge im Jahre 1894: 355 Stück Einzelpflanzungen gegen 367 Stück, dann 647 m Reihenpflanzungen gegen 574 m und 639 m^2 geschlossene Bestände gegen 634 m^2 im Jahre 1893. Es hat sonach die auf das Kilometer Bahnlänge gerechnete Dichtigkeit der Einzelpflanzungen um 13 Stück oder 3·5 pCt. abgenommen, hingegen jene der Reihenpflanzungen um 73 m oder 12·7 pCt. und jene der geschlossenen Bestände um 5 m^2 oder 0·8 pCt. zugenommen. (Vergleiche Verordnungs-Blatt Nr. 56 vom 14. Mai 1895.)

Aus den Entscheidungen der königlich ungarischen Gerichte.

Haftung der Eisenbahnen für die durch Funkenflug längs dem Bahnkörper entstandenen Feuerschäden.

In Folge des Aussprühens von Funken aus der Locomotive eines Personenzuges der königl. Ungar. Staatsbahnen wurden mehrere in der Entfernung von 75—81 Meter vom Bahnkörper liegende Garben Getreide dadurch eingeäschert, dass die unweit des Bahnkörpers befindlichen Stoppeln nebst dem dürren Unkraut Feuer gefangen und dasselbe weiter verbreitet hatten.

Der Klage des Beschädigten auf Schadenersatz wurde in dem von ihm durch Zeugen und Sachverständige erwiesenen Betrage im vollen Umfange von der ersten Instanz stattgegeben und die Bahnverwaltung überdies zum Ersatz aller Kosten verurtheilt, welche dem Kläger durch Beschaffung der Beweismittel verursacht wurden. Die Einwendung der Bahndirection, dass gemäss §§ 16 und 20 des G.-Art. XLI ex 1881 (Expropriationsgesetz) der Feuerrayon für brennbare Gegenstände mit 60 Meter bestimmt erscheint, daher die Bahn für die darüber hinaus liegenden in Brand gerathenen Gegenstände nicht haften könne, wurde von diesem Gerichte ebensowenig, wie die weitere Einwendung berücksichtigt, dass die fragliche Locomotive mit einem vollkommenen Funkenfänger versehen war. Das Erstgericht beschränkte sich auf die einfache Motivirung, dass diese Apparate gemäss der Expertise den Funkenflug nur mildern, aber nicht ganz aufheben können, daher dem keinerlei Verschulden treffenden Kläger die volle Schadloshaltung gebührt.

Die königl. Tafel in Budapest hob dagegen mit Urtheil vom 27. November 1894, Z. 11.686 das erstgerichtliche Erkenntniss unter gänzlicher Abweisung des Klägers auf. In der Motivirung desselben wird ausgeführt, dass der Funkenfänger nach dem Ausspruche der Experten allen technischen Erfordernissen entsprach; daher, wenn von einem Verschulden diesfalls überhaupt die Rede sein kann, ein solches den Kläger und nicht die Bahn treffe, weil diese für Brandschäden nicht haftbar ist, die in einer Entfernung von über 60 Meter hinaus durch Funkenflug verursacht wurden, während der Kläger sein Getreide nicht hätte in der Nähe von dürrem, leicht brennbarem Unkraut belassen, oder dasselbe wenigstens hätte entfernen sollen. Endlich haben auch Seitens der Bahn alle sonstigen Sicherheitsvorkehrungen stattgefunden und ihre herbeigeeilten Wächter sich auch bemüht, dem Brande möglichst Einhalt zu thun.

Die königl. Curie hat jedoch mit Entscheidung vom 3. Juli 1895, Z. 1598, dieses obergerichtliche Urtheil aufgehoben und das der ersten Instanz mit der weiteren Motivirung bestätigt, dass die gesetzliche Bestimmung des Feuerrayons von 60 Metern sich nur auf das Verbot der Errichtung von Tennen zur Unterbringung von Heu, Stroh und Getreide innerhalb dieses Rayons beschränkt, die Verantwortlichkeit der Bahn aber für den weiter hinaus durch Funkenflug der Locomotive entstandenen Schaden nicht ausschliesst. Endlich hätte auch die Bahn selbst in Erwägung der Unvollkommenheit der Funkenfänger überhaupt, da diese den Funkenflug noch immer ermöglichen, durch ihre Leute das leicht entzündliche dürre Unkraut vom Bahnkörper entfernen lassen sollen. Nachdem der Schaden allein durch die Locomotive der Bahn verursacht wurde, so hat letztere auch für denselben zu haften.

Die Assecurranzanstalt, welche ein auf der Eisenbahn transportirtes Gut versichert hat, ist berechtigt, für denjenigen Theil desselben, welcher im Bahnbereiche gestohlen wurde, vollen Schadenersatz zu verlangen.

Noch zur Geltungszeit des früheren Betriebsreglements wurde von einer nach Kalocsa aufgegebenen und von einer Assecuranzgesellschaft versicherten Sendung Manufacturwaaren ein Theil von verhältnissmässig geringem Gewichte aus dem Magazine der genannten Station gestohlen, wovon jedoch einige Stücke bei den Thätern gefunden und dem Adressaten übergeben wurden.

Der Klage der Assecuranzanstalt auf den vollen Schadenersatz für den gestohlenen Theil im Verhältnisse der geleisteten Versicherungssumme wurde Seitens der Bahndirection der § 68, Pos. 2, des Betriebsreglements für die Eisenbahnen vom Jahre 1874 entgegengehalten, wonach bei der Entschädigungsberechnung der gemeine (Handels-) Werth, und zwar nicht höher als 30 fl. Silber pro 50 Kilogramm Brutto, angenommen wird. Sämmtliche Instanzen, die Curie mit Entscheidung vom 18. October 1895, Z. 784, verurtheilten die Bahn zur vollen Entschädigung und zum Ersatze der Gerichtskosten.

In der Motivirung werden die Bestimmungen des ungar. Handelsgesetzes §§ 398, 399 und 424 (entsprechen den Art. 395, 396 und 423 des a. d. H.-G.-B.) berufen, wonach der Frachtführer für jeden nicht durch vis major entstandenen Schaden, insbesondere den vollen Schadenersatz bei erwiesener schuldbarer Fahrlässigkeit, als welche die nicht gehörige Ueberwachung des Magazins anzusehen ist, zu leisten hat, endlich dass die auf die Schadenspflicht der Frachtführer bezüglichen Bestimmungen des Handelsgesetzes nicht durch welche Vereinbarungen immer zum Vortheil der Frachtführer abgeändert werden dürfen.

Schliesslich ist auch die Assecuranzanstalt durch ihre Leistung des versicherten Schadenbetrages in die Rechte des Adressaten gelangt und kann daher den Ersatz von der Bahnunternehmung direct fordern.

Inland.

Parlamentarisches.

Die in der 450. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 15. Februar an Se. Excellenz den Herrn Eisenbahnminister gerichteten Interpellationen lauten:

Interpellation des Abgeordneten Pernerstorfer und Genossen:

Für die letzten Tage des März laufenden Jahres haben die organisirten Eisenbahnbediensteten einen Congress einberufen, der sich hauptsächlich mit Organisationsfragen beschäftigen soll. Nun verlautet, dass an einigen Orten den von den Verbänden gewählten Delegirten der Urlaub verweigert wird. In Gmünd soll es geschehen sein aus „Dienstesrücksichten", obwohl von Seiten der Bediensteten angegeben wird, dass kein momentaner Mangel an Personale vorhanden sei und dass die betreffenden Delegirten Ersatz angeboten hätten. In Nr. 5 des „Eisenbahner" vom 10. Februar l. J. wird auf Seite 6 mitgetheilt, dass der Werkstättenchef von Salzburg, Herr Prischa, dem um Urlaub zum Congresse ansuchenden Bediensteten Herrn Josef Maier gesagt habe, er könne ganz gehen, wenn er zum Congress fahre. Es wird weiters mitgetheilt, dass dem Bediensteten Herrn Ferdinand Taufner in Göpfritz ebenfalls der Urlaub zum Congresse verweigert und ihm ausserdem noch wegen dieses Ansuchens von seinem Vorgesetzten eine Rüge ertheilt worden sei. Ueberdies befindet sich in den Händen des erstunterzeichneten Interpellanten die Abschrift einer schriftlichen Urlaubsverweigerung, in der es heisst: „Nachdem der Petent die Nothwendigkeit des angesuchten Urlaubes nicht nachgewiesen hat, wird dem Ansuchen keine Folge gegeben." Der betreffende Bedienstete hatte als Grund des Urlaubes den Congress angegeben.

Diesen bisher vereinzelten Vorkommnissen gegenüber drängt sich die Frage auf, ob sie sich nicht verallgemeinern werden. Mit Rücksicht auf das allen Staatsbürgern gewährleistete Recht, sich in legaler Weise zur Berathung über die Verbesserung ihrer materiellen Lage zu versammeln, fragen die Unterzeichneten den Herrn Eisenbahnminister:

„1. Hat er Kenntniss von der im Vorstehenden erzählten Praxis, die nur geeignet ist, die Erbitterung gegen die vorgesetzten Behörden bei den untergeordneten Organen zu steigern?

2. Ist er bereit, mit möglichster Beschleunigung die ihm unterstehenden vorgesetzten Organe anzuweisen, Urlaubsgesuche, die mit Bezug auf den Congress motivirt werden, zu gewähren, besonders dann aber auf keinen Fall zu verweigern, wenn von den betreffenden Bediensteten Ersatz gestellt wird?"

Interpellation des Abgeordneten Wenzel Krumbholz und Genossen:

An der k. k. Staatsbahn Bodenbach—Komotau werden in letzter Zeit in geradezu auffallender Weise die Stellen selbst des Zugsbegleitungspersonals mit Personen besetzt, welche entgegen den erlassenen Verordnungen der böhmischen Sprache nicht kundig sind, wiewohl die Kenntniss derselben mit Rücksicht auf das reisende Publicum nothwendig ist. Insbesondere wird vermerkt, dass, wenn es sich um besser dotirte Stellen handelt, die Conducteure böhmischer Nationalität gänzlich, selbst bei besserer Qualification und längerer Dienstzeit, übergangen werden, und dass solche Dienstesstellen Personen verliehen werden, welche überhaupt die böhmische Sprache nicht können.

Der Stationsvorstand in Bodenbach erklärt den böhmischen Gesuchstellern schon im vorhinein, dass ihre Gesuche nicht berücksichtigt werden, wogegen deutsche Angestellte direct aufgefordert werden, um diese höheren Rangsstellen zu petitioniren, selbst wenn sie thatsächlich die böhmische Sprache nicht im geringsten beherrschen.

In Folge dessen werden vom Zugsbegleitungspersonale auch die Namen der Stationen in böhmischer Sprache nicht ausgerufen, und die Reisenden erhalten von Conducteuren auf böhmische Anfragen entweder überhaupt keine Antwort oder eine Erklärung, dass der betreffende diensthabende Conducteur die Anfrage nicht versteht.

Nachdem dieser Vorgang ein verletzender ist und die sprachliche Gleichberechtigung ignorirt, stellen wir an Seine Excellenz den Herrn Communicationsminister die Anfrage:

„Ist Seine Excellenz geneigt, den eingehaltenen Vorgang bei Besetzung der Dienstesstellen an obgenannter Bahn strengstens zu untersuchen und Verfügung zur Abstellung derartiger verletzender Massnahmen zu erlassen?"

Interpellation des Abgeordneten Dr. Kaizl und Genossen:

Die Kundmachung vom 19. Jänner 1896, betreffend die Errichtung eines Eisenbahnministeriums, enthält im § 20 grundsätzliche Bestimmungen über die Dienstsprache der Staatseisenbahn-Verwaltung, durch welche die deutsche Sprache als „Dienstsprache" festgestellt und ausschliessend für den inneren, sowie für den Verkehr der Staatseisenbahn-Verwaltung mit den übrigen staatlichen Behörden zugelassen wird.

Durch diese Verordnung, welche eine bereits durch die Organisationsverordnung vom 23. Juni 1884 gesetzte ungerechte Einrichtung neuerdings aufnimmt und verlängert, wird der nach Recht und Gesetz begründete Anspruch der nichtdeutschen Nationen auf gleiche Berücksichtigung ihrer Sprache in der staatlichen Verwaltung auf das empfindlichste verletzt. Diese Thatsache tritt nur noch deutlicher an den Tag durch die partielle Ausnahmsstellung, welche der polnischen Sprache in Galizien eingeräumt erscheint, hinter welcher die Sprache des an sechs Millionen zählenden böhmischen Volkes gänzlich zurückgestellt dasteht.

Wir stellen die Frage:

„1. Wie vermag die Regierung diese Kränkung und Hintanstellung der nichtdeutschen Nationen und Sprachen mit der gesetzlich gewährleisteten Gleichberechtigung in Einklang zu bringen?

Ist die Regierung gewillt, in den Ländern der böhmischen Krone der böhmischen Sprache die gleiche Berechtigung wie der deutschen zu gewähren?"

Die in der 452. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 20. Februar an Seine Excellenz den Herrn Eisenbahnminister gerichteten Interpellationen lauten:

Interpellation des Abgeordneten Dr. Gessmann und Genossen:

Wie in neuester Zeit in den öffentlichen Blättern mitgetheilt wird, trägt sich die Verwaltung der Staatsbahnen mit der Absicht, bei den Schnellzügen die dritte Classe aufzulassen. Eine solche Massnahme würde für die weniger bemittelten Bevölkerungsclassen geradezu die Ausschliessung von der Benützung der Schnellzüge bedeuten und für dieselben in vielen Fällen eine schwere Benachtheiligung involviren, ohne dass dadurch wahrscheinlicherweise eine Erhöhung der Einnahmen aus dem Staatseisenbahnbetriebe zu erzielen wäre.

Die Gefertigten stellen daher an Seine Excellenz die folgenden Anfragen:

„Ist es richtig, dass die Verwaltung der Staatsbahnen sich mit der Absicht der Auflassung der dritten Personenfahrclassen bei den Schnellzügen trägt?

2. Ist Seine Exellenz geneigt, den ihm unterstehenden Organen den Auftrag zu ertheilen, von dieser Massnahme abzusehen und für eine entsprechende Ausbildung des Schnellzugsverkehres durch Beistellung von Wagen auch der dritten Classe, wo solche bisher ausgeschlossen sind, Sorge zu tragen?"

Interpellation des Abgeordneten Pernerstorfer und Genossen:

Die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen hat im Monate Mai vorigen Jahres das ihren Unterbeamten gemäss der Dienstpragmatik zustehende Recht auf Benützung der zweiten Wagenclasse bei Dienst- und Privatreisen entzogen und gewährt ihren Unterbeamten nur mehr die dritte Wagenclasse.

Durch die einseitige Aufhebung eines einer so zahlreichen Kategorie von Staatsbahnbediensteten durch lange Jahre zustehenden und gewährleisteten Rechtes sind die Unterbeamten der k. k. Oesterr. Staatsbahnen nicht nur erbittert, sondern auch tief beunruhigt, weil sie mit Grund befürchten, dass ebenso wie dieses auch alle anderen ihnen nach der Dienstpragmatik zustehenden Rechte einseitig und ohne Grund entzogen werden könnten.

Die vom ehemaligen Präsidenten der k. k. Oesterr. Staatsbahnen Ritter v. Biliński im Vorjahre auf eine im hohen Hause eingebrachte bezügliche Interpellation versuchte Rechtfertigung dieser Massregel ist keinesfalls geeignet, diesen Rechtsbruch, als welcher sie eigentlich bezeichnet werden muss, auch nur in milderem Lichte erscheinen zu lassen.

Diese angebliche Rechtfertigung bestand nämlich darin, dass sich Reisende über die nicht ganz saubere Kleidung einiger als Passagiere die zweite Wagenclasse benützender Locomotivführer und ferner in einem Falle über das nicht ganz am Platze gewesene Benehmen einer Unterbeamtensfrau aufgehalten haben sollen.

Abgesehen davon, dass diese Fälle vereinzelt vorgekommen sind und durch Anweisung separater Coupés für nicht ganz salonfähige Unterbeamte hätten leicht vermieden werden können, wirft sich die Frage auf, wie nahezu alle Unterbeamten, denen ein solcher Vorwurf nicht im entferntesten gemacht werden kann, dazukommen, für derartige, ganz vereinzelt vorkommende Fälle durch Entziehung eines gewährleisteten Rechtes gestraft, in ihrem Decorum verletzt und ihren Untergebenen gegenüber herabgesetzt zu werden.

Der von Ritter v. Biliński angegebene Grund kann daher nie als Ursache dieser Massregel betrachtet werden. Vielmehr darf als wahrscheinlich angenommen werden, dass die Ursache dieser Massregel in specifisch galizischen Verhältnissen zu suchen ist. Es dürften einige Schlachzizen gewesen sein, die es besonders übel vermerkt haben, wenn hie und da ein Locomotivführer oder Bahnmeister in nicht salonfähigem Anzuge zu ihnen ins Coupé gestiegen ist und sie in ihrer Unterhaltung störte. Und wahrscheinlich einzig aus dieser Ursache haben auch die Unterbeamten der anderen Länder einen Bruch des ihnen gewährleisteten Rechtes erdulden müssen. Die Unterzeichneten fragen daher:

„1. Ist der Herr Eisenbahnminister geneigt, diese durch nichts gerechtfertigte Massregel zurückzunehmen und das den Unterbeamten der k. k. Oesterr. Staatsbahnen willkürlich entzogene Recht zurückzuerstatten — und wenn dies nicht der Fall sein sollte

2. welche Garantien kann und will der Herr Eisenbahnminister geben, dass nicht auch andere in der Dienstpragmatik gewährte Rechte den Eisenbahnbeamten und Bediensteten ebenso grundlos und willkürlich entzogen und dadurch der Dienstpragmatik und den darin enthaltenen Rechten jeder Werth genommen wird."

Interpellation des Abgeordneten Dr. Gessmann und Genossen:

In der vom Verbande der Beamten, Hilfsbeamten und Unterbeamten der österreichischen Eisenbahnen im Vorjahre der hohen Regierung und dem hohen Abgeordnetenhause überreichten Petition wurde die Bitte gestellt, behufs eingehender Prüfung der in derselben ausgesprochenen Wünsche eine Enquête von Eisenbahnbeamten und Bediensteten einzuberufen.

Ueber diese Bitte wurde seinerzeit vom Budgetausschusse des hohen Hauses über Antrag des Herrn Abgeordneten Dr. Steinwender beschlossen, die hohe Regierung zur Einberufung dieser Enquête aufzufordern, ohne dass jedoch dieser Aufforderung bisher Folge gegeben worden wäre.

Bei wiederholten privaten Anfragen über diesen Gegenstand wurde von den Herren Regierungsvertretern stets erklärt, die Regierung sei zwar principiell ebenfalls für die Einberufung einer Enquête, doch sei das Bedenken nicht abzuweisen, dass hiedurch die für Eisenbahnbedienstete so nothwendige Disciplin eine Lockerung erfahren könnte, und deshalb könne sich die Regierung zu einem derartigen Schritte nicht entschliessen.

Die Gefertigten können dieses Bedenken jedoch nicht theilen, sondern halten dasselbe vielmehr für gänzlich unbegründet.

Wenn den Eisenbahnbeamten und Bediensteten Gelegenheit geboten wird, offen, frei und unbeeinflusst von irgend einer Seite und unter der Garantie, hiedurch keinen Nachtheil in ihrer Stellung und in ihrem Fortkommen zu erleiden, nicht nur ihre Wünsche und Beschwerden vorzubringen, sondern auch die bei einzelnen Eisenbahn-Verwaltungen herrschenden Missstände wahrheitsgetreu zu schildern, so kann dies unmöglich eine Lockerung der Disciplin zur Folge haben. Es ist im Gegentheile vorauszusehen, dass die Beamten und Bediensteten der österreichischen Eisenbahnen, von denen viele bisher unter einem theilweise unerträglichen Drucke litten, während sie fast ausnahmslos ihren Pflichten in der anerkennenswerthesten Weise nachkamen, und trotz so mancher schreiender Ungerechtigkeiten, so mancher Protectionswirthschaft u. s. w. die Disciplin strenge aufrecht erhalten haben, dann, wenn das Personale zufrieden gestellt ist, ihrem Berufe sich um so freudiger hingeben würden. Die Disciplin also würde in einem solchen Falle nicht leiden, sondern vielmehr bei diesem Personale ein erhöhtes Pflichtbewusstsein und ein vermehrter Pflichteifer eintreten.

Die Weigerung der Regierung lässt daher den Schluss zu, dass nicht die Furcht vor einer Untergrabung der Disciplin, sondern vor dem Aufdecken gewisser Missstände in der staatlichen, wie insbesondere in den privaten Eisenbahn-Verwaltungen die wahre Ursache der Nichteinberufung der Enquête bildet.

Die Gefertigten stellen daher an Seine Excellenz die Anfrage:

„Gedenkt der Herr Eisenbahnminister dem Wunsche nahezu aller Eisenbahnbeamten und Bediensteten nach Einberufung einer Enquête zur Erörterung von Standesfragen Folge zu geben?

Und wenn nicht, welche stichhältige Gründe vermag die hohe Regierung zur Verweigerung dieses Wunsches anzuführen, beziehungsweise wie vermag sie diese Weigerung mit ihrer so oft betonten Beamtenfreundlichkeit in Einklang zu bringen?"

Die in der 453. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 21. Februar von dem Abgeordneten Dr. Hofmann v. Wellenhof und Genossen an Seine Excellenz den Herrn Eisenbahnminister gerichtete Interpellation lautet:

Immer lauter und häufiger wird in Versammlungen der betheiligten Kreise, wie in der Presse darüber Klage erhoben, dass Seitens der Verwaltung der Kaiser Ferdinands-Nordbahn ein unverantwortlicher Druck auf das untergeordnete, schlecht bezahlte und überangestrengte Personal ausgeübt und allen noch so berechtigten Wünschen ein starres Nein entgegengesetzt wird.

Wie aus der Zeitschrift „Das Flugrad", Organ des Verbandes der Beamten, Hilfsbeamten und Unterbeamten der österreichischen Eisenbahnen, zu entnehmen ist, wurde vor einiger Zeit von den Unterbeamten der Kaiser Ferdinands-Nordbahn eine Denkschrift über ihre dringendsten Wünsche und hauptsächlichen Beschwerden an den Präsidenten des Verwaltungsrathes Herrn Markgrafen Pallavicini und an den General-Director Herrn Hofrath Jeitteles überreicht, ohne dass bisher auch nur das geringste zur Abstellung dieser Beschwerden geschehen wäre, trotzdem der erstere die eingehende Würdigung der Denkschrift zugesagt und die Zusicherung gegeben hat, dass für die Unterbeamten etwas geschehen werde. Dagegen hat freilich Herr General-Director Jeitteles der zur Ueberreichung erschienenen Abordnung von Unterbeamten einfach den Bescheid gegeben, wem es nicht recht sei, der solle sich einen anderen Dienst suchen, es liegen täglich 40 bis 50 Gesuche vor, es seien Leute genügend zu bekommen.

Es hat den Anschein, als ob der Herr Präsident des Verwaltungsrathes mit seinen guten Absichten auf den Widerstand der General-Direction gestossen sei und diese eine Abstellung der bestehenden Missstände verhindere.

Als ein der Abhilfe dringend bedürftiger Uebelstand muss es gewiss bezeichnet werden, wenn die reichste Bahn Oesterreichs einen ganz unverhältnissmässig grossen Theil der Beamtenarbeit durch schlecht bezahlte Unterbeamte, beziehungsweise Hilfskräfte (Kanzlisten und Diurnisten) verrichten lässt, wodurch die Beamten- und Unterbeamtenarbeit entwerthet wird und unter den Bediensteten, welchen eine schwere und verantwortungsvolle Thätigkeit obliegt, in erschreckender Weise Verschuldung, Verelendung und Proletarisirung überhandnehmen — Erscheinungen, welchen der Staat nicht gleichgiltig gegenüberstehen sollte.

Ein Ausbeutungs- und Sparsystem, demzufolge zahlreiche Beamtenposten mit Unterbeamten oder provisorischen Hilfskräften, zahlreiche Unterbeamtenstellen mit Bediensteten in der Dienerkategorie, 63 Stationen mit „Stationsleitern" im Unterbeamtenrange mit elender Entlohnung besetzt sind und gegenwärtig der Personalstand gegenüber 876 Beamten nicht weniger als 522 elend bezahlte Hilfskräfte (314 Kanzlisten, 208 Diurnisten) aufweist, ist social verwerflich und sollte nicht einmal bei einer armen und nothleidenden Bahn, geschweige denn bei einer so glänzend gestellten Unternehmung wie der reichen Kaiser Ferdinands-Nordbahn vorkommen.

Die Unterzeichneten stellen demnach an den Herrn Eisenbahnminister die Anfrage:

„1. Ist Seine Excellenz geneigt, den Einfluss der Regierung bei der Kaiser Ferdinands-Nordbahn dahin geltend zu machen, dass mit dem gegenwärtigen System der Ausbeutung des untergeordneten Personals gebrochen und endlich, wie es bei den anderen Bahnen zum grossen Theile bereits der Fall ist, alle jene Bediensteten, welche Beamtenarbeit verrichten, thatsächlich zu Beamten ernannt und künftig alle Beamtenstellen mit Beamten oder Beamten-Aspiranten besetzt werden, ferner der massenhaften Verwendung von schlecht bezahlten provisorischen Hilfskräften ein Ziel gesetzt werde?

2. Ist Seine Excellenz geneigt, das Aufsichtsrecht der Regierung bei der Kaiser Ferdinands-Nordbahn strenger wie bisher auszuüben, damit der Ueberbürdung des Personals, besonders der beinahe ununterbrochen im Dienste stehenden und dabei schlecht bezahlten Stationsleiter, welche den gesammten Verkehrs-, Telegraphen- und commerciellen Dienst in kleineren Stationen mitunter ganz allein versehen, ein Ende gemacht werde?

3. Gedenkt Seine Excellenz dahin zu wirken, dass endlich die vom Budgetausschusse empfohlene Enquête über die Lage und Wünsche der Eisenbahnbeamten einberufen werde?"

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Südbahn-Gesellschaft. (Wechselsystem-Normale.) Das Normale für ein neues, dem gegenwärtig in Anwendung stehenden Schienensystem X entsprechendes Wechselsystem mit eisernen Querschwellen wurde genehmigt. [8. Jänner, H.-M.-Z. 1055.]

— (Linie Wien—Triest: Wächterhauszubau.) Beim Wächterhause Nr. 363, km 227·5/6, zwischen den Stationen Kalsdorf und Wildon wurde eine Streuhütte hergestellt. [3. Februar, E.-M.-Z. 493/I.]

— (Linie Kufstein—Ala: Grabenregulirung.) Das Project für die Regulirung der Abzugsgräben im Campo Trentino behufs Erzielung besserer Entwässerungsverhältnisse wurde genehmigt. [27. Jänner, H.-M.-Z. 69.987 ex 1895.]

— (Nebengebäude.) Beim Wächterhause Nr. 209, km 238·6/7, zwischen den Stationen Salurn und St. Michele wurde eine Hütte behufs Unterbringung von Heu und Holz hergestellt. [11. Februar, E.-M.-Z. 877/I.]

— (Erweiterung einer Station: Politische Begehung und Enteignungsverhandlung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Bozen hat die politische Begehung und Enteignungsverhandlung hinsichtlich des Projectes für die Erweiterung der Station Klausen für den 28. Februar anberaumt. [G.-I.-Z. 3183.]

Localbahn Kapfenberg—Seebach-Au. (Kesselmagazin in der Station Seebach-Au.) Das vom steiermärkischen Landes-Eisenbahnamt vorgelegte Project, betreffend Herstellung eines Kesselmagazins in der Station Seebach-Au der Localbahn Kapfenberg—Seebach-Au für Zwecke der Hüttenverwaltung Gusswerk Mariazell der Oesterreichisch-Alpinen Montangesellschaft wurde zur Ausführung genehmigt. [E.-M.-Z. 406/I.]

Schneebergbahn. (Unterbau-Normalien.) Die von der Bauunternehmung Leo Arnoldi in Wien vorgelegten Normalpläne für den Bau der normalspurigen Localbahn von Wr. Neustadt nach Puchberg mit Abzweigung nach Wöllersdorf und für die schmalspurigen Zahnradbahn von Puchberg auf den Schneeberg wurden genehmigt. [E.-M.-Z. 522/I.]

Valsuganabahn. (Aquäduct in km 3·804.) Der von der Bauunternehmung der Valsuganabahn vorgelegte Mauerwerksplan für den Aquäduct zur Ueberführung des Cagazella-Baches in km 3·804 der Valsuganabahn wurde genehmigt. [E.-M.-Z. 855.]

Böhmische Commercialbahnen. (Tieferlegung des Durchlasses in km 1·898 der Linie Křinec—Königstadtl.) Das vorgelegte Project für die Tieferlegung des Durchlasses in km 1·898 der Linie Křinec—Königstadtl auf Kosten der gräfl. Theobald Czernyn'schen Domänen-Direction in Dymokur wurde zur Ausführung genehmigt. [E.-M.-Z. 749/I.]

Localbahn Rakonitz-Petschau. (Theilstrecke Rakonitz—Pladen: Durchlass in km 0·9 + 31·8 und km 5·171 + 40.) Die vom Landesausschusse in Prag vorgelegten Mauerwerkspläne für die abnormalen Durchlässe in km 0·9 + 31·8 und km 5·171 + 40 der Theilstrecke Rakonitz — Pladen der Localbahn Rakonitz-Petschau mit dem Flügel Protiwitz-Buchau wurden genehmigt. [E.-M.-Z. 480/I.]

Projectirte Localbahn Freudenthal — Klein-Mohrau. (Ergebniss der Trassenrevision.) Auf Grund des Ergebnisses der am 13. und 14. November 1895 durchgeführten Trassenrevision in Verbindung mit der Stationscommission bezüglich des vorgelegten Vorprojectes für eine normalspurige Localbahn von der Station Freudenthal der Staatsbahnlinie Olmütz—Jägerndorf über Engelsberg nach Klein-Mohrau hat das k. k. Eisenbahnministerium die Trassenführung obiger Localbahn im Allgemeinen genehmigt. [H.-M.-Z. 71.516 ex 1895.]

Elektrische Strassenbahn in Czernowitz. (Oberbau-Normalien.) Die vom Stadtmagistrate Czernowitz vorgelegten Pläne für den Oberbau der elektrischen Strassenbahn in Czernowitz wurden zur Ausführung genehmigt. [E.-M.-Z. 189/I.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Personenbeförderung in der Strecke [Triest-St. Andrea]—Herpelje-Kozina—Divacca.) Vom 15. Februar an nehmen die Güterzüge Nr. 75 und 76 der Strecke Divacca—Herpelje-Kozina auch Personen in Wagen II. und III. Classe auf. Zug 75 geht von Divacca ab um 7 U. 50 M. Vorm., trifft in Herpelje-Kozina um 8 U. 38 M. ein und findet dort Anschluss an den Personenzug Nr. 115, welcher um 9 U. 50 M. in Triest eintrifft, während Zug Nr. 76 von Herpelje-Kozina im Anschlusse an den von Triest um 8 U. 35 M. Vorm. abgehenden Personenzug Nr. 112 um 10 U. abgeht und in Divacca um 10 U. 42 M. eintrifft. Dieser Zug hat Anschluss an den in Wien um 6 U. 40 M. Früh eintreffenden Personenzug Nr. 7. [Z. 1461/I.]

— (Fahrplan-Aenderung auf der Localbahn Lemberg (Kleparów)—Janów. Mit dem 15. Februar ist der Verkehr der gemischten Züge Nr. 3253 und 3254 der Localbahn Lemberg (Kleparów)—Janów eingestellt worden. Der Fahrplan der gemischten Züge Nr. 3251, 3252, 3255 und 3256 dieser Localbahn bleibt ungeändert.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Linie Wien—Krakau: Aenderung in der Wächterstrecken-Eintheilung.) Das Eisenbahnministerium hat die von der Kaiser Ferdinands-Nordbahn beantragte Neueintheilung der Wächterstrecken in km 142·4—148·0 der Strecke Ungar.-Hradisch—Napagedl genehmigt. Durch diese Neueintheilung wird der Wächterposten Nr. 140, welcher seinerzeit mit Rücksicht auf die Richtungsverhältnisse der Strecke zur Bedienung der optischen Signale errichtet worden war und nunmehr überflüssig geworden ist, aufgelassen und der Wächterdienst auf die Posten Nr. 136, 137, 138, 139, 141 und 142 vertheilt. Das Haus des aufgelassenen Postens wird den Aushilfswächtern als Wohnung überlassen. [Z. 1091/I.]

— (Anschaffung von 7 Locomotiven.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat der vom Verwaltungsrathe der Kaiser Ferdinands-Nordbahn beabsichtigten Anschaffung von 6 Stück fünfachsigen, zweifach gekuppelten Schnellzugs-Locomotiven, deren Typenpläne mit Handelsministerial-Erlass vom 24. December 1894, Z. 66.783, genehmigt wurden, sammt den zugehörigen 6 Stück dreiachsigen Tendern, sowie einer dreiachsigen Localbahn-Tenderlocomotive, deren Type bereits mit Handelsministerial-Erlass vom 10. April 1888, Z. 11.382, genehmigt wurde, die erbetene Genehmigung ertheilt. [Z. 4053.]

Localbahn Wien-Wr. Neudorf-Guntramsdorf. (Theilstrecke Wr. Neudorf—Guntramsdorf: Bau- und Betriebslänge.) Die Längen der Theilstrecke Wr. Neudorf—Guntramsdorf wurden behördlich festgestellt, und beginnt die Baulänge bei km 12·843 der Linie Wien—Wr. Neudorf und die Betriebslänge bei km 12·781 (Mitte der Dienststelle in Wr. Neudorf). Die Baulänge beträgt sonach 4·275 km und die Betriebslänge 4·262 km.

Die Lage der einzelnen Stationen und Haltestellen, sowie deren Nivellette-Côte ist folgende:

Name der Stationen und Haltestellen	Angabe, ob Station oder Haltestelle	Lage bei Kilometer	Schienenhöhe in Meter
Mitte Wr. Neudorf	Haltestelle	0·150	204·58
Mödling Laxenburger Bahn . .	"	0·737	204·28
Ziegelfabrik Herzfelder	"	1·387	201·84
Ziegelwerk Biziste .	"	1·837	199·01
Guntramsdorf . . .	"	3·458	189·03
Guntramsdorf . . .	Station	4·200	194·97

[G.-I.-Z. 1161.]

Ausland.

Deutsches Reich. (Eisenbahnunfälle im Monate December 1895.) Nach der im Reichseisenbahnamte aufgestellten Nachweisung der auf deutschen Eisenbahnen — ausschliesslich Bayerns — im Monate December 1895 vorgekommenen Betriebsunfälle waren zu verzeichnen:

Entgleisungen	auf freier Bahn	11
	in Stationen	20
Zusammenstösse	auf freier Bahn	4
	in Stationen	29
sonstige Betriebsunfälle		157
	zusammen	221

Dabei wurden

	getödtet	verletzt
Reisende	2	13
Bahnbeamte und Bahnarbeiter im Dienste	45	100
Post-, Steuer-, Telegraphen-, Polizeibeamte etc. im Dienste	—	—
Fremde Personen, einschliesslich der nicht im Dienste befindlichen Beamten und Arbeiter, aber ausschliesslich der Selbstmörder	16	12
zusammen	63	125

Die den Reisenden zugestossenen Unfälle sind auf folgenden Bahnen vorgekommen:

Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen	—	1
Verwaltungsbezirk der kgl. preussischen Eisenbahn-Direction in Altona	1	2
„ Berlin	—	2
„ Breslau	—	3
„ Köln a. Rh.	—	1
„ Elberfeld	—	1
„ Frankfurt a. M.	—	1
„ Kattowitz	—	1
kgl. Württembergische Staatseisenbahnen	1	1
wie vor	2	13

Bei den Betriebsunfällen wurden
77 Eisenbahnfahrzeuge erheblich,
222 Eisenbahnfahrzeuge unerheblich
beschädigt.

Von den Betriebsunfällen ereigneten sich
auf den Staatsbahnen bei einer Betriebslänge von 36.786 km . . . 215 Fälle
auf den Privatbahnen bei einer Betriebslänge von 2051 km . . . 6 „

Je ein Unfall kommt auf

	Kilometer Betriebslänge	Tausend Zugkilometer
bei den Staatsbahnen	171	118
bei den Privatbahnen	342	153

Wenn die Verwaltungen nach dem geometrischen Mittel aus den Betriebslängen und den geleisteten Zugkilometern geordnet werden, so treten an die ungünstigste Stelle:
bei den Staatsbahnen
die Main-Neckar-Eisenbahn und
die Verwaltungsbezirke der kgl. Eisenbahn-Directionen in Essen und in Elberfeld,
bei den Privatbahnen
die Prignitzer Eisenbahn und
die Hessische Ludwigseisenbahn.

Preussen. (Staatsbeihilfe für Kleinbahnen.) Wie die „Zeitschrift für Kleinbahnen" berichtet, sind von der preussischen Regierung an Staatsbeihilfe für die Kleinbahn Stolp-Dargeröse (Pommern) 250.000 Mk., für Pritzwalk-Putlitz und Bahnhof Friedeberg-Friedeberg in der Neumark (Brandenburg) 136.800, bezw. 71.250 Mk. und für die Kreisbahnen des Kreises Höxter (Westphalen) 425.000 Mk. in Aussicht gestellt worden. Durch diese Staatsbeihilfen im Gesammtbetrage von rund 883.000 Mark ist die Herstellung von rund 126 km Kleinbahnen gesichert. Im Durchschnitt ist dieses Resultat somit mit einem Aufwande von wenig über 7000 Mk. auf das Kilometer erreicht. Dabei sind die Staatsbeihilfen in keinem Falle à fonds perdu gegeben worden; vielmehr nimmt der Staat in den ersten drei Fällen nach Massgabe seines Einschusses an dem Reinertrage der Bahn gleichmässig mit der Provinz theil; das dem Kreise Höxter in Aussicht gestellte Darlehen ist zu einem mässigen Zinssatz verzinslich. Die Verschiedenheit der Form der Staatsbeihilfe hängt mit der Verschiedenheit der Art zusammen, wie die Provinzen, deren finanzielle Mitwirkung in der Regel die Voraussetzung für die Bewilligung einer Staatsbeihilfe bildet, ihre Unterstützung gewähren. Pommern und Brandenburg betheiligen sich in der Regel an dem Bahnunternehmen; Westphalen gewährt dagegen zumeist Darlehen. Schon um die Finanzirung und Organisation der betreffenden Kleinbahn nicht unnöthig zu compliciren, schliesst sich der Staat, wo nicht, wie bei Wunstorf-Uchte, besondere Verhältnisse eine abweichende Behandlung angezeigt erscheinen lassen, dem Vorgange der Provinz an. Dies gilt auch von der Wahrnehmung der fiscalischen Interessen, betreffs deren im Wesentlichen die von der Provinz Brandenburg auf Grund ihrer längeren Erfahrungen bei der Betheiligung an einer Reihe von Nebenbahnen adoptirten Grundsätze angenommen sind. Betreffs der Bahnen Pritzwalk-Putlitz und Friedeberg-Bahnhof Friedeberg ist zu Gunsten der Kreise Ost-Prignitz und Friedeberg (Neumark) von der Regel abgewichen, dass der Staat, sofern ein Theil des Anlagecapitals bevorzugt ist, nach Verhältniss seiner Betheiligung auch an dem bevorzugten Theile desselben theilzunehmen hat. Es ist dies nach dem Vorgange der Provinz aus dem Grunde geschehen, weil die Kreise unter dem Beirathe bewährter Techniker der im Vollbesitze der Provinz befindlichen benachbarten Nebenbahnen den Bau und Betrieb jener Kleinbahnen in eigener Regie zu führen gedenken.

— (Kleinbahnen in der Provinz Hannover.) In der Sitzung des Provinzialausschusses von Hannover am 1. Februar wurde beschlossen, dem Provinziallandtage zu empfehlen, zu den von ihm beschlossenen Bestimmungen wegen Gewährung provinzieller Darlehen zu 3 pCt. Zinsen und 0·50 pCt. Tilgung zum Baue von Kleinbahnen folgenden Zusatz zu machen: „Ist die Eisenbahnanleihe der Provinz, aus welcher das Darlehen gewährt wird, zu einem geringeren Percentsatz als zu 3·50 pCt. aufgenommen, so sind für das Darlehen unter angemessener Abrundung um 0·50 pCt. niedrigere Zinsen zu zahlen." Auch sollen zur Erfüllung einer von der Staatsregierung bei Ertheilung des Anleiheprivilegiums gestellten Bedingung die anleihenden Unternehmer verpflichtet werden, angemessene Fonds zur Bestreitung der Kosten für die künftige Erneuerung des Oberbaues, der Betriebsmittel und der sonstigen periodisch nothwendig werdenden Beschaffungen nach Massgabe der von dem Provinzialausschusse im einzelnen Falle zu treffenden Bestimmungen anzusammeln. Ferner wurde die Vornahme von Vorarbeiten für eine Kleinbahn von Rodewald über Niederstöcken nach Mandelsloh genehmigt und beschlossen, zum Baue der Kleinbahn Voldagsen-Salzhemmendorf-Duingen dem Unternehmer (der Eisenbahnbau- und Betriebsgesellschaft Vering & Wächter in Hannover) ein Darlehen von 800.000 Mk. unter den feststehenden Bedingungen zu gewähren; ausserdem wird ausbedungen, dass die Garantie für die Zinsen und die Amortisation von dem Kreise Hameln zu übernehmen ist. [„Ztg. d. V. D. E.-V."]

Italien. (Geltungsdauer der Eisenbahntarife.) Nach den Concessionsbestimmungen für die italienischen Bahnen unterliegen neu einzuführende Tarife der vorgängigen Genehmigung durch die Regierung; die Dauer der Giltigkeit derselben muss auf mindestens ein Jahr bemessen sein, nach dessen Ablauf der vor Einführung des neuen Tarifes giltig gewesene Tarif unter der Bedingung wieder hergestellt werden kann, dass sowohl die Regierung wie das Publicum zwei Monate vorher davon benachrichtigt werden. Diese Bestimmung gestattet den Eisenbahnen, wenn mit besonderen oder Ausnahmetarifen gute Resultate erzielt worden sind, die Verlängerung der Giltigkeitsdauer derselben von Jahr zu Jahr, nicht aber auch die Schaffung eines Definitivums durch die Erklärung der unbegrenzten Dauer der Tarife. Der in der Sache befragte Tarifrath hat sich dahin ausgesprochen, dass die Dauer eines besonderen Tarifes als auf je weitere zwei Jahre verlängert betrachtet werden soll, sofern zwei Monate vor Ablauf der Giltigkeitsdauer das Fortbestehen des Tarifes verlangt oder die Wiederherstellung des vorher bestandenen Tarifes nicht verlangt worden ist. Da indessen dieser Vorschlag die im Interesse des Publicums behandelte Frage nicht vollständig zu lösen schien, so hat die Regierung die Angelegenheit wiederholt dem Tarifrathe unterbreitet, der, die Absicht des Gesetzgebers, aus Ausnahmetarifen nach Ablauf bestimmter Termine definitive werden zu lassen, zugebend, dennoch seine erste Ansicht aufrecht erhalten, dabei jedoch empfohlen hat, solche Tarife, welche eine Reihe von Jahren bestanden und gute Resultate ergeben haben, zu definitiven umzugestalten und für Tarife, welche erst kurze bestehen, aber gute Resultate zu liefern versprechen, die Verlängerung für einen zwei Jahre übersteigenden Zeitraum zu gestatten.

[Zeitschrift für den internationalen Eisenbahntransport Nr. 12 ex 1895, S. 516.]

— (Elektrische Tramway in Rom.) Der aussergewöhnliche Erfolg, welchen die neue Tramwaylinie vom Bahnhofe nach S. Silvestro erzielt hat, veranlasste die römische Omnibus-Gesellschaft, dem Bürgermeister ein Project für die Umgestaltung aller Linien der Pferdeeisenbahn in elektrische zur Prüfung vorzulegen.

— (Dampftramway Asti-Castagnole Monferrato.) Dem „Giornale dei Lavori Pubblici" entnehmen wir, dass sowohl der Obere Rath für öffentliche Arbeiten, als auch das Obere Comité für Eisenbahnen ein günstiges Gutachten über das Pro-

ject und über das Ansuchen um Bewilligung zum Baue und Betriebe einer neuen 19.341 m langen Dampftramway von Asti nach Castagnole-Monferrato und Montemagno abgegeben hat.

— (Tramway von Livorno.) Die Commune von Livorno hat das Project für die Verlängerung der Tramway längs des Meeres bis Antignano und Montenero, sowie für die Umwandlung derselben in eine elektrische genehmigt. Mit den Arbeiten wird demnächst begonnen.

— (Restaurationswagen auf der Adriatischen Eisenbahn.) Die Italienische Südbahn, Adriatisches Netz, hat bei den directen Zügen 1 und 2 zwischen Florenz und Rom Restaurationswagen eingeführt und auf diese Weise den Reisenden die Bequemlichkeit geboten, mit dem Zuge 1 in der Richtung nach Rom zu Mittag zu speisen und mit dem Zuge 2 in der Richtung nach Florenz zu frühstücken, was bisher in Folge der kurzen Aufenthalte mit Schwierigkeiten verbunden war.

Frankreich. (Organisation der Staatsaufsicht über die französischen Eisenbahnen.) In Ausführung des Art. 17 des (im Verordnungs-Blatte Nr. 96 ex 1895, Seite 1466) publicirten Decretes des Präsidenten der französischen Republik vom 30. Mai 1895 hat der Minister der öffentlichen Arbeiten mit 26. October 1895 die daselbst vorgesehene Verordnung, betreffend die Vertheilung der jedem Aufsichtsdienste zugewiesenen Geschäfte unter die Beamten der staatlichen Controle, erlassen. Den General-Inspectoren der einzelnen Netze ist eine grössere Anzahl von Geschäften, sofern sie nicht die Bewilligung von Ausgaben in sich schliessen, zur selbstständigen Behandlung zugewiesen. Andererseits sind die General-Inspectoren wieder dadurch entlastet, dass ihre Chefingenieure eine Anzahl Geschäfte dem Minister der öffentlichen Arbeiten direct unterbreiteten, und dass jenen nur noch die abschliessliche Bearbeitung der Vorlagen von principieller oder fachlich besonderer Bedeutung obliegt. Die General-Controleure sind angewiesen, in allen Fällen, welche nicht die Intervention des General-Inspectors bei dem Director der Gesellschaft erfordern, mit den Organen der Gesellschaften direct zu verkehren. Im Uebrigen sollen die Beamten und Angestellten der Controle sich öfter Inspectionen angelegen sein lassen. Endlich ist bestimmt, dass die General-Controleure und ebenso die Inspectoren des commerciellen Dienstes ihre Functionen nach vollendetem 65. Jahre niederlegen müssen.

Belgien. (Fahrpreis-Ermässigungen bei den Staatsbahnen.) Seit 1. Jänner gibt die Staatsbahn zwei neue Arten von Arbeiter-Zeitkarten aus. Die erste Art ist für eine einfache Reise täglich giltig und für Arbeiter bestimmt, die in einer ihrem Wohnorte benachbarten Ortschaft arbeiten und die Eisenbahn nur einmal täglich, Abends oder Morgens, benützen können. Die zweite Art ist für eine wöchentlich einmalige Hin- und Rückreise giltig und für Arbeiter bestimmt, welche sich am Montag Morgen zur Arbeit begeben und am Samstag Abend nach Hause zurückkehren. Die Preise dieser Zeitkarten sind ausserordentlich herabgesetzt.

Ferner ist durch kgl. Erlass vom 28. December 1895 den Mitgliedern des General-Commissariats der Regierung, des Commissariats der belgischen Abtheilung, des Commissariats der ausländischen Abtheilungen bei der Brüsseler Ausstellung von 1897 und den Verwaltungsräthen der Actiengesellschaft Brüssel-Ausstellung für die ganze Dauer ihres Amtes auf die gewöhnlichen Zeitkartenpreise der Staatsbahnen eine Ermässigung von 50 pCt. gewährt worden. Eine Ermässigung von 50 pCt. auf den Preis der einfachen Fahrkarten wird den Bureaumitgliedern des belgischen Ausschusses, ferner des belgischen, sowie des internationalen Pressausschusses, endlich den Preisrichtern der belgischen Abtheilung bewilligt. („Ztg. d. V. D. E.-V.")

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd. (Neues Itineräre.) Mit 25. Februar trat eine neue Fahrordnung auf den dalmatinischen Linien, und zwar:

Nr. 608 Waarenlinie Triest—Cattaro A,
Nr. 609 Waarenlinie Triest—Cattaro B,
Nr. 610 Linie Triest—Metkovich A,
Nr. 611 Linie Triest—Metkovich B und
Nr. 612 Linie Pola—Zara

in Kraft, und entfielen mit diesem Zeitpunkte die Itineräre Nr. 576, 577, 574, 575 und 579. Jene Fahrzeuge, welche Triest vor dem 25. Februar verlassen haben, führen ihre Hin- und Rückreise noch nach der alten Fahrordnung aus. [E.-M.-Z. 1428/I.]

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. (Eröffnung der Güteraufnahme und Aufnahme des regelmässigen Güterverkehres zwischen Wien—Budapest.) Laut einer Kundmachung der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft wurde die Güteraufnahme in Budapest, Pressburg, Wien (Nordbahnlände, Praterquai, Donauquaibahnhof) und Korneuburg mit 22. Februar eröffnet.

Nachdem die Donau zwischen Wien und Budapest vollkommen eisfrei ist, fand ab Wien die erste Thalgüterexpedition nach Pressburg und Budapest Sonntag den 23., ab Budapest nach Pressburg, Wien (Nordbahnlände, Praterquai, Donauquaibahnhof) und Korneuburg Dienstag den 25. Februar statt.

Die Eröffnung der Güteraufnahme für die übrigen Zwischenstationen der Strecke Wien—Budapest wird separat verlautbart.

— (Wiedereröffnung des Betriebes im Bereiche der unteren Donau.) Die Budapester Betriebsdirection der Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft verlautbart, dass der während des Winters eingestellt gewesene Localverkehr zwischen Zimony (Semlin), Belgrad und Pancsova nach einem neuen, vorläufig bis Ende März giltigen Fahrplane am 15. und zwischen Belgrad und Schabatz am 17. Februar wieder in seinem vollen Umfange aufgenommen wurde.

Ungarische Fluss- und Seeschiffahrts-Gesellschaft. (Wiedereröffnung des Betriebes im Bereiche der Save.) Die Direction der Ungarischen Fluss- und Seeschiffahrts-Gesellschaft verlautbart, dass sowohl der Personen- als auch der Frachtenverkehr zwischen den Stationen Schabatz und Mitrovicza, welcher während des Winters unterbrochen war, am 15. Februar in vollem Umfange wieder aufgenommen wurde.

Verschiedene Mittheilungen.

Südnorddeutsche Verbindungsbahn. (Generalversammlung.) Am 21. Februar wurde behufs Beschlussfassung über das zwischen der Regierung und dem gesellschaftlichen Verwaltungsrathe getroffene Uebereinkommen, betreffend den Ankauf der Südnorddeutschen Verbindungsbahn durch den Staat, eine ausserordentliche Generalversammlung der Actionäre dieser Gesellschaft abgehalten. Der Präsident des Verwaltungsrathes, Dr. Theodor Ritter von Taussig, constatirte die Anwesenheit von 34 Actionären, welche insgesammt 17.700 Actien mit 850 Stimmen vertraten, und erstattete sohin den Bericht des Verwaltungsrathes. Derselbe beschränkt sich auf die Mittheilung, dass der Verwaltungsrath mit der Regierung in Verhandlungen betreffs Verstaatlichung des gesellschaftlichen Unternehmens eingetreten sei, deren Ergebniss das der Versammlung vorgelegte Uebereinkommen bilde, welches er den Actionären zur Annahme empfehle. Von der Verlesung des fraglichen Uebereinkommens wurde Umgang genommen. Da sich Niemand zum Worte meldete, brachte der Vorsitzende die bezüglichen Anträge zur Abstimmung. Danach sollte das mehrerwähnte Uebereinkommen genehmigt und der Verwaltungsrath für den Fall der Perfectionirung desselben zu dessen Durchführung, sowie zur Vornahme der dadurch nothwendigen, im Einvernehmen mit der Staatsverwaltung festzusetzenden Statutenänderungen ermächtigt werden. Obige Anträge wurden einhellig angenommen und hierauf die Generalversammlung geschlossen.

Oesterr. Nordwestbahn. (Generalversammlung.) Am 22. Februar wurde behufs Beschlussfassung über das vom Verwaltungsrathe mit der Regierung abgeschlossene Verstaatlichungs-Uebereinkommen eine ausserordentliche Generalversammlung der Actionäre der Oesterr. Nordwestbahn abgehalten. Der Präsident des Verwaltungsrathes, Ritter von Mitscha, constatirte vor Allem die Anwesenheit von 73 Actionären, welche zusammen 69.930 Actien mit 6993 Stimmen vertraten. Hierauf besprach derselbe die Vorgänge, welche dem Abschlusse des Uebereinkommens vorangingen und erklärte, dass die Abstimmung nur über das Uebereinkommen als Ganzes erfolgen könne. Nach einer längeren eingehenden Debatte wurde der Antrag eines Actionärs, den Gegenstand von der Tagesordnung abzusetzen und die Generalversammlung zum Zwecke der Ueberprüfung des Uebereinkommens durch die juristischen Sachverständigen der gesellschaftlichen Verwaltung zu vertagen, abgelehnt und das Verstaatlichungs-Uebereinkommen mit allen gegen eine Stimme genehmigt.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Abänderung der Bezeichnung der Station Ostrów.

Die bisherige Bezeichnung der in der Strecke Jaroslau—Sokal gelegenen Station Ostrów wird vom 1. Mai 1896 an in Ostrów bei Sokal abgeändert.

Wien, am 26. Februar 1896. [129]

Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Berichtigung eines Tarifnachtrages.

Auf Seite 9 des am 1. März 1896 zur Einführung gelangenden Nachtrages III zu Theil II, Heft 7 des Verbandsgütertarifes sind die für den Verkehr zwischen Prag Staatsbahnhof einerseits und den Stationen Lörrach und Radolfzell andererseits vorgesehenen Frachtsätze für Eilgut (19·30, bezw. 16·54 Mk. pro 100 kg) zu streichen.

Wien, am 25. Februar 1896. [130]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreich-Ungarisch-Bosnisch-Herzegowinischer Personenverkehr.

Abänderung des Einführungstermines des neuen Tarifes.

Der neue Tarif für den obenbezeichneten Verkehr, welcher im „Verordnungs-Blatte des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt“ Nr. 6 vom 18. Jänner 1896 mit Wirksamkeit vom 1. März 1896 verlautbart wurde, gelangt erst mit 1. April 1896 zur Einführung.

Demnach bleibt der Tarif für den gleichnamigen Verkehr vom 1. November 1893 sammt Nachtrag I vom 1. Jänner 1894 bis einschliesslich 31. März 1896 in Kraft.

Wien, am 25. Februar 1896. [131]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Elbe-Umschlagsverkehr mit Oesterreich.

Ergänzung des mit 1. März 1896 in Kraft tretenden Nachtrages VI.

Es wird hiemit unter Berufung auf die im Verordnungs-Blatte Nr. 6 vom 18. Jänner 1896 auf Seite 177 enthaltene Ankündigung von Frachterhöhungen im Elbe-Umschlagsverkehre zur Kenntniss gebracht, dass zu dem Nachtrage VI des Elbe-Umschlagstarifes für Oesterreich ein Ergänzungsblatt erschienen ist, welches Classengut-Frachtsätze für Simmering St.E.G. enthält.

Exemplare desselben sind bei der unterzeichneten Direction, sowie bei den betheiligten Bahnverwaltungen kostenfrei zu erhalten.

Wien, am 24. Februar 1896. [132]

Oesterreichische Nordwestbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichischer Eisenbahnverband. Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Aenderung der Bezeichnung des Lagerhauses der Böhmischen Unionbank in der Station Bubna der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Die im Tarife „Theil III, Heft 1“ des Oesterreichischen Eisenbahnverbandes vom 1. Mai 1892, sowie im Tarife „Theil III, Heft 1“ des Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbandes vom 1. August 1892 vorkommende Bezeichnung des Lagerhauses der Böhmischen Unionbank in Bubna (Station der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft) ist mit 1. März 1896 auf Lagerhaus der pr. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft in Bubna abzuändern.

Wien, am 25. Februar 1896. [133]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. (Nachtrag II zum Specialtarife für Getreidesendungen.) Zu dem ab Schiffahrtsbeginn 1895 giltigen Specialtarife für Sendungen von Getreide, Hülsenfrüchten, Malz, Reis (ungeschält) und Oelsaaten, als: Weizen, Roggen (Korn), Gerste, Malz, Hafer, Halbfrucht, Buchweizen (Haide, Haidekorn), Spelz, Hirse, Mais (Kukurutz), Bohnen (Fisolen), Erbsen, Linsen, Lupinen, Wicken, Raden (Trespe), Rohreis, Rübsamen (Raps, Reps, Rübsen), Lein-, Hanf- und Mohnsamen, Dinkel, Dotter, Sesamsaat, Baumwoll-, Canarien- und Spörgelsamen, Oelkuchen und Oelkuchenmehl, Repskuchen und Repskuchenmehl, Leinkuchen und Leinkuchenmehl ist mit Giltigkeit vom Schiffahrtsbeginn 1896 an ein Nachtrag II getreten.

Durch diesen Nachtrag wird der mit Giltigkeit vom 25. September ab ausgegebene Nachtrag I zum Tarife aufgehoben, und werden ferners die besonderen Tarifbestimmungen, insoweit sich dieselben auf die Schifftung und auf die Ausladung von Schleppladungen beziehen, abgeändert, bezw. ergänzt, und die Bestimmungen rücksichtlich der Uebernahme der Gewichtsgarantie bei completen Schleppladungen modificirt.

Punkt 10, Abs. 2, der besonderen Tarifbestimmungen hat fortan zu lauten: „Eventuelle Schifftungen von geschütteten Schleppladungen auf den Nebenflüssen und Seitenarmen der Donau, auf den Canälen, sowie auch im Hauptstrome der Donau behufs Beförderung der beladenen Schleppe in Nebenflüsse und Seitenarme der Donau werden durch die Gesellschaft auf Kosten der Partei vorgenommen.“

Zu Punkt 12 der besonderen Tarifbestimmungen tritt als letzter Absatz folgende Bestimmung: „Bei Sendungen in Schleppladungen obliegt es der Partei, um die ungesäumte Ausladung bewerkstelligen zu können, für entsprechende Ausladeplätze Sorge zu tragen.“

Die Bestimmungen bezüglich der Gewichtsgarantie bei completen Schleppladungen haben fortan zu lauten:

Die Gewichtsgarantie wird ausschliesslich für Getreide, geschüttet (alla rinfusa), in completen Schleppladungen zugestanden:

a) bis zu 1·5 Permille der eingewogenen Mengen von allen Einladestationen an der Donau oberhalb Orsova, den Stationen der Save, Theiss, des Bega-, des Franzens- und des Franz Josef-Canals, dann der Drau nach Sissek (wenn keine Schifftung in der Save stattgefunden hat), Szegedin, Budapest und Raab (Gönyö), sowie auch nach anderen zwischen den vorerwähnten Lade- und Bestimmungsorten gelegenen Empfangsstationen;

b) bis zu 3·5 Permille der eingewogenen Mengen von allen unter a) genannten Ladeorten nach Sissek (wenn in der Save geschifftet wurde), nach Barcs und allen oberhalb

Gönyö gelegenen Donaustationen bis einschliesslich Wien;

c) bis zu 5·0 Permille der eingewogenen Mengen von allen unter a) genannten Ladeorten nach allen oberhalb Wien gelegenen Stationen bis einschliesslich Regensburg.

Wenn die Egalisirung der Säcke an den Ausladestationen verlangt wird, so erhöhen sich die sub a), b) und c) notirten Calosätze um 2·5 Permille, bezw. auf 4, 6 und 7·5 Permille. Die nachstehenden Bedingungen und Vorschriften für die Gewichtsgarantie-Verladungen gelten als von der Partei vollinhaltlich acceptirt, sobald dieselbe die Gewichtsgarantie in Anspruch nimmt, was zunächst von der Partei stets bei jeweiliger Schleppanmeldung zum Ausdrucke zu bringen ist.

1. Die Gewichtsgarantie wird nur auf ausdrückliches Verlangen der Partei geleistet und ist nur dann für die Gesellschaft bindend, wenn

a) die Ein- und Auswaage durch die berufenen gesellschaftlichen Organe geschieht;

b) im Aufgabsrecepisse und im Frachtbriefe Seitens der Aufgabsstation die Bemerkung gemacht wird: „mit Gewichtsgarantie."

2. Von der Garantie sind ausgeschlossen:

a) alle jene Ladungen, welche nicht zwischen den unter a), b) und c) gekennzeichneten geographischen Grenzen effectuirt werden;

b) dumpfiges, feuchtes und nasses, im Regen zugeführtes, verdorbenes, beschmutztes, stark verstaubtes oder mit Sand vermengtes Getreide;

c) Reps und neuer oder noch nicht ganz ausgetrockneter Mais;

d) Getreidesendungen in Säcken, selbst wenn auf Wunsch der Partei eine amtliche Nachwaage stattfindet.

Bei solchen Sendungen gilt nach wie vor § 67 des Betriebsreglements als Norm für das Calo.

3. Die Aufgabsstationen und das Schlepp- und Plätten-Steueramt sind berechtigt und verpflichtet:

a) die Uebernahme mit Garantie zu verweigern, wenn die Vorgangsweise der Verlader das gesellschaftliche Interesse zu gefährden droht und

b) die Manipulation zu sistiren, d. i. die Intervention der gesellschaftlichen Organe bei der Einladung zu unterbrechen, wenn und insolange ein geeignetes gesellschaftliches Organ zur Vornahme der Abwaage nicht zur Stelle ist.

Die Ein- und Auswaage erfolgt mittelst eigener, ausschliesslich für die Manipulation von Garantiesendungen bestimmter gesellschaftlicher Waagen.

4. Der Steuermann muss die Abwaage sowohl bei der Ein- als auch bei der Ausladung persönlich vornehmen und darf dieselbe unter keiner Bedingung der Partei überlassen. Den Vertretern der Parteien hat der Steuermann artig und mit Anstand zu begegnen, deren billigen Wünschen bestens nachzukommen, jedoch gegen Unbilligkeiten zwar höflich, aber mit Festigkeit aufzutreten und die Interessen der Gesellschaft bestens zu wahren.

5. Sollte es wegen rascher Einladung nothwendig erscheinen, eine zweite Waage beizustellen, so vergleicht vor Allem der Steuermann diese zweite Waage mit der ersten, insbesondere wenn die zweite Waage vom Verlader beigestellt wird. Eine Parteiwaage wird überhaupt als zweite Waage zur Benützung nur zugelassen, wenn dieselbe sammt Gewichten von einem Agentiebeamten und vom Steuermanne geprüft und richtig befunden wurde.

6. Wenn das Getreide während der Einladung gereitert wird, darf die Abwaage erst nach bewirktem Reitern stattfinden.

7. Vor Sonnenaufgang und nach Sonnenuntergang darf nicht manipulirt werden, ebensowenig bei Regen und starkem Winde.

8. Beim Abwiegen der vollen Säcke sind immer gleichmässig zehn Säcke auf einmal auf die Waage zu legen, nicht mehr und nicht weniger, ausser bei der letzten Abwaage einer Lieferung. Die leeren Säcke müssen auf dem Schleppe gesammelt, partienweise abgezählt und abgewogen werden und dürfen erst dann zurückgestellt werden. Ebensoviele volle Säcke als eingeladen wurden, ebensoviele leere müssen behufs Bestimmung der Tara verwogen werden. Es sind daher alle leeren Säcke, die hinausgehen, vorher zu zählen und zu wägen. Es ist ausdrücklich verboten, die Tara nach dem Durchschnittsgewichte einzelner Säcke zu bestimmen.

9. Bei jedesmaliger Unterbrechung der Einladung werden die Schleppmagazine unter Verschluss gelegt, und zwar gemeinschaftlich sowohl durch die einladende Partei als durch den überwachenden Steuermann. Die Partei kann zu dieser Mitsperre entweder ihre Schlösser oder ihre eigenen Plomben verwenden. Ist die Einladung vollendet, so hört die Mitsperre der Partei auf und hat der Steuermann, nachdem er für das eingeladene Quantum die Verantwortung trägt, die Schleppmagazine allein zu verschliessen.

10. Die Eintragungen in das vom Steuermanne zu führende Manipulationsbuch sind fortwährend mit den Aufschreibungen des Verladers zu vergleichen, und ist jede Differenz sogleich richtig zu stellen, wenn es nicht anders geht, durch wiederholte Abwaage. Der Uebertrag im Manipulationsbuche von Seite zu Seite geschieht nur jeweilig während eines Ladetages. Am nächsten Ladetage fängt die Rechnung immer von Neuem an. Die Numerirung der Abwaagen hingegen geschieht fortlaufend. Am Abend, überhaupt nach Schluss der Einladung des betreffenden Tages, wird die ganze Summe gezogen und in die Hauptübersicht übertragen. Diese Tagessumme hat der Steuermann mit der Summe der Aufschreibungen des Einladers zu vergleichen und von demselben täglich im Manipulationsbuche an der bezeichneten Stelle, wo hiefür Raum gelassen ist, unterschreiben zu lassen und selbst mitzuunterfertigen. Nach vollständig bewirkter Einladung werden die Tagesnummern zu einer Hauptsumme zusammengezogen und in gleicher Weise wie oben vom Einlader und vom Steuermanne unterfertigt.

11. Bei der Ausladung ist der gleiche Vorgang wie bei der Einladung zu beobachten; es sind wieder Partien zu zehn Säcken auf einmal zu wägen; in gleicher Weise sind alle leeren Säcken durchzuwägen. Eine Ausnahme findet in der Abwaage dann statt, wenn auf Verlangen der Partei die Egalisirung der Säcke erfolgt, wonach die Verwägung sackweise geschieht und demgemäss die partienweise Abwaage von je zehn Säcken zu entfallen hat. Das Manipulationsbuch ist genau so zu führen wie bei der Einladung, und ist das ausgeladene Quantum Tag für Tag ersichtlich zu machen. Nebst der Partei wird sich auch der bei der Ausladung intervenirende Agentiebeamte und Fruchtausladeaufseher in dem Manipulationsbuche zu unterfertigen haben.

12. Die Aufgabs- und Ausladestationen haben die Eintragungen in das Manipulationsbuch ziffermässig und meritorisch zu prüfen.

13. Es ist den Steuerleuten ausdrücklich verboten, Getreide selbst mit Schenkungszetteln von den Verladern anzunehmen.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg	per 100 kg			
504	Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn		a) Säuren der Pos. S—14 der allgemeinen Güterclassification; b) Salzsäure; c) Leer retourgehende Säure-Emballagen als Frachtgut	Siehe Tabelle		Die sub a) und b) verzeichneten Frachtsätze finden Anwendung bei Aufgabe von mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung für dieses Gewicht, jene sub c) bei Aufgabe in beliebigen Quantitäten; ferner Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. März 1896 bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1896	Localtarif	Verschieden	Siehe Tabelle	Verschieden	Im Kartirungswege		Bei Verladung in Bleilowries erfolgt die Frachtberechnung nach dem wirklichen Gewichte der Sendung, mindestens aber für das Ladegewicht des Wagens. Säuren, aufgegeben in Quantitäten von 10.000 und 5000 kg pro Wagen, jedoch mit mehreren Frachtbriefen, siehe auch Anhang zum Nachtrage III A des Localtarifes
			d) Schwefelsäure in Bleilowries als Frachtgut	Aussig und Schreckenstein	allen Stationen der Oe.N.W.B. und S.N.D.V.B.	Bei Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens aber für das Ladegewicht des verwendeten Wagens, insoferne die contrahirende Firma auf jede Entschädigung für die Benützung der Bleilowries verzichtet.	Vom 1. März 1896 bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1896	Localtarif	Verschieden	Classe B unter Auflassung des Portozuschlages zu den Gebühren der S.N.D.V.B.	Verschieden			

Tabelle zu Nr. 504 (Transportpreise pro 100 kg in Kreuzern):

Von	Nach Jedlesee a)	b)	c)	Wien a)	b)	c)	Stockerau a)	b)
Aussig	90	90	89·8	90	90	90·8	90	90
Kolin	82	71	62·8	82	72	63·8	82	71
Lieben	82	82	74·0	82	82	74·0	82	82
Prag	82	82	74·0	84	84	77·0	82	82
Schreckenstein	90	90	89·4	90	90	90·4	90	90

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
505	Oesterr. Nordwestbahn		Eisen und Stahl, auch verzinkt etc., Eisen- und Stahlwaaren etc., Eisen (Roh-) aller Art etc., Eisen und Stahl, alt und gebrochen, etc., Emailgeschirre } sämmtliche nach der Nomenclatur im Tarif, Theil I, Position E 6, 7, 8 und 9 als Frachtgut	Siehe Tabelle		Bei Aufgabe oder Frachtzahlung sub a) in jedem Gewichte b) von mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen und unter Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. März 1896 bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1896	Localtarif	Verschieden	Siehe Tabelle	Verschieden	Im Kartirungswege		
506	Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn		Spiritus als Frachtgut	Siehe Tabelle		Aufgabe, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Die Verladung der zu diesen Frachtsätzen zu befördernden Sendungen haben die Aufgeber auf eigene Kosten zu besorgen. Für den durch nicht entsprechende Verladung während des Transportes entstehenden Schaden übernimmt die Bahnverwaltung keine Haftung	Vom 1. März 1896 bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1896	Localtarif	Verschieden	Siehe Tabelle	Verschieden	Im Kartirungswege		Der fixe Zuschlag zu den Frachtgebühren der Südnorddeutschen Verbindungsbahn gelangt nicht zur Berechnung

Tabelle zu 505:

Zwischen	Iglau		Jedlesee		Wien	
	a)	b)	a)	b)	a)	b)
	Transportpreise pro 100 kg in Kreuzern					
Aussig	112	82	142	104	142	104
Iglau	—	—	94	71	95	71
Lieben	72	56	111	82	114	84
Prag	73	56	111	82	114	84
Tetschen	112	82	145	104	145	104

Tabelle zu 506:

Von	Nach Tetschen	Nach Wien	Nach Zellerndorf
	Transportpreise pro 100 kg in Kreuzern		
Aussig	12·7	134·0	—
Časlau	69·4	100·0	—
Chrudim	87·8	97·0	—
Deutschbrod	85·9	85·0	—
Königgrätz	77·8	108·0	—
Kolin	64·2	104·0	74
Lieben	50·7	104·0	—
Pardubitz	77·8	98·1	—
Poděbrad	56·8	104·0	—
Předměřitz	80·4	110·0	—
Sedletz-Kuttenberg	65·9	102·0	—
Smiřitz	80·9	110·0	—
Vysočan	50·7	104·0	—

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
									Pfennige					
507	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Zucker aller Art	Brody Bhf. trs. (für Sendungen von Dubno und darüber)	Laube, Tetschen Bodenbach-Landungsplatz	Bei Aufgabe, resp. Bezahlung der Fracht für den Frachtbrief und Wagen, und zwar für mindestens 10.000 kg. Einhaltung der Bestimmungen des Elbe-Umschlagstarifes für Südwestrussland	14 Tage nach erfolgter Publication bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1896	Elbe-Umschlagstarif für Südwestrussland vom 1. October 1894	303	182 *)	121	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf den Namen des Reclamanten als Aufgeber lautenden Frachtbrief-Duplicate für den Bahntransport zum Umschlagsplatz und der Schiffsconnossements für die Verschiffung per Elbe nach Hamburg oder Harburg, sowie der russischen Frachtbriefe für den Transport bis Brody, bezw. Podwołoczyska, auf welchen der Reclamant als Empfänger erscheinen muss. Diese Documente, welche keinen bahnämtlichen Rückvergütungsstempel tragen dürfen, sind längstens bis Ende April 1897 in Vorlage zu bringen	*) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten; dieselbe beträgt 5 Pfennige pro 100 kg.
				Podwołoczyska Bhf. trs. (für Sendungen von Proskurow und darüber)					334	199 *)	135			
				Brody Bhf. trs. (für Sendungen von Dubno und darüber)	Schönpriesen-Umschlag				298	177 *)	121			
				Podwołoczyska Bhf. trs. (für Sendungen von Proskurow und darüber)					329	194 *)	135			
				Brody Bhf. trs. (für Sendungen von Dubno und darüber)	Dresden-Elbkai				332	211	121			
				Podwołoczyska Bhf. trs. (für Sendungen von Proskurow und darüber)					363	228	135			
									Antheile in Pfennig					
				Brody Bhf. trs. (für Sendungen von Dubno und darüber)	Krakau trs., für Sendungen im Verkehre nach einem deutschen Hafen trs. seewärts, bezw. nach Breslau-Oderumschlag zur Weiterbeförderung nach Stettin trs. seewärts	Bei Aufgabe mit directen Frachtbriefen von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der Bestimmungen des Tarifes für den Norddeutsch-Galizisch-Südwestrussischen Grenzverkehr		Norddeutsch-Galizisch-Südwestrussischer Grenzverkehr	137	74	63		Gegen Vorlage der russischen Frachtbriefe für den Transport bis Brody, bezw. Podwołoczyska, auf welchen Reclamant als Empfänger erscheinen muss, ferner der auf den Namen des Reclamanten als Absender lautenden Frachtbrief-Duplicate für den Transport ab Brody, bezw. Podwołoczyska nach einem deutschen Hafen, bezw. nach Breslau zum Umschlagsplatze, und des Schiffsconnossements für die Weiterbeförderung auf der Oder nach Stettin. Bei Aufgabe der Sendungen mit direct von der russischen Versandtstation nach der deutschen Hafen-, bezw. Umschlagsstation lautenden Frachtbriefen erfolgt die Liquidirung des Frachtunterschiedes gegen Vorlage der Frachtbrief-Duplicate von der russischen Versandtstation nach einem deutschen Hafen, bezw. nach Breslau zum Umschlagsplatze und der Schiffsconnossements für die Weiterbeförderung auf der Oder nach Stettin. Die vorzulegenden Documente, welche keinen bahnämtlichen Rückvergütungsstempel tragen dürfen, sind längstens bis Ende April 1897 in Vorlage zu bringen	
				Podwołoczyska Bhf. trs. (für Sendungen von Proskurow und darüber)					168	91	77			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
									Heller					
508	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Reis der Pos. R—6 des Gütertarifes Theil I, Abth. B, für den österr.-ungar.-russischen Eisenbahnverband	Triest und Fiume	Brody (Bhf.) tr.	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen allgemeinen und der für den Verkehr mit Granica tr. das russische Verkehrsgebiet betreffenden besonderen Bestimmungen	Vom 20. Februar 1896 bis auf Weiteres, längstens aber bis 31. December 1896, bezw. bis zur vorher erfolgenden Einführung im Tarife	Tarif für den österr.-ungar.-russischen Grenzverkehr	444	301	143	Im Kartirungswege		
					Granica oder Szczakowa tr.				364	210	154			
					Nowosielitza (Bhf.) tr.				478	342	136			
					Podwołoczyska (Bhf.) tr.				476	321	155			
509	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Reis der Pos. R—6 des Gütertarifes Theil I, Abth. B, für den österr.-ungar.-russischen Eisenbahnverband	Brody Nowosielitza Podwołoczyska	Oesterr.-Russische Reichsgrenze	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Vom 20. Februar 1896 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1896	Localtarif			Nachlass der Manipulationsgebühr von 4·5 kr. für 100 kg	Im Kartirungswege		Diese Frachtermässigung findet nur auf jene Sendungen Anwendung, welche auf Grund der in der vorhergehenden Publication verlautbarten ermässigten Kartirungssätze zur Abfertigung gelangen
510	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Getreide, Hülsenfrüchte, Malz, Mühlenfabrikate und Oelsaaten	Den im österr.-ungar.-bayerischen Gütertarif. Theil III, Heft 4, giltig ab 1. November 1888, enthaltenen österreichischen Stationen (oder umgekehrt)	Station der Fridolfing, kgl. bayerischen Staats-Eisenbahnen	Tarifbestimmungen	Vom 1. März 1896 bis zur tarifmässigen Durchführung, längstens bis zum 31. December 1896	Oesterr.-ungar.-bayerischer Gütertarif, Theil III, Heft 4, giltig vom 1. November 1888	Es bestehen keine directen Frachtsätze	Anstoss von 0·11 Mark an die in dem vorbezeichneten Tarifhefte enthaltenen Frachtsätze für die Station Freilassing		Im Kartirungswege		
									Francs in Gold					
511	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Cement	Groschowitz	Zimony (Semlin) transit	Bestimmungen des Artikel-Tarifes Nr. 5 des Tarifes für den Güterverkehr von Deutschland und Luxemburg nach Zimony (Semlin) transit vom 1. November 1895	Vom 1. März 1896 bis zur tarifmässigen Durchführung, längstens bis 31. December 1896	Tarif vom 1. November 1895 für den Güterverkehr von Deutschland und Luxemburg nach Zimony (Semlin) transit	2·50	2·45	0·05	Im Kartirungswege		
				Oppeln (Stationen der kgl. Eisenbahn-Direction Kattowitz)					2·50	2·45	0·05			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
512	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Holz der Pos. H - 19 und 20, Punkt 1 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Gottschee	Ortenegg	Bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1896	Localtarif	13 kr.	10 kr.	3 kr.	Im Kartirungswege		
513	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Spiritus (der Pos. A - 35 der Güterclassification des Tarif-Theiles I)	Hadynkowce Husiatyn Kopyczyńce Zuczka	Kralován	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindest. 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Vom 1. März bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1896	Galizisch-Ungarischer Gemeinschaftsverkehr	Besteht kein directer Frachtsatz	kr. 218·4 227·4 220·4 215·4		Im Kartirungswege		
514	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Holz der Classe C, sowie des Specialtarifes 2	Pécs	Wien (St.E.G. und Matzleinsdorf)	Bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindest. 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Westungarisch-Oesterr. Eisenbahnverband, Theil II, Tarifheft 1, giltig vom 1. October 1893	156 Heller	145 Heller	11 Heller	Im Kartirungswege		
515	Südbahn-Gesellschaft	Kgl. ungarischen Staatseisenbahnen	Eichenholzextract in Fässern	Barcs	Triest S.B. und Fiume	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen und Frachtbrief	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Anhang zu den vom 1. Jänner 1895 giltigen Tarifen für den Ungarisch-Adriatischen Eisenbahnverband, Theil II, Heft 1 und 2, vom 1. Jänner 1896	130 Heller incl. Mgb. u. ungar. Transportsteuer	120	10 Heller	Im Kartirungswege		
516	Südbahn-Gesellschaft	Barcs-Pakraczer Eisenbahn	Landwirthschaftliche und sonstige Maschinen, zerlegt oder unzerlegt, ferner Maschinentheile; Eisen und Eisenwaaren, in Pos. E - 6 und 7 des Tarifes Theil I rangirend	Wien (Matzleinsdorf) Graz S.B. Klagenfurt	Slatina	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen. Sendungen müssen mit der Bestimmung nach Orahovica zur Aufgabe gelangen und für landwirthschaftliche Betriebsgewerbe Verwendung finden	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarife	Verschieden	171 144 159 Heller incl. ungar. Steuer	Verschieden	Im Kartirungswege		Die nebigen Frachtsätze gelangen auch dann zur Anwendung, wenn mit einem Frachtbriefe verschiedene der vorstehend angeführten Artikel zur Aufgabe gebracht werden

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
				für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)										
Fortlaufende Nummer	von der	und im Namen der	für Artikel	von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
										per 100 kg				
517	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	K. k. österr. Staatsbahnen (rücksichtlich der Linien des Abschnittes A ihres Localgütertarifes, Theil II, Heft 1 und 2), der Südbahn-Gesellschaft (rücksichtlich ihrer österr. Strecken), der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, der Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn, der Böhm. Commercialbahnen, der Eisenbahn Wien-Aspang, Buschtěhrader Eisenbahn, Böhm. Nordbahn und der Aussig-Teplitzer Eisenbahn	**Kupfervitriol** aus der Pos. V-2 der Güterclassification des Tariftheiles I, und **Krystall-Azurin**, beide Artikel mit der Bestimmung zur Bekämpfung der Peronospora viticola und Peronospora infestans	Im Localverkehre, sowie im directen Verkehre von und nach den Stationen der nebenstehend angeführten Bahnen, resp. Bahnlinien		Aufgabe als Frachtgut mit Frachtbriefen, auf welchen entweder eine k. k. Landwirthschafts-, bezw. Ackerbau-Gesellschaft, ein Landesculturrath, eine Landesculturraths-Section, ein landwirthschaftlicher Verein, bezw. eine solche Vereinigung, ein Bezirksausschuss, auch Bezirksvertretung, eine Gemeinde, oder ein von diesen Körperschaften zum Bezuge genannter Artikel, zwecks bestimmungsgemässer Abgabe derselben an Landwirthe zu einem festgesetzten Preise, ermächtigter und der Empfangsbahn speciell namhaft gemachter Depositär, oder endlich ein Landwirth selbst als Empfänger zu erscheinen hat. Einhaltung der einschlägigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis 31. December 1896	Localtarife der betheiligten Bahnen	Verschieden	**50 Percent Nachlass** von den Frachtsätzen der Localtarife der betheiligten Bahnen		Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Orig.-Frachtbriefe bis längstens Ende März 1897 bei der Verwaltung der Empfangsbahn. Jene Frachtbriefe, welche an einen der gedachten Depositäre oder an einen Landwirth lauten, haben auf der Rückseite mit einer Bestätigung jener der vorgenannten Körperschaften, in deren Bereich die Abgabe der Sendungen erfolgte, des Inhaltes versehen zu sein, dass das bezogene Kupfervitriol, resp. Krystall-Azurin ausschliesslich nur zur Bekämpfung der Peronospora viticola oder der Peronospora infestans verwendet worden ist. Die Frachtbriefe werden bei Liquidirung des Tarifnachlasses bahnseitig zurückbehalten. Bei verspäteter Vorlage erlischt jeder Anspruch auf Vergütung	Die Frachtrückvergütung für Sendungen, welche im directen Verkehre der betheiligten Bahnen abgefertigt wurden, erfolgt nach Massgabe der Differenz zwischen den aus dem bezüglichen directen Tarife entfallenden Antheilen und den um 50 Percent ermässigten Frachtsätzen der Localtarife der einzelnen Bahnverwaltungen. Hiedurch wird die im Verordnungs-Blatte des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt vom 7. December 1895, Nr. 142, sub fortl. Nr. 2196, enthaltene Publication desselben Betreffs ausser Wirksamkeit gesetzt
518	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Getreide der Pos. G-13 im Tarife „Theil I" vom 1. Jänner 1893	Schwadorf via Götzendorf	Simmering (St.E.G.)	Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen: Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarif	19·2 kr.	12 kr.	7·2 kr.	Im Kartirungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
519	**Oesterr.-ungar. Staats-eisenbahn-Gesellschaft**	Betheiligten Verwaltungen	Holz des Spec.-Tar. 2	Hohenau (K.F.N.B.)	Lieben (St.E.G. oder Oe.N.W.B.)	Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarife, bezw. Tarif Theil II, Heft 1, des österr. Eisenbahnverbandes	Besteht kein directer Satz	53·4 kr.		Im Kartirungswege		
520	**Oesterr.-ungar. Staats-eisenbahn-Gesellschaft**	Betheiligten Verwaltungen	Emballagen der Pos. E—19 der allgemeinen Güterclassification	Prossnitz (K.F.N.B. oder k.k.St.B.) oder vice versa	Pardubic (St.E.G.) Wildenschwert (St.E.G.)	Aufgabe als Frachtgut in beliebigen Mengen. Aufrechthaltung der sonstigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarife	Bestehen für diese Sendungen keine directen Frachtsätze	Kreuzer 43·1 33·1		Im Kartirungswege		
521	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**	Betheiligten Verwaltungen	Holz des Special-Tarifes 2	den Auflieferungsstationen der nachstehenden Tabelle	a) Wien Nordbahnhof, Wien Staatsbahnhof, Floridsdorf, Jedlesee transito und Stadlau b) Wien Nordbahn-Donauuferbahnhof transito	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 1500 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Bezüglich der Superrefactie bei Auflieferung eines **Minimal-Verfrachtungsquantums von 10.000 metr. Tonnen (à 1000 kg)** siehe Bestimmung unten*) Auflieferung der Sendungen mit von der Ursprungs- bis zur Bestimmungsstation directe lautende Frachtbriefen; Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Auf- und Abladen der Sendungen durch Parteiorgane	Vom 1. März 1896 bis Ende Februar 1897	Kartirungs-Frachtsätze laut Publication im Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt vom 20. Februar 1896, Nr. 20, sub Post 478, bezw. Tarif für den Galizisch-Wiener Eisenbahnverband vom 1. Februar 1893, bezw. Tarif für den Ost-Nordwest-Oesterr. Eisenbahnverband, Theil II, Heft 1, vom 1. October 1893, bezw. Localtarife	Siehe nachstehende Tabelle	Siehe nachstehende Tabelle	Siehe nachstehende Tabelle	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	

*) Wird innerhalb der Geltungsfrist des Zugeständnisses von Einer der nachgenannten, **mindestens 356 km östlich von Oswiecim gelegenen Stationen mindestens ein Quantum von 10.000 metr. Tonnen (à 1000 kg)** nach den begünstigten Empfangsstationen verfrachtet, so wird für die Sendungen von dieser Auflieferungsstation aus den bezüglichen bei einem Minimalquantum von 1500 metr. Tonnen (à 1000 kg) fixirten ermässigten Frachtsätzen eine Superrefactie von 2 kr. pro 100 kg vergütet. Für Sendungen nach Jedlesee loco wird neben den ermässigten Frachtsätzen nach Jedlesee transito noch die im Localtarife der Oesterr. Nordwestbahn vorgesehene Manipulationsgebühr eingehoben.

Von Seiten der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen wurden zur Bildung der nachstehenden directen ermässigten Frachtsätze lediglich deren tarifmässige Gebührenantheile zur Verfügung gestellt, weshalb die bezüglichen Minimalquantitäten für die Strecken dieser Verwaltung keine Geltung haben.

Auflieferungs-Station	bestehender		Zugestandener		Nachlass vom bestehenden	
	Frachtsatz pro 100 kg in kr. ö. W.					
	a)	b)	a)	b)	a)	b)
Alt-Sandez	82·4	82·9	80·4	80·9	2·0	2·0
Bednarów	117·4	117·9	115·4	115·9	2·0	2·0
Belz	104·4	104·9	102·4	102·9	2·0	2·0
Biecz	86·4	86·9	84·4	84·9	2·0	2·0
Bilcze Wolica	110·4	110·9	108·4	108·9	2·0	2·0
Bobowa	81·5	81·8	79·5	79·8	2·0	2·0
Bóbrka	108·4	108·9	106·4	106·9	2·0	2·0
Bochnia	66·5	66·8	64·5	64·8	2·0	2·0
Bognmilowice	72·5	72·8	70·5	70·8	2·0	2·0
Bogoniowice-Cieżkowice	80·5	80·8	78·5	78·8	2·0	2·0
Bogucbwala	86·4	86·9	84·4	84·9	2·0	2·0
Bolecbów	111·4	111·9	109·4	109·9	2·0	2·0
Boryslaw	107·4	107·9	105·4	105·9	2·0	2·0
Bratkowce	120·4	120·9	118·4	118·9	2·0	2·0
Brody	114·4	114·9	112·4	112·9	2·0	2·0
Buczacz	127·4	127·9	125·4	125·9	2·0	2·0
Bursztyn	115·4	115·9	113·4	113·9	2·0	2·0
Chabówka	68·4	68·9	66·4	66·9	2·0	2·0
Czarna	77·0	77·5	75·5	75·8	1·5	1·7
Czernowitz	131·4	131·9	129·4	129·9	2·0	2·0
Czortków	131·4	131·9	129·4	129·9	2·0	2·0
Czudec	87·4	87·9	85·4	85·9	2·0	2·0
Dębica	80·0	80·5	78·5	78·8	1·5	1·7
Delatyn	.	125·0	.	123·8	.	1·2
Dobra	73·4	73·9	71·4	71·9	2·0	2·0
Dobromil	98·4	98·9	96·4	96·9	2·0	2·0
Dolina	113·4	113·9	111·4	111·9	2·0	2·0
Drobobycz	106·4	106·9	104·4	104·9	2·0	2·0
Dnblany-Krauzberg	103·4	103·9	101·4	101·9	2·0	2·0
Dżuryn	130·4	130·8	128·4	128·8	2·0	2·0
Friedrichshütte	53·4	53·9	51·4	51·9	2·0	2·0
Fulsztyn-Gleboka	100·4	100·8	98·4	98·8	2·0	2·0
Gaje-wyżne	107·4	107·9	105·4	105·9	2·0	2·0
Gorlice	86·4	86·9	84·4	84·9	2·0	2·0
Gródek	102·0	102·5	100·4	100·8	1·6	1·7
Gromnik	78·5	78·8	76·5	76·8	2·0	2·0
Grybów	83·0	83·5	81·5	81·8	1·5	1·7
Hadikfalva	137·4	137·9	135·4	135·9	2·0	2·0
Hadyńkowce	133·4	133·9	131·4	131·9	2·0	2·0
Halicz	116·4	116·9	114·4	114·9	2·0	2·0
Hatna	140·0	140·5	138·4	138·8	1·6	1·7
Hliboka	135·4	135·9	133·4	133·9	2·0	2·0
Horyniec	98·4	98·9	96·4	96·9	2·0	2·0
Husiatyn	136·4	136·9	134·4	134·9	2·0	2·0
Iwonicz	92·4	92·8	90·4	90·8	2·0	2·0
Jaroslau	91·5	91·8	89·5	89·8	2·0	2·0
Jaślany	85·4	85·9	83·4	83·9	2·0	2·0
Jaslo	88·4	88·9	86·4	86·9	2·0	2·0
Jelesnia	55·4	55·9	53·4	53·9	2·0	2·0
Jezierzany	127·0	127·5	125·4	125·8	1·6	1·7
Jordanów	65·4	65·9	63·4	63·9	2·0	2·0
Kalinowszczyzna	130·4	130·9	128·4	128·9	2·0	2·0
Kalusz	116·4	116·9	114·4	114·9	2·0	2·0
Kasina wielka	71·4	71·9	69·4	69·9	2·0	2·0
Kolomea	124·4	124·9	122·4	122·9	2·0	2·0
Komańcza	100·4	100·9	98·4	98·9	2·0	2·0
Kopyczynce	134·4	134·9	132·4	132·9	2·0	2·0
Korczów bei Uhnów	103·4	103·9	101·4	101·9	2·0	2·0
Korościatyn	124·4	124·9	122·4	122·9	2·0	2·0
Krakau	60·3	60·5	54·5	54·8	5·8	5·7
Krasne	110·4	110·9	108·4	108·9	2·0	2·0
Krecbowice	114·4	114·9	112·4	112·9	2·0	2·0
Krościenko	100·4	100·9	98·4	98·9	2·0	2·0
Krosno	91·5	91·8	89·5	89·8	2·0	2·0
Krystynopol	106·4	106·9	104·4	104·9	2·0	2·0
Łańcut	87·4	87·9	85·4	85·9	2·0	2·0
Lemberg	105·4	105·9	103·4	103·9	2·0	2·0
Lemberg podz.	105·4	105·9	103·4	103·9	2·0	2·0
Limanowa	76·4	76·9	74·4	74·9	2·0	2·0
Lisko-Lukawica	97·4	97·9	95·4	95·9	2·0	2·0
Lojova	123·0	124·8	122·4	122·8	0·6	2·0
Lubaczów	96·4	96·9	94·4	94·9	2·0	2·0
Lubieńce	110·4	110·9	108·4	108·9	2·0	2·0
Lupków	101·4	101·9	99·4	99·9	2·0	2·0
Maków	64·4	64·9	62·4	62·9	2·0	2·0
Marcinkowice	80·4	80·9	78·4	78·9	2·0	2·0
Mielec	84·4	84·8	82·4	82·8	2·0	2·0
Mikolajow-Drohowyże	109·4	109·9	107·4	107·9	2·0	2·0
Mlówka	55·4	55·9	53·4	53·9	2·0	2·0
Mokre	98·4	98·9	96·4	96·9	2·0	2·0
Monasterzyska	125·4	125·9	123·4	123·9	2·0	2·0
Mosciska	98·4	98·9	96·4	96·9	2·0	2·0

Auflieferungs-Station	Bestehender		Zugestandener		Nachlass vom bestehenden	
	Frachtsatz pro 100 kg in kr. ö. W.					
	a)	b)	a)	b)	a)	b)
Mszana dolna	70·4	70·9	68·4	68·9	2·0	2·0
Muszyna-Krynica	86·4	86·9	84·4	84·9	2·0	2·0
Nadbrzezie	90·0	90·5	88·4	88·8	1·6	1·7
Nadwórna	123·4	123·9	121·4	121·9	2·0	2·0
Nadyby-Wojutycze	100·4	100·9	98·4	98·9	2·0	2·0
Nepolokoutz	129·4	129·9	127·4	127·9	2·0	2·0
Neu-Sandez	81·4	81·9	79·4	79·9	2·0	2·0
Neu-Zagórz	96·4	96·9	94·4	94·9	2·0	2·0
Niżankowice	96·4	96·9	94·4	94·9	2·0	2·0
Niżniów	122·4	122·9	120·4	120·9	2·0	2·0
Nowa grobla	94·4	94·8	92·4	92·8	2·0	2·0
Nowosielce-Gniewosz	95·4	95·8	93·4	93·8	2·0	2·0
Oleszyce	95·4	95·8	93·4	93·8	2·0	2·0
Olszanica	98·4	98·9	96·4	96·9	2·0	2·0
Osielec	65·4	65·9	63·4	63·9	2·0	2·0
Oswięcim	53·6	54·0	47·4	47·9	6·2	6·1
Ottynia	121·4	121·9	119·4	119·9	2·0	2·0
Pisarzowa	77·4	77·9	75·4	75·9	2·0	2·0
Piwniczna	84·4	84·9	82·4	82·9	2·0	2·0
Podwołoczyska	124·4	124·9	122·4	122·9	2·0	2·0
Posada-Cbyrowska	98·4	98·9	96·4	96·9	2·0	2·0
Przemyśl	95·4	95·8	93·4	93·8	2·0	2·0
Przeworsk	90·0	90·5	88·4	88·8	1·6	1·7
Pyszkowce	128·4	128·9	126·4	126·9	2·0	2·0
Radymno	93·4	93·8	91·4	91·8	2·0	2·0
Rawa ruska	100·4	100·9	98·4	98·9	2·0	2·0
Raycza	57·4	57·9	55·4	55·9	2·0	2·0
Rozwadów	92·4	92·8	90·4	90·8	2·0	2·0
Rymanów	93·4	93·8	91·4	91·8	2·0	2·0
Rytro	83·4	83·9	81·4	81·9	2·0	2·0
Rzeszów	85·4	85·9	83·4	83·9	2·0	2·0
Sadowa-Wisznia	100·4	100·9	98·4	98·9	2·0	2·0
Sambor	100·2	102·5	100·4	100·8	1·6	1·7
Sanok	96·4	96·9	94·4	94·9	2·0	2·0
Saybusch-Zablocie	54·1	54·4	47·4	47·9	6·7	6·5
Sedziszów	83·4	83·8	81·4	81·8	2·0	2·0
Skawce	64·4	64·9	62·4	62·9	2·0	2·0
Skole	112·4	112·9	110·4	110·9	2·0	2·0
Skolyszyn	87·4	87·9	85·4	85·9	2·0	2·0
Slotwina	71·0	71·5	69·5	69·8	1·5	1·7
Sniatyn-Zalucze	128·4	128·9	126·4	126·9	2·0	2·0
Sokal	107·4	107·9	105·4	105·9	2·0	2·0
Sól	57·4	57·9	55·4	55·9	2·0	2·0
Stanislau	119·4	119·9	117·4	117·9	2·0	2·0
Staresiolo	107·4	107·9	105·4	105·9	2·0	2·0
Starzawa	99·4	99·9	97·4	97·9	2·0	2·0
Stróże	83·4	83·8	81·4	81·8	2·0	2·0
Stryj	109·0	109·5	107·4	107·8	1·6	1·7
Stryszów am Wislok	89·0	89·5	87·5	87·8	1·5	1·7
Stryszów	64·4	64·9	62·4	62·9	2·0	2·0
Sucha	62·4	62·9	60·4	60·9	2·0	2·0
Suczawa	140·4	140·9	138·4	138·9	2·0	2·0
Synowódzko wyżne	111·4	111·9	109·4	109·9	2·0	2·0
Szczawne-Kulaszne	99·4	99·9	97·4	97·9	2·0	2·0
Szczerzec	107·4	107·9	105·4	105·9	2·0	2·0
Tarnobrzeg	88·4	88·9	86·4	86·9	2·0	2·0
Tarnopol	119·4	119·9	117·4	117·9	2·0	2·0
Tarnów	74·0	74·5	72·5	72·8	1·5	1·7
Tarnowica-leśna	122·4	122·9	120·4	120·9	2·0	2·0
Trzciana	84·4	84·8	82·4	82·8	2·0	2·0
Tuchów	77·5	77·8	75·5	75·8	2·0	2·0
Tymbark	74·4	74·9	72·4	72·9	2·0	2·0
Tyśmienica	120·4	120·9	118·4	118·9	2·0	2·0
Tyśmieniczany	121·4	121·9	119·4	119·9	2·0	2·0
Uhnów	102·4	102·9	100·4	100·9	2·0	2·0
Ustrzki	100·4	100·9	98·4	98·9	2·0	2·0
Węg.-Gorka	55·4	55·9	53·4	53·9	2·0	2·0
Wieliczka	62·5	62·8	60·5	60·8	2·0	2·0
Wola-Lużańska	84·4	84·8	82·4	82·8	2·0	2·0
Wygoda	114·4	114·8	112·4	112·8	2·0	2·0
Zablotce	113·4	113·9	111·4	111·9	2·0	2·0
Zablotów	126·4	126·9	124·4	124·9	2·0	2·0
Zadwórze	108·4	108·9	106·4	106·9	2·0	2·0
Zagórz	96·4	96·9	94·4	94·9	2·0	2·0
Zagórzany	86·0	86·5	84·4	84·8	1·6	1·7
Zaluż	97·4	97·9	95·4	95·9	2·0	2·0
Zarszyn	94·4	94·8	92·4	92·8	2·0	2·0
Zaryte	68·4	68·9	66·4	66·9	2·0	2·0
Zator *)	55·4	55·9	53·4	53·9	2·0	2·0
Zborów	115·0	115·5	113·4	113·8	1·6	1·7
Żegiestów (Station)	85·4	85·9	83·4	83·9	2·0	2·0
Zielona	101·4	101·9	99·4	99·9	2·0	2·0
Zloczów	112·4	112·9	110·4	110·9	2·0	2·0
Żuczka	131·4	131·9	129·4	129·9	2·0	2·0
Zużel	105·0	105·5	103·4	103·8	1·6	1·7

*) Der Frachtsatz von Zator findet für den Verkehr mit Wien Staatsbahnhof keine Anwendung.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg	per 100 kg			
522	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Aetznatron	Szczakowa	Floridsdorf	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1896	Localtarif vom 1. Jänner 1893	128·1 kr.	105·0 kr.	23·1 kr.	Im Kartirungswege		
523	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		1. Eiserne Traversen, eiserne Heizungsröhren und eiserne Heizapparate, eiserne Gasrohre; dann Maschinentheile aus Eisen und Stahl, sowie solche, welche vorwiegend aus Eisen und Stahl bestehen	Wien Nordbahnhof	Troppau K.F.N.B. transito (für Bennisch)	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen; die Sendungen müssen zum Baue und zur ersten Einrichtung von Industrie-Etablissements in Bennisch bestimmt sein	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1896	Localtarife, und zwar Hauptbahnnetz vom 1. Jänner 1893 und Localbahnen vom 1. Juni 1888	Verschieden	kr. 75·7	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Auf das bahnführende industrielle Etablissement in Bennisch als Aufgeber und Empfänger lautende Frachtbriefe, welche Seitens der Empfangsstation die Bestätigung darüber tragen müssen, dass die Sendungen bei den nebenbezeichneten Bauten verwendet worden sind, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses. Die bezeichneten Documente werden nicht wieder zurückgestellt	
				Wien Nordbahn-Donauuferbahnhof transito	Troppau K.F.N.B. transito (für Bennisch)					76·2	Verschieden			
				Brünn Nordbahnhof transito (für Sendungen von Neuhaus)	Troppau K.F.N.B. transito (für Bennisch)					51·5	Verschieden			
				Troppau K.F.N.B. transito	Bennisch					Verschieden	kr. 4·0			
			2. Maschinen (auch Werkzeugmaschinen), Werkzeuge, dann Gaseinrichtungen, sowie Fabrikseinrichtungsgegenstände, insoweit diese Artikel nach Classe I und II tarifirt werden	Wien Nordbahnhof	Troppau K.F.N.B. transito (für Bennisch)	Aufgabe in beliebigen Mengen; Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen; die Sendungen müssen zum Baue und zur ersten Einrichtung von Industrie-Etablissements in Bennisch bestimmt sein				100·0	Verschieden			
				Wien Nordbahn-Donauuferbahnhof transito	Troppau K.F.N.B. transito (für Bennisch)					100·7	Verschieden			
				Brünn Nordbahnhof transito (für Sendungen von Neuhaus)	Troppau K.F.N.B. transito (für Bennisch)					69·3	Verschieden			
				Troppau K.F.N.B. transito	Bennisch					Verschieden	kr. 4·0			
524	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Zucker aller Art, excl. Traubenzucker (Glykose), Stärkezucker und Bleizucker	Olmütz K.F.N.B. oder umgekehrt	Troppau K.F.N.B.	Aufgabe a) in beliebigen Mengen b) von oder Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen; c) von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1896	Localtarif vom 1. Jänner 1893	Verschieden	kr. a) 60 b) 41 c) 30	Verschieden	Im Kartirungswege		

Abänderung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Angabe der Abänderung und Bezeichnung des Zeitpunktes derselben	Bemerkungen
7	Nr. 148 vom 21. December 1895	Fortl. Nr. 2482	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Eisenerz aus der Pos. E—25 der Güterclassification des Tariftheiles 1	Unzmarkt (für Sendungen von Turrach)	Leoben transit (für Sendungen nach Trofaiach)	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen vom 29 Febrar 1896 an	

Ausserkraftsetzung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6		7	8
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der betheiligten Bahnverwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Zeitpunkt der Aufhebung	Besondere Bemerkungen
9	142 vom 7. December 1895	2196	K.k.St.B., S.B., K.F.N.B., Oe.N.W.B. und S.N.D.V.B., B.C.B., E.W.A., B.E.B., B.N.B., A.T.E.	Kupfervitriol und Krystall-Azurin zur Bekämpfung der Peronospora viticola und Peronospora infestans	a) Im Localverkehre von und nach allen Stationen der nebigen Bahnen a) Im directen Verkehre von nnd nach allen Stationen der nebigen Bahnen		1. März 1896	Ein neues Zugeständniss für die gleichen Transporte ist im vorliegenden Verordnungs-Blatte verlautbart

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt im k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr: Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl. „ das Deutsche Reich . . . 25 Mark „ das übrige Ausland . . . 33 Frcs. Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 24. | **Wien, 29. Februar 1896.** | **IX. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Bewilligung zur Errichtung einer Actiengesellschaft unter der Firma: „Teplitzer Elektricitäts- und Kleinbahn-Gesellschaft“.

Das k. k. Ministerium des Innern hat auf Grund Allerhöchster Ermächtigung der Internationalen Elektricitäts-Gesellschaft in Wien im Vereine mit der Firma W. Lindheim & Comp. in Wien als Concessionären der mit elektrischer Kraft zu betreibenden schmalspurigen Kleinbahn von Teplitz nach Eichwald die Bewilligung zur Errichtung einer Actiengesellschaft unter der Firma: „Teplitzer Elektricitäts- und Kleinbahn-Gesellschaft“ mit dem Sitze in Teplitz ertheilt und die Statuten derselben genehmigt.

Wien, am 19. Februar 1896. — Z. 4338. E.-M.-Z. 1526/I.

Kundmachung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 25. Februar 1896, Z. 1427/I, betreffend die Liste der Eisenbahnen, auf welche das internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr Anwendung findet.

Ungarn.

Mit Note vom 11. Februar 1896 hat im Auftrage des Herrn kgl. ungarischen Handelsministers das kgl. Eisenbahn- und Schiffahrts-Inspectorat in Budapest dem Centralamte für den internationalen Eisenbahntransport in Bern zur Kenntniss gebracht, dass seit dem 1. Jänner 1896 die Localbahn von Torontál in den eigenen Betrieb übergegangen und daher in der Liste der dem internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr vom 14. October 1890 unterstellten Eisenbahnstrecken unter lit. n^1 der von der Staatsverwaltung betriebenen Linien zu streichen und dagegen nun als selbstständige Linie vorzumerken sei.

Das genannte Centralamt hat demgemäss in der Liste die lit. n^1 gelöscht und dagegen am Schlusse des Verzeichnisses der Eisenbahnen Ungarns neu eingetragen:

14. Localbahn von Torontál.

Eine Benachrichtigung hievon erging gemäss Art. 57, Z. 1, an die am internationalen Uebereinkommen betheiligten Staaten mit dem Circularschreiben des genannten Centralamtes vom 17. Februar 1896.

Wien, am 25. Februar 1896.

Aus den Entscheidungen des Wiener Bagatellgerichtes in Handelssachen.

Eine Bahn kann nicht auf Rückstellung einer Mehrgebühr belangt werden, welche von einer anderen Bahn bemessen und eingehoben wurde.

(Entscheidung vom 19. Jänner 1895, Z. 109.076.)

Mittelst Frachtbriefes vom 12. December 1891 wurden in der Station Sochau zwei Waggons Apfelwein mit der Bestimmungsstation Budapest-Verbindungsbahn aufgegeben. Nach Ansicht des Klägers wurde für die Strecke Fehring—Budapest eine Mehrgebühr von 35 fl. 6 kr. von den Ungarischen Staatsbahnen berechnet und auch vom Empfänger eingehoben. Der Empfänger cedirte seine Forderung an den in Wien domicilirenden Absender, und dieser belangte die k. k. Staatsbahnen beim k. k. Bagatellgerichte für Handelssachen in Wien auf Rückzahlung der angeblich zu viel gezahlten Gebühr. Die Geklagte verweigerte die Zahlung, indem sie sich darauf berief, dass sie die Fracht nur bis zur ungarischen Grenze bei Fehring berechnete, die angeblich falsche Berechnung erst bei der Umkartirung in Fehring von den Ungarischen Staatsbahnen erfolgte, und von diesen letzteren auch die angebliche Mehrgebühr eingehoben und behalten wurde, dass sie somit im vorliegenden Falle weder für diese angeblich falsche Berechnung und Einhebung verantwortlich sei, noch etwas indebite in Händen habe, und daher auch nicht verpflichtet sei, etwas zurückzustellen.

Mit Urtheil des k. k. Bagatellgerichtes in Handelssachen in Wien vom 19. Jänner 1895, Z. 109.076, wurde das Klagebegehren mit nachstehender Begründung abgewiesen:

Die Geklagte bestreitet, dass die Gebühr überhaupt unrichtig bemessen wurde und verweigert überdies die Rückstellung auch aus dem Grunde, weil nicht sie, sondern die Ungarischen Staatsbahnen selbst nach der Behauptung des Klägers die Gebühr unrichtig bemessen und eingehoben haben. Der Kläger aber beruft sich auf die Bestimmung des § 62 des Betriebsreglements vom 10. Juni 1874, wonach die erste und diejenige Bahn, welche das Gut mit dem Frachtbriefe zuletzt übernommen hat, haftbar sein soll, demnach die geklagte Bahn als die erste Bahn, welche das Gut übernommen hat, für die unrichtige Berechnung der Fracht aufzukommen habe, während die geklagte Bahn sich darauf beruft, dass der angezogene Paragraph sich nur auf die Ersatzpflicht wegen Schadenersatz und verspäteter Ablieferung bezieht, somit die geklagte Bahn im vorliegenden Falle, wo es sich nicht um eine Ersatzpflicht handelt, für die durch eine andere Bahn erfolgte etwaige unrichtige Bemessung und Einhebung von Gebühren nicht verantwortlich sei. Allein nach dem Sachverhalte kann § 62 des citirten Betriebsreglements für die Entscheidung des vorliegenden Rechtsfalles gar nicht herangezogen werden.

Diese Bestimmung ist lediglich eine Consequenz aus Art. 429 H.-G.-B., welcher gestattet, dass die Eisenbahnen die ihnen nach Art. 401 H.-G.-B. obliegende Solidarhaftung aller am Transporte betheiligten Eisenbahnen im Falle der Schadenersatzpflicht einschränken auf die erste und die letzte, sowie diejenige in der Mitte liegende Bahn, auf deren Strecke nachweislich der Schaden entstanden ist. Von dieser Gestattung hat nun das Betriebsreglement im § 62 Gebrauch gemacht. Es ist daher § 62 des Betriebsreglements nur in dieser Richtung auszulegen. Im vorliegenden Falle aber, wo es sich nicht um eine Schadenersatzpflicht handelt, ist nur Art. 401 H.-G.-B. anzuwenden, wonach alle am Transporte betheiligten Frachtführer, welche das Gut mit dem Frachtbriefe übernommen haben, für die Ausführung des Transportes bis zur Ablieferung solidarisch haftbar sind, jedoch nur nach Inhalt des Frachtbriefes. In dem vorliegenden Falle war die Berechnung der Fracht — und nur gegen diese richtet sich die Beschwerde — von der geklagten Bahn lediglich für die Strecke bis zur ungarischen Grenze, und zwar zugegebenermassen richtig vorgenommen worden. Die geklagte Eisenbahn haftet daher nur nach Massgabe und Inhalt des Frachtbriefes, soweit der Inhalt vorhanden war, bis sie Frachtbrief und Frachtgut weitergab. Die weitere Frachtberechnung wurde von der ungarischen Bahn vorgenommen, und es hatte der Frachtbrief auch erst vom Momente der Uebernahme durch die ungarische Bahn den vom Kläger beanständeten Inhalt. Für diesen Inhalt konnte aber nur diejenige Bahn haften, welche den Frachtbrief mit dem angeblich unrichtigen Inhalte übernommen hatte, somit nicht die hier geklagte Bahn. Demgemäss war das Klagebegehren abzuweisen.

Inland.

Parlamentarisches.

Der in der 450. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 15. Februar eingebrachte Getzentwurf, betreffend den Bau der Eisenbahn Chodorów-Podwysokie, lautet:

Mit Zustimmung beider Häuser des Reichsrathes finde Ich anzuordnen, wie folgt:

Artikel I.

Die Regierung wird ermächtigt, eine von der Lemberg-Czernowitzer Eisenbahn abzweigende Eisenbahn von Chodorów über Rohatyn nach Podwysokie zum Anschlusse an die den Gegenstand des Gesetzes vom 26. December 1893, R.-G.-Bl. Nr. 9 ex 1894, bildende Eisenbahn Halicz-Ostrów (Tarnopol) mit dem veranschlagten Kostenbetrage von 3,650.000 fl., welcher zugleich als Maximalbetrag zu gelten hat, auf Staatskosten herzustellen.

Artikel II.

Die Ausführung der nach Artikel I herzustellenden Eisenbahn ist an die Bedingung geknüpft, dass vom Königreiche Galizien aus Landesmitteln ein nicht rückzahlbarer Beitrag zu den Kosten der bezeichneten Eisenbahn in jener Höhe geleistet wird, welche erforderlich ist, um die von den Interessenten zu leistenden, ebenfalls nicht rückzahlbaren Beiträge auf den Betrag von 1,000.000 fl. ö. W. zu ergänzen.

Die in Vorstehendem bedungenem Beiträge sind je zur Hälfte bei Inangriffnahme des Bahnbaues und nach Vollendung der Bahn flüssig zu machen.

Das Gleiche gilt, insoweit nicht abweichende Vereinbarungen getroffen werden, von etwa zugesagten Naturalleistungen (Grundabtretung, Materiallieferungen etc.).

Die Bewerthung derartiger Naturalleistungen hat im Einvernehmen zwischen Staat und Interessenten, und bei dessen Abgang durch freiwillige gerichtliche Schätzung stattzufinden.

Artikel III.

Der Bau der im Artikel I bezeichneten, als Hauptbahn zweiten Ranges auszuführenden Bahnlinie ist im Jahre 1896 in Angriff zu nehmen und längstens binnen zwei Jahren, vom Baubeginne an gerechnet, zu vollenden.

Artikel IV.

Zum Zwecke der Bestreitung des auf das Jahr 1896 entfallenden Theiles der Baukosten wird der Regierung für das gedachte Jahr ein Specialcredit von 2,000.000 fl. bewilligt.

Die Beschaffung der Geldmittel für den oben bewilligten Credit hat bezüglich des Theilbetrages von 500.000 fl. durch die bei Inangriffnahme des Bahnbaues fällige erste Rate der nach Artikel II bedungenen Beiträge des Königreiches Galizien und der Interessenten zu erfolgen. Die Bedeckung des hienach er-

übrigenden Restbetrages von 1,500.000 fl., sowie der weiteren Beträge, welche zur Bestreitung der Baukosten abzüglich der bei der Bauvollendung fälligen zweiten Rate der Landes- und Interessentenbeiträge noch erforderlich sein werden, ist im verfassungsmässigen Wege anzusprechen.

Artikel V.

In Ansehung der nach Artikel I herzustellenden Eisenbahn wird die Befreiung von den Stempeln und Gebühren für alle Verträge, Eingaben und Urkunden zum Zwecke der Grundeinlösung, des Baues und der Instruirung der Bahn, sowie von der bei der Grundeinlösung auflaufenden Uebertragungsgebühr gewährt.

Artikel VI.

Die im Artikel I dieses Gesetzes bezeichnete Eisenbahn ist vom Staate in eigener Regie zu betreiben, und darf die Uebertragung des Betriebes an einen Privaten oder an eine Gesellschaft nur auf Grund eines hierüber zu erlassenden Gesetzes erfolgen.

Artikel VII.

Mit dem Vollzuge dieses Gesetzes, welches mit dem Tage seiner Kundmachung in Wirksamkeit tritt, sind Mein Eisenbahnminister und Mein Finanzminister beauftragt.

Begründung zu dem Gesetzentwurfe, betreffend den Bau der Eisenbahn Chodorów-Podwysokie.

Wie schon seinerzeit in der dem Gesetzentwurfe wegen Sicherstellung des Baues der Eisenbahn Halicz-Ostrów (Tarnopol) auf Staatskosten beigegebenen Begründung hervorgehoben erscheint, wurde damals die Fortsetzung dieser Bahn von Podwysokie in westlicher Richtung gegen Chodorów in Aussicht genommen und demnach die Trasse der erwähnten Linien derart gewählt, um die Herstellung einer solchen Eisenbahnverbindung in technischer und bauökonomischer Beziehung vorzubereiten und so weit als möglich zu erleichtern.

Die projectirte Eisenbahnlinie Podwysokie — Chodorów bildet einen Theil der Bahnverbindung Chodorów-Tarnopol, für welche schon vor mehr als zehn Jahren die Concession Seitens der Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn-Gesellschaft angestrebt wurde, um eine Verbindung ihrer Linien mit dem an Forstproducten und Feldfrüchten reichen westlichen Gebiete Oesterreichisch-Podoliens zu erlangen. Durch die in Ausführung begriffenen Bahnlinien Halicz—Ostrów (Tarnopol) wird im Zusammenhange mit der Linie Chodorów—Rohatyn—Podwysokie dieses langangestrebte Project verwirklicht, und hat dasselbe noch eine werthvolle Erweiterung durch die bereits sichergestellte und im Baue begriffene südliche Fortsetzung von Podwysokie nach Halicz erhalten.

Die mehrgedachte Bahnlinie entspricht in hohem Grade den wirthschaftlichen Interessen der dortigen Gegend. Hiebei kommt in Betracht, dass in dem von derselben durchzogenen Landestheile ausgedehnte Waldcomplexe im Ausmasse von circa 32.000 Hektar vorhanden sind, welche sehr schöne Buchen- und Eichenbestände aufweisen und deren ausgiebige und intensive Bewirthschaftung erst durch Ausführung einer Eisenbahnverbindung ermöglicht wird. Der ergiebige Kartoffelbau in dem von der projectirten Bahn durchzogenen Landestheile fördert die Spiritusproduction, und diese bildet die Voraussetzung zur nutzbringenden Viehmästung, die ihrerseits die Heranziehung magerer Weideochsen im Gefolge hat. In grösserem Umfange wird im Bahngebiete auch die Zucht von Borstenvieh und Geflügel betrieben, welch' letztere einen bedeutenden Export, insbesondere von Eiern, ermöglicht. Ferner sind zu erwähnen mehrere leistungsfähige amerikanische Mühlen, welche bis 200 Tonnen monatlich vermahlen. Auch bestehen daselbst reiche Lager von Kalk und Gips bester Qualität und zahlreiche, dermal allerdings noch primitiv eingerichtete Kalk- und Gipsöfen, welche ihre Producte derzeit schon, ungeachtet der verhältnissmässig beträchtlichen Kosten der Achsverfrachtung, in ziemlich grossen Mengen absetzen. Die ausgezeichnete Qualität dieser Producte berechtigt zu der Hoffnung, dass die Ausführung der in Rede stehenden Bahnlinie eine lebhafte Entwicklung der Production hervorrufen werde. Endlich kommen für den Bahntransport noch die im Trassenzuge der projectirten Bahn befindlichen Bierbrauereien in Betracht, welche bisher zwar unter den bestehenden Communicationsverhältnissen auf niedriger Entwicklungsstufe geblieben sind, jedoch beim Vorhandensein entsprechender Eisenbahnverbindungen sicherlich einen erheblichen Aufschwung erfahren werden.

Die hervorragende wirthschaftliche Bedeutung der Eisenbahn Podwysokie—Chodorów für die von derselben durchzogene Gegend wurde übrigens Seitens der galizischen Landesvertretung und der Interessenten dadurch anerkannt, dass der galizische Landtag mit dem Beschlusse vom 8. Februar 1895 den Landesausschuss ermächtigt hat, zu Gunsten dieser Bahn eine nicht rückzahlbare Subvention in jener Höhe zu gewähren, welche erforderlich sein wird, um die gleichfalls nicht rückzahlbaren Subventionen der Localinteressenten (Bezirke, Gemeinden, Gutsgebiete, Privatpersonen) für diese Bahn bis zum Betrage von 1,000.000 fl. ö. W. zu ergänzen. Die Gewährung dieser Landessubvention wurde an die Bedingung geknüpft, dass der Rest des erforderlichen Baucapitals durch den Staat ohne weitere Belastung des Landes aufgebracht, dass ferner diese Bahn als Staatsbahn gebaut und betrieben werden wird, und dass die Auszahlung der Subvention zur Hälfte beim Baubeginne, zur Hälfte längstens vierzehn Tage nach Eröffnung des Betriebes auf dieser Linie zu erfolgen hat.

Nach dem von der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen ausgearbeiteten Projecte beginnt diese 43·5 km lange Bahn am nördlichen Ende der Station Chodorów der Bahnlinie Lemberg—Czernowitz, führt zuerst in nördlicher Richtung bis zur Uebersetzung des Ługflusses, wendet sich sodann gegen Osten, überschreitet die secundäre Wasserscheide zwischen dem Ług- und Świerzflusse, übersetzt den letzteren bei dem Orte Psary nahezu in der Mitte zwischen den Ortschaften Knihynicze und Podkamień, überschreitet dann — vorwiegend die östliche Richtung beibehaltend — die Wasserscheide zwischen dem Świerz- und Gniła Lipaflusse und erreicht im Thale des letzteren die Stadt Rohatyn, den bedeutendsten Ort an dieser Linie. Von hier aus wendet sich die Bahn in das Thal des Studennybaches gegen den Ort Puków und mündet, nachdem sie vorher noch die Wasserscheide bei Daniłcze überschritten und das Thal des Narajówkabaches übersetzt hat, von Süden her in die Station Podwysokie der im Baue befindlichen Eisenbahnlinie Halicz—Ostrów ein.

Die effectiven Baukosten dieser als Hauptbahn zweiten Ranges projectirten Linie sind einschliesslich der Kosten der Anschlussbauten in den Stationen Chodorów und Podwysokie per 441.000 fl., dann der Beschaffungskosten des Fahrparkes per 405.000 fl. mit 3,650.000 fl. oder rund 84.000 fl. per Kilometer Bahnlänge veranschlagt. Nach den eingehenden Erhebungen der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen lässt dieselbe eine jährliche Bruttoeinnahme von 159.300 fl. und somit, nach Abrechnung der mit jährlich 105.300 fl. präliminirten Betriebskosten, ein jährliches Reinerträgniss von 54.000 fl. erwarten. Ausserdem sind in Folge der Realisirung dieses Bahnbaues für die anschliessenden Linien der k. k. Staatsbahnen Mehreinnahmen in solcher Höhe zu gewärtigen, dass durch diese Eingänge nicht nur das gesammte, mit rund 113.000 fl. anzunehmende Erforderniss für die Verzinsung und planmässige Tilgung des nach Abzug der Landes- und Interessenten-Subvention verbleibenden restlichen Baucapitals von 2,650.000 fl. bedeckt erscheint, sondern überdies nicht unerhebliche Vortheile für die Staatseisenbahn-Verwaltung zu erwarten stehen. Mit Rücksicht auf die dem Projecte innewohnende hervorragende wirthschaftliche und, wie hier gleichfalls hervorzuheben ist, auch auf die demselben zukommende gesammtstaatliche Bedeutung, sowie im Interesse der organischen Ausgestaltung des Staatsbahnnetzes in Galizien hat die Regierung sich entschlossen, die Ausführung der mehrerwähnten Linie auf Staatskosten in Antrag zu bringen.

Nach Inhalt des vorliegenden Gesetzentwurfes (Artikel I) soll die Ermächtigung hiezu in der Weise ertheilt werden, dass der fragliche Bahnbau mit einem Maximal-Kostenaufwande von 3,650.000 fl. auf Staatskosten auszuführen ist.

In Artikel II wird die Ausführung der gedachten Bahn an die Bedingung geknüpft, dass Seitens des Landes und der Interessenten zu den Baukosten ein nicht rückzahlbarer Beitrag von 1,000.000 fl. geleistet wird, welche Bedingung durch den bereits citirten Beschluss des galizischen Landtages vom 8. Februar 1895 schon erfüllt erscheint.

Artikel III normirt die Ausstattung der Bahn und setzt den Bautermin für dieselbe mit zwei Jahren fest.

In Artikel IV wird der Regierung zur Bestreitung der Kosten des Baues ein Specialcredit von 2,000.000 fl. bewilligt und bestimmt, dass die Bedeckung desselben, sowie der noch weiters erforderlichen Beträge, insoweit dieselbe nicht durch die fälligen Raten der Landes- und Interessenten-Subvention erfolgt, im verfassungsmässigen Wege anzusprechen ist. Hiezu ist zu bemerken, dass das von der Baukostensumme von 3,650.000 fl. auf das Jahr 1895 entfallende Erforderniss für die Detailtrassirung durch Bewilligung eines Nachtragscredites pro 1895 im Betrage von 10.000 fl. unter der Bezeichnung „für die Ausarbeitung des Detailprojectes der Eisenbahnlinie Podwysokie—Chodorów" die Bedeckung gefunden hat, während das für das laufende Jahr

sich ergebende Erforderniss von 2,000.000 fl. in dem Staatsvoranschlage für das Jahr 1896 unter Capitel 27, Titel 12, § 4, angesprochen worden ist.

Artikel V und VI enthalten die mit anderen analogen Gesetzen übereinstimmenden Anordnungen, betreffend die Befreiung von den anlässlich des Baues der Projectslinie auflaufenden Gebühren, sowie hinsichtlich der Einführung und Aufrechthaltung des Staatsbetriebes auf der gedachten Linie.

Artikel VII endlich schliesst mit der üblichen Vollzugsbestimmung.

In der 455. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 25. Februar interpelliren die Abgeordneten Wrabetz und Genossen den Herrn Eisenbahnminister, ob er geneigt sei, für Civilbeamte des Ruhestandes bei den Staatsbahnen die gleichen Fahrbegünstigungen einzuräumen, wie sie die activen Beamten und die Militär-Pensionisten geniessen und ähnliche Begünstigungen auch bei den übrigen Bahnen zu erwirken.

Der Eisenbahn-Ausschuss des Abgeordnetenhauses hielt am 26. Februar unter Vorsitz des Abg. Ritter v. Zaleski eine Sitzung, welcher Ihre Excellenzen der Eisenbahnminister FML. Ritter v. Guttenberg und Sectionschef Dr. Ritter v. Wittek beiwohnten.

Abg. Graf Hompesch stellte an den Eisenbahnminister die Anfrage, wann die Einbringung der Vorlage bezüglich der Investitionsanleihe für die Eisenbahnen zu gewärtigen sei.

Eisenbahnminister FML. Ritter v. Guttenberg bemerkte, über den Zeitpunkt der Einbringung dieser Vorlage eine bestimmte Erklärung nicht abgeben zu können, theilt jedoch mit, dass die Absicht besteht, diese Vorlage noch während des laufenden Sessionsabschnittes einzubringen.

Hierauf referirte Abg. v. Henzel über die Regierungsvorlage, betreffend den Ausbau der Eisenbahn Chodorów-Podwysokie und beantragte die unveränderte Annahme der Vorlage.

Nach einer kurzen Debatte, in welcher der Herr Eisenbahnminister F.M.L. Ritter v. Guttenberg Aufklärungen über die gestellten Anfragen hinsichtlich der technischen Details des Projectes und der öffentlichen Rücksichten gab, welche durch den Ausbau dieser Bahn ihre Befriedigung finden, wurde die Vorlage unverändert angenommen.

Abg. Schwab berichtete über die Zusatzvereinbarung zum internationalen Uebereinkommen vom 14. October 1890 und stellte den Antrag, dem Abgeordnetenhause vorzuschlagen, dieser Zusatzvereinbarung die verfassungsmässige Zustimmung zu ertheilen.

Dieser Antrag wurde angenommen.

Abg. Dr. Fux referirte über die Petition der Stadtgemeinden Odrau, Wigstadtl und der Handels- und Gewerbekammer Troppau wegen Aenderung der Fahrordnung auf der Localbahn Zauchtl-Bautsch und Herabsetzung der Personen- und Frachtentarife. Es wurde der Antrag angenommen, diese Petitionen der Regierung mit dem Auftrage zuzuweisen, bei der Verwaltung der Kaiser Ferdinands-Nordbahn dahin zu wirken, dass sie thunlichst den Wünschen der Interessenten entspreche.

Abg. Dr. Fux referirte weiter über eine Petition des Comité zur Erbauung einer Bahn von Engelsberg nach Klein-Mohrau und der Stadtgemeinde Jauernig um Subvention für die Linie Barzdorf—Jauernig und beantragte, dieselbe der Regierung zur eingehendsten Würdigung abzutreten.

Rücksichtlich der letzteren Linie bemerkte Sectionschef Ritter v. Wittek, dass dieselbe in das Frühjahrsprogramm der Regierung aufgenommen werden dürfte.

Weiter referirten noch die Abgeordneten Dr. Nitsche, Kaftan und Doblhamer über verschiedene Petitionen, betreffend Eisenbahnbauten und Eisenbahntarife, welche Petitionen sämmtlich der Regierung zur eingehendsten Würdigung und thunlichsten Berücksichtigung abgetreten wurden.

Schliesslich wurden in das Subcomité zur Berathung über die Herstellung einer zweiten Eisenbahnverbindung mit Triest die Abgeordneten Dr. Ritter v. Rainer, Szczepanowski, Dr. Steinwender, Kaftan, Schwab und v. Burgstaller gewählt und diesem Subcomité der Auftrag gegeben, dem Ausschusse ehestens ein Referat vorzulegen.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Linie Schönbrunn—Troppau: Erweiterung einer Station: Politische Begehung und Enteignungsverhandlung.) Die k. k. Landesregierung in Troppau hat die politische Begehung und Enteignungsverhandlung hinsichtlich des Projectes für die Erweiterung der Station Freiheitau für den 12. März anberaumt, und wurde mit der Leitung der Commission der k. k. Bezirkshauptmann Kortüm betraut. [G.-I.-Z. 2914.]

— (Bauliche Erweiterung in Troppau.) Das Project für die Erweiterung der Magazinskanzleien und für die Herstellung eines abgeschlossenen Raumes für werthvolle Güter in dem Güterschuppen der Station Troppau wurde genehmigt. [12. Februar, E.-M.-Z. 1011/I.]

— (Linie Wien—Krakau: Bauergänzung in Floridsdorf.) Die Central-Weichen- und Signal-Sicherungsanlage auf der Südseite des Hauptbahnhofes in Floridsdorf wurde durch elektrische Blockapparate ergänzt. [19. December 1895, H.-M.-Z. 74.529.]

— (Bauherstellungen in Oswięcim.) Behufs Deponirung von Explosivstoffen und feuergefährlichen Gegenständen wurde in der Station Oswięcim je ein Magazin hergestellt. [11. Februar, H.-M.-Z. 24.823 ex 1895.]

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. (Linie Wien—Bodenbach: Auflassung von Wächterposten und Aenderung in der Schrankenbedienung.) Auf Grund des Ergebnisses der am 16., 17. und 26. September 1895 durchgeführten Localverhandlung wurde für die Auflassung des Wächterpostens Nr. 277 und für die hiemit im Zusammenhange stehende Aenderung in der Bedienung des Sperrschrankens in km 331·097, ferners für die Auflassung des Wächterpostens Nr. 247 und die in Verbindung stehende Aenderung des Handschrankens in km 297·897 in einen mit Vorläutewerk auszustattenden Zugschranken mit der Bedienung vom Wächterposten Nr. 246 (Gemeinde Zminy), dann für die Auflassung des Wächterpostens Nr. 271 und die Aenderung in der Bedienung des Zugschrankens in km 323·134 durch den Wächterposten Nr. 270 (Gemeinde Lhota bei Přelouc), für die Auflassung des Wächterpostens Nr. 305 und die Bedienung des Zugschrankens in km 365·108 durch den Wächterposten Nr. 304 und endlich für die Auflassung des Wächterpostens Nr. 448, die Wiedererrichtung des Postens Nr. 449 und die geänderte Bedienung des Zugschrankens im Zuge des Fusswegüberganges in km 533·828 die Baubewilligung ertheilt. [17., 18. und 19. Jänner, H.-M.-Z. 73.989, 74.358 und 74.359 ex 1895.]

— (Linie Wien—Bodenbach und Böhm.-Trübau—Olmütz: Aenderung in der Schrankenbedienung bei Wegübersetzungen.) Die Auflassung des Wächterpostens Nr. 466 in km 19·211 der Linie Böhm.-Trübau—Olmütz, ferner die Auflassung der Wächterposten Nr. 108, 204, 205, 207, 213 und 215 und die sich daraus ergebende Aenderung des Handschrankens in km 243·519 in einen Zugschranken mit Vorläutewerk, wie auch die Bedienung des Zugschrankens in km 243·193 durch den Wächterposten Nr. 197 in der Gemeinde Rybnik, die Bedienung der Zugschranken in km 249·812 und 250·953 durch den neuen Wächterposten Nr. 205 in der Gemeinde Langentriebe, die Bedienung des Zugschrankens in km 253·128 durch den neuen Wächterposten Nr. 207 in der Gemeinde Hilbeten, die Bedienung des Zugschrankens in km 259·939 durch den Wächterposten Nr. 211, die Bedienung des Zugschrankens in km 262·065 der Linie Wien—Bodenbach durch den Wächterposten Nr. 216 in der Gemeinde Sudislau wurde genehmigt. [9. Jänner, Z. 73.633 ex 1895.]

Projectirte Localbahnen Karlsbad-Lichtenstadt und Schlackenwerth-Lichtenstadt-Merkelsgrün. (Ergebniss der Trassenrevision.) Im Hinblicke auf das günstige Ergebniss der am 17. und 18. October 1895 durchgeführten Trassenrevision bezüglich des von der Karlsbader Kaolin-Industrie-Gesellschaft in Wien im Vereine mit der Frisch-Glück-Böhm. Gewerkschaft vorgelegten Projectes für eine normalspurige Localbahn von der Station Karlsbad der Buschtěhrader Eisenbahn über Lichtenstadt nach Merkelsgrün nebst fünf Flügelbahnen, darunter eine Verbindung der Projectsstation Ottowitz mit der Station Alt-Rohlau der concessionirten Bahnlinie Karlsbad—Neurohlau—Johann Georgenstadt, hat das k. k. Eisenbahnministerium die Trasseführung der gedachten Localbahn im Allgemeinen genehmigt. [H.-M.-Z. 76.365 ex 1895.]

Projectirte Localbahn Timmelkam-Mondsee. (Anordnung der Trassenresion.) Die k. k. Statthalterei in Linz hat hinsichtlich des von der Gemeinde St. Georgen im Attergau vorgelegten Vorprojectes für eine mit 0·76 m Spurweite auszuführende Localbahn von der Station Timmelkam der k. k. Oesterr. Staatsbahnen nach der Station Mondsee der Salzkammergut-Localbahn die Trassenrevision in Verbindung mit der Stationscommission anberaumt.]E.-M.-Z. 1392]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Locomotivprüfungen.) In der Zeit vom 12. August bis 16. September 1895 fand im Sinne des § 21 der Eisenbahn-Betriebsordnung vom 16. November 1851 die technisch-polizeiliche Prüfung rücksichtlich 10 Stück für die Linien der k. k. Oesterr. Staatsbahnen bestimmten Güterzugs-Locomotiven mit Schlepptender statt. Die 10 Locomotiven, welche der Serie III c angehören und nach den mit Handelsministerial-Erlass vom 12. November 1887, Z. 38.866, genehmigten Typenplänen erbaut sind, tragen die Inventarnummern 5742 bis incl. 5751 und die Fabrikationsnummern 960 bis incl. 969 der Locomotivfabrik in Floridsdorf. Die Kessel der Locomotiven haben die vorgeschriebene Probe anstandslos bestanden. Die gleichartig gebauten Locomotiven haben drei Achsen, von denen die zweite die Triebachse ist. Alle Achsen liegen vor der Feuerbüchse. Die sämmtlichen Achsen sind mit einander gekuppelt. Die Maschinen haben horizontale aussenliegende Cylinder, innenliegende Frames, die Steuerung zeigt die Construction nach Allan, ist innenliegend, und geschieht die Umsteuerung mittelst Hebel. Das Kesselgewicht wird durch sechs Blattfedern auf die Achsen übertragen, und ist zwischen den Federn der dritten Achse eine Traverse vorhanden. Der Kessel ist mit einer vollständigen Armatur ausgerüstet, und ist die Locomotive noch versehen mit variablem Blaserohr, Hilfsgebläse, zwei Injectoren nach Friedmann A E Nr. 9, Sandstreuapparat, Funkenfänger mit Sieb, Vacuumbremse, auf Tender und Zug wirkend, Dampfheizung und Geschwindigkeitsmesser System Haushälter. Die Spurweite ist normal, und beträgt das Totalgewicht jeder dieser Maschinen in ausgerüstetem Zustande 41·5 t. Die Probefahrten mit diesen Maschinen fanden auf der 11·9 km langen Strecke Wien—Purkersdorf der k. k. Staatsbahnen statt, und wurden hiebei maximale Geschwindigkeiten von 63 bis 72 km per Stunde und durchschnittliche Geschwindigkeiten von 41 bis 52 km per Stunde erreicht. Sämmtliche Locomotiven zeigten selbst bei der erreichten höchsten Geschwindigkeit einen ruhigen und sicheren Gang. Mit Rücksicht auf das in jeder Beziehung vorzügliche Ergebniss dieser technisch-polizeilichen Prüfungen wurden die vorbeschriebenen 10 Güterzugs-Locomotiven dem öffentlichen Zugsförderungsdienste auf den Linien der k. k. Staatsbahnen übergeben. [Z. 1111/I.]

Verkehrsstörungen und Behebung von solchen.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen: (Eisenbahn-Betriebsdirection Wien.)

25. Februar. Auf der Localbahn Göpfritz—Gross-Siegharts musste in Folge starken Schneefalles der Verkehr bis auf Weiteres eingestellt werden.

Südbahn-Gesellschaft:

27. Februar. Wegen Schneesturm musste in der Strecke St. Peter—Triest der Güterverkehr bis auf Weiteres eingestellt werden.

27. Februar. Güterverkehr in der Strecke St. Peter—Triest wieder aufgenommen.

Nachrichten aus Ungarn.

Budapester Strasseneisenbahn-Actiengesellschaft für Strassenbahnen (derzeit noch) mit Pferdebetrieb. (Verkehr zum Südbahnhofe.) Die Budapester Municipalverwaltung hat an die Direction der Budapester Strasseneisenbahn-Actiengesellschaft für Strassenbahnen (derzeit noch) mit Pferdebetrieb das Ansuchen gerichtet, auch insolange, als auf der zwischen der Christinenringstrasse und der Südbahn (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 124 ex 1895) liegenden Strecke der Ringbahn der elektrische Betrieb eingerichtet werden wird (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 9), in Hinblick auf die Interessen der Ofener Stadttheile provisorisch den Pferdebahnbetrieb einzurichten. Die Strassenbahn-Gesellschaft hat sich in einer an den Handelsminister gerichteten Repräsentation zur Einrichtung eines solchen Verkehres unter gewissen Bedingungen bereit erklärt. Der Handelsminister hat nun in einem an das hauptstädtische Municipium gerichteten Rescripte erklärt, er habe gegen das provisorische Inslebentreten des Pferdebahnbetriebes unter den Seitens der Strassenbahn-Gesellschaft erwähnten Bedingungen nichts einzuwenden, bemerkte aber, dass, da hier einerseits von einer Péagestrecke der kgl. Ungarischen Staatsbahnen die Rede sei, andererseits die Strecke seinerzeit einen ergänzenden Bestandtheil des elektrischen Bahnnetzes (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 131 ex 1895) bilden werde, er die Feststellung der Bedingungen der Betriebsconcession sich selbst vorbehalte.

Budapester Stadtbahn-Actiengesellschaft für Strasseneisenbahnen mit elektrischem Betriebe. (Ausbau der Betriebslinie bis zum neuen Volksgarten.) Die Direction der Budapester Stadtbahn-Actiengesellschaft für Strasseneisenbahnen mit elektrischem Betriebe hat an den kgl. ungar. Handelsminister und die Budapester hauptstädtische Municipalverwaltung eine Eingabe gerichtet, in welcher gemeldet wird, die Maschinenfabrik der Ungarischen Staatsbahnen habe erklärt, dass sie in Folge von Ueberbürdung mit Ausstellungsarbeiten die zum Bau der ins Volkswäldchen führenden Linie der elektrischen Stadtbahn (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 134 ex 1895 und Nr. 16 ex 1896) nothwendigen Schienen vor dem 15. Mai nicht liefern könne. In Folge dessen bittet die genannte Gesellschaft, da sie in zwei Wochen unmöglich die fragliche Linie ausbauen könne, die Frist für die Fertigstellung derselben bis zum 15. August zu erstrecken. Die Budapester Municipalverwaltung hat jedoch beschlossen, die verlangte Fristerstreckung nicht zu gewähren und die Gesellschaft angewiesen, die Schienen von anderen Werken, eventuell vom Auslande zu beziehen.

Kaschau - Oderberger Eisenbahn. (Ministerielle Genehmigung zur Vornahme von Investitionen.) Wie aus Budapest berichtet wird, wurde der Direction der Kaschau-Oderberger Eisenbahn vom kgl. ungar. Handelsminister die Bewilligung ertheilt, dass zu Lasten des aufgenommenen schwebenden Anlehens von 1,200.000 fl. im Jahre 1896 205.000 fl. auf Investitionen verwendet werden. Es werden 17 neue Wächterhäuser errichtet, die Aufnahmsgebäude in den Stationen Krompach, Csorba, Kralovan und Csácza erweitert, die Geleise in den Stationen Poprád und Sillein vermehrt und in der Ruttkaer Hauptwerkstätte eine Schmiedewerkstätte erbaut.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. (Aenderung eines Stationsnamens.) Die Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen verlautbart, dass der bisherige Name der Station Boldogháza der Linie Hatvan—Szolnok auf Jánoshida-Boldogháza abgeändert wurde.

Fahrpreisbegünstigung für Besucher der Budapester Milleniums-Ausstellung. (Gewährung von Ermässigung auf den Bahnen Deutschlands.) Wie aus Budapest gemeldet wird, ist über Initiative des Reichsdeutschen Handelsamtes zu Gunsten der Besucher der Budapester Milleniums-Ausstellung im Bereiche sämmtlicher Bahnen Deutschlands eine 50percent. Fahrpreisermässigung für alle Wagenclassen erwirkt worden.

Schiffahrt.

Süddeutsche Donau - Dampfschiffahrts - Gesellschaft. (Vermehrung des Schiffsparkes und Ausdehnung des Betriebsumfanges.) Durch die jüngst erfolgte Fusionirung der Süddeutschen Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft mit der Drauschiffahrts-Gesellschaft (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 15) wird in den Verkehrsverhältnissen der betreffenden Flussgebiete ein Umschwung eintreten. Das bestandene Drauschiffahrts-Unternehmen, dessen nicht unbedeutender geschäftlicher Wirkungskreis sich bisher zumeist nur auf den Verkehr im Bereiche der schiffbaren Strecken der Drau und der Einmündung derselben in die Donau nächstgelegenen Stromabschnitte ausdehnte, wird fernerhin seine Thätigkeit auch auf andere schiffbare Nebenflüsse, eventuell Canäle erstrecken und durch das Einschmelzen in die grössere Unternehmung und den dadurch mit bedeutenderen Betriebsmitteln ermöglichten Umschlagsdienst eine erweiterte Thätigkeit entwickeln. Die reorganisirte Unternehmung wird ihren Schiffspark wesentlich vermehren, und zwar mit entsprechend construirten Dampfern, welche insbesondere das Befahren von Nebenflüssen der Donau im Allgemeinen ermöglichen, um in den betreffenden Flussgebieten den Güterdienst in erweitertem Ausmasse aufzunehmen.

„Adria“, kgl. ungar. Seeschiffahrts-Actiengesellschaft.

(Dampferfahrten im März 1896.)

Export.

Im März 1896 werden die nachstehend benannten erstclassigen Dampfer (oder Ersatzschiffe) von Fiume nach den unten angeführten Relationen abgelassen, wenn nicht durch Witterungsverhältnisse oder andere unvorhergesehene Ereignisse Störungen eintreten sollten:

Nach	Dampfer	März
Liverpool	„Saragossa“ (Cunard Line)	1—10
London	„Oria“	5—15
Hull, Newcastle o/T	„Draco“	5—15
Liverpool	„Alsatian“	10—20
Hamburg	„Venezia“	10—20
Rouen	„Zichy“	10—20
Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos	„Baross“	10
Ronen		15—25
Barcelona [1])	„Rákóczy“	25
Glasgow	„Matlekovits“	21—31
Gibraltar [2]), London	„Andrássy“	21—31
Liverpool	„Tarifa“ (Cunard Line)	21—31
New-York	„Victoria“ (Anchor Line)	21—31
Rotterdam, Antwerpen	„Deák“	25/III—5/IV
Bordeaux	„Jokai“	25/III—5/IV

[1]) Der Dampfer wird ansser Barcelona noch einen zweiten Mittelmeerhafen des spanischen Continents, eventuell Cadix, herühren.

[2]) Falls acht Tage vor Ahfahrt des Dampfers keine genügende Ladung nach Gibraltar angemeldet wurde, behält die Direction sich das Recht vor, die Berührung dieses Hafens zu unterlassen.

Import.

Im März 1896 werden in der Richtung vom Auslande heimwärts folgende Dampfer (oder Ersatzschiffe) verkehren, wenn nicht durch Witterungsverhältnisse oder andere unvorhergesehene Ereignisse Störungen eintreten sollten:

Von	Nach	Dampfer	März
Liverpool	Finme, Triest	„Tarifa“ (Cunard Line)	1—10
Hnll, Newcastle o/T	Triest, Finme	„Palermo“	1—10
Liverpool	„ „	„Egyptian“	5—10
Rotterdam	„ „	„Báthori“	10—20
Rouen	„ „	„Széchenyi“	10—20
Rio de Janeiro, Santos	„ „	„Stefánia“	10—20
Liverpool	Finme, Triest	„Marathon“ (Cunard Line)	10—20
London	Triest, Fiume	„Sultana“	10—20
Bordeanx	„ „	„Tihor“	21—31
Glasgow	„ „	„Nagy Lajos“	21—31
Rotterdam, Antwerpen	„ „	„Kálmán Király“	21—31
London	„ „	„Mátyás Király“	21—31

Ueberschiffungsdienst mit directen Ladescheinen von den oben genannten Ahfahrtshäfen nach allen Häfen des Mittelländischen und Adriatischen Meeres, ferner nach den vom Oesterr. Lloyd befahrenen Linien (Levante, Ost-Indien, China und Japan).

Mittelmeer-Dienst.

A) Mercantillinie Fiume—Malta—Sicilien—Marseille.

Im Monate März fahren folgende Dampfer von Fiume nach Marseille: „Zrinyi“ am 5., „B. Kemény“ am 12., „Szent László“ am 19. und „Tisza“ am 26.;

von Marseille nach Fiume: „Szent Lászlo“ am 6., „Tisza“ am 13., „Zrinyi“ am 20. und „B. Kemény“ am 27.

B) Eillinie Fiume—Sicilien—Marseille.

Im Monate März fahren folgende Dampfer von Fiume nach Marseille: „Adria“ am 2., „Arpád“ am 9., „Szápáry“ am 16., „Buda“ am 23. und „Adria“ am 30.;

von Marseille nach Fiume: „Szápáry“ am 1., „Buda“ am 8., „Adria“ am 15., „Arpád“ am 22. und „Szápáry“ am 29.

Für das Unterbleiben einer Fahrt oder für den verspäteten Abgang eines bezeichneten Dampfers in Folge der bereits bestehenden oder noch einzuführenden Quarantainemassregeln übernimmt die Gesellschaft keine Verantwortung.

Verschiedene Mittheilungen.

Internationales Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr. (Berechnung der Lieferfristen.) Eine Anfrage, ob im Falle der verspäteten Ablieferung einer Sendung der Tag, an welchem die Avisirung, bezw. Auslieferung des Gutes erfolgt, als ein ganzer oder aber, je nach der Tageszeit, zu welcher die Avisirung oder Auslieferung erfolgt, als ein Viertel- oder ein halber Tag zu rechnen sei, ist vom Centralamte für den internationalen Eisenbahntransport in Bern dahin beantwortet worden, dass in dieser Beziehung weder im internationalen Uebereinkommen, noch, soweit dem genannten Centralamte bekannt ist, in irgend einem Reglement eine besondere Bestimmung getroffen ist. Ein angefangener Tag wird daher bei Berechnung der Lieferfristen immer als ein ganzer betrachtet, und ist dieser Grundsatz in der Rechtssprechung stets anerkannt worden.

[„Zeitschrift für den internationalen Eisenbahntransport“ Nr. 12 ex 1895.]

Schlossbergbahn-Gesellschaft in Graz. (Constituirende Generalversammlung.) Am 8. Jänner wurde in Graz die constituirende Generalversammlung der Actionäre der Schlossbergbahn-Gesellschaft abgehalten. Bei derselben waren elf Actionäre, beziehungsweise von solchen Bevollmächtigte anwesend, welche das gesammte Actiencapital per 500.000 Kronen mit 125 Stimmen vertraten. Als Regierungsvertreter intervenirte der k. k. Bezirkshauptmann Friedrich Freiherr v. Schweikhard. Nach Erledigung der Formalien beschloss die Versammlung, über Antrag des zum Vorsitzenden gewählten Hof- und Gerichtsadvocaten Dr. Leopold Link, in alle Rechte und Verpflichtungen der Concessionäre einzutreten und die von der Regierung genehmigten Statuten als Gesellschaftsvertrag anzuerkennen. Hierauf wurde die Zahl der für die ersten vier Geschäftsjahre zu wählenden Mitglieder des gesellschaftlichen Directionsrathes mit fünf festgesetzt und die Wahl derselben vorgenommen. Als solche wurden einstimmig gewählt: Ingenieur Ludwig Philipp Schmidt in Graz, Gutsbesitzer Carl Fritscher in Herbersdorf bei Wildon, Hans Edler v. Reiningshaus in Graz, Eduard Keil in Graz und Dr. Leopold Link, gleichfalls in Graz. Nach der hierauf vorgenommenen Wahl der Herren Cajetan Herberger und Josef M. Bruder, sowie des Ersatzmannes Sigmund Kofler in den Revisionsausschuss wurde die Versammlung geschlossen.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des XLIII. Stückes.) Das am 24. Februar herausgegebene XLIII. Stück enthält unter

Nr. 2012: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Oberösterreich vom 11. Februar 1896, Z. 2396/II, betreffend die Gestattung Einfuhr von Schweinen aus dem Bezirke Brčka und aus der Gemeinde Zabar gornji im Occupationsgebiete nach Oberösterreich.

Nr. 2013: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Oberösterreich vom 17. Februar 1896, Z. 2820/II, betreffend das Verbot der Einfuhr von Schweinen aus dem ungarischen Comitate Csongrad nach Oberösterreich.

Nr. 2014: Kundmachung der k. k. Statthalterei für das Küstenland vom 15. Februar 1896, Z. 3453/IV, betreffend das Verbot der Einfuhr von Schweinen aus dem ungarischen Comitate Csongrad in das Küstenland.

Nr. 2015: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Dalmatien vom 12. Februar 1896, Z. 4136/IV, betreffend die Gestattung der Einfuhr von Schweinen aus dem Bezirke Brčka und der Gemeinde Zabar gornji im Occupationsgebiete nach Dalmatien.

— (Inhalt des XLIV. Stückes.) Das am 25. Februar herausgegebene XLIV. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2016: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 21. Februar 1896, Z. 28.827, betreffend die Wiedergestattung der Einfuhr von Schweinen aus den politischen Bezirken Luttenberg, Pettau, Marburg und Liezen in Steiermark nach Böhmen.

Nr. 2017: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 21. Februar 1896, Z. 30.221, betreffend die Wiedergestattung der Einfuhr von Schlachtschweinen vom Borstenviehmarkte in Krakau nach Böhmen.

Personal-Nachrichten.

Der Eisenbahnminister hat im Einvernehmen mit dem Finanzministerium die Stelle eines von der Regierung bestellten Mitgliedes des Verwaltungsrathes bei der Ybbsthalbahn dem k. k. Regierungsrathe Jakob Scherber in Wien, bei der Localbahn Beneschau-Wlaschim dem k. k Hofrathe und Eisenbahn-Director i. R. Dr. Albert Speil Ritter v. Ostheim in Wien, endlich bei dem k. k. priv. Oesterreichischen Credit-Institute für Verkehrsunternehmungen und öffentliche Arbeiten dem fürstl. Montenuovo'schen Secretär und Mitgliede des Staatseisenbahnrathes Otto Huber in Wien übertragen.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen. Königl. Ungarische Staatseisenbahnen. K. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn. K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Aenderung des Einführungstermines des neuen directen Personentarifes.

Der laut Kundmachung vom 13. Jänner 1896 im „Verordnungs-Blatte des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt" Nr. 5 vom 16. Jänner 1896 zur Einführung ab 1. März 1896 bestimmte neue Tarif für den directen Personenverkehr zwischen Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen und der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn einerseits und Stationen der königl. Ungarischen Staatseisenbahnen und den ungarischen Stationen der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn andererseits via Körösmező, Lawoczne, Mezö-Laborcz, Orló, Zwardon und Fehring tritt erst mit 1. April 1896 in Wirksamkeit, und bleiben demnach die durch diesen neuen Tarif zur Aufhebung gelangenden und in der Eingangs erwähnten Kundmachung angeführten directen Personentarife noch bis 31. März 1896 in Kraft.

Wien, am 26. Februar 1896. [134]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Westdeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband (Verkehr mit Oesterreich).

Herausgabe von Tarifnachträgen.

Am 1. April 1896 treten im Güterverkehre für obenbezeichneten Verband die Nachträge 13 zu den Tarifheften 1 und 2 und der Nachtrag 2 zum Anhang zu den Tarifheften 1 und 2 (ehemaliger Werrabahn-Oesterreichischer Gütertarif vom 1. April 1894) in Kraft.

Diese Nachträge enthalten verschiedene, durch die Verstaatlichung der Saal- und Weimar-Geraer Bahn, bezw. der Werrabahn hervorgerufene Aenderungen.

Durch die Nachträge 13 zu den Tarifheften 1 und 2 werden auch noch Frachtsätze des Specialtarifes III und Ausnahmesätze für Gyps für den Verkehr zwischen Sontra und verschiedenen österreichischen Stationen eingeführt und der Kilometerzeiger ergänzt.

Ferner werden durch den Nachtrag 13 zu Tarifheft 1 und durch den Nachtrag 2 zum Anhange zu den Tarifheften 1 und 2 die Station Linz-Umschlagsplatz der k. k. Oesterr. Staatsbahnen in den Verkehr einbezogen und einige Stationsnamen geändert.

Ausserdem enthält der Nachtrag 13 zu Heft 1 eine Bestimmung über Aufhebung von Tarifsätzen, Frachtsätze des Specialtarifes III zwischen einigen Stationen der Oesterr. Nordwestbahn und Magdeburg, Ausnahmesätze für rohe Kalisalze zum Düngen zwischen Stassfurt und verschiedenen Stationen der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft und Ausnahmesätze für Schilf und Schilfrohr zwischen Wien und Cassel, sowie Ellrich.

Durch Nachtrag 13 zu Heft 2 werden auch noch Frachtsätze der Specialtarife A 2 und III zwischen Göschwitz und Davidsthal, sowie Unter-Graslitz eingeführt.

Der Nachtrag 2 zum Anhange zu den Tarifheften 1 und 2 enthält ausserdem noch eine Ergänzung der Frachtsätze für einige Stationen und eine Aenderung der Coursdifferenzen.

Die Nachträge sind bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen und Verwaltungen zum Preise von je 10 Pfg. oder 6 kr. ö. W. käuflich zu erhalten.

Wien, am 26. Februar 1896. [135]

Priv. Oesterr. - ungar. Staatseisenbahn - Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Directer Personenverkehr mit oberschlesischen Stationen.

Neue Fahrpreise zwischen Olmütz und Breslau über Oderberg.

Mit 15. März 1896 gelangen zwischen Olmütz und Breslau über Oderberg nachstehende directe Fahrpreise zur Einführung:

	Für alle Züge		Für alle Züge Nordbahn-Personenzug		
	I. Cl.	II. Cl.	I. Cl.	II. Cl.	III. Cl.
	Mark				
Einfache Fahrkarten	25·50	18·30	22·90	16·60	10·80
Rückfahrkarten			34·90	25·10	15·40

Die Giltigkeitsdauer der Rückfahrkarten beträgt 6 Tage.

Wien, am 23. Februar 1896. [136]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Süddeutscher Donau-Umschlagsverkehr über Passau und Regensburg.

Einführung des Nachtrages IV.

Am 1. März 1896 gelangt der Nachtrag IV zum Verbands-Gütertarif, Theil II, vom 20. August 1892 für den obengenannten Verkehr zur Einführung.

Derselbe enthält:

I. Aenderungen und Ergänzungen der Bestimmungen über die Anwendung des Tarifes;
II. Aenderungen, bezw. Ergänzungen der besonderen Bestimmungen;
III. Aenderungen des Anhanges I, enthaltend Tarifbestimmungen der Ersten k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft, sowie Schiffsfrachten.

Exemplare dieses Nachtrages sind durch die betheiligten Verwaltungen zu beziehen.

Wien, am 26. Februar 1896. [137]

Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Sonstige Nachrichten.

Deutscher Eisenbahntarif für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen, Theil I, vom 1. April 1895. (Nachtrag I.) Am 1. April tritt ein Nachtrag I zum vorbezeichneten Tarife in Kraft, welcher Aenderungen und Ergänzungen der Zusatzbestimmungen zur Verkehrsordnung, der Allgemeinen Tarifvorschriften und des Nebengebührentarifes enthält. Durch denselben werden lediglich Frachtermässigungen und Erleichterungen herbeigeführt.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg	per 100 kg			
525	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Bier in Fässern	Hradisch K.F.N.B.	Mährisch-Ostrau	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Auf- und Abladen der Sendungen durch Parteiorgane	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1896	Localtarif vom 1. Jänner 1893	50·2 kr.	35·0 kr.	15·2 kr.	Im Kartirungswege		
			Leer retourgehende Bierfässer	Mährisch-Ostrau	Hradisch K.F.N.B.	Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen; Auflieferung der Sendungen in solchen Quantitäten, dass die verwendeten Wagen nach ihrer Räumlichkeit vollständig ausgenützt werden; Auf- und Abladen, sowie Ab- und Auflegen der Sendungen durch Parteiorgane			36·6 kr.	35·0 kr.	1·6 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Versenderin und Empfängerin lautende Frachtbriefe, welche von Seiten der Auflieferungsstation die Bestätigung darüber tragen müssen, dass die verwendeten Wagen nach ihrer Räumlichkeit vollständig ausgenützt, sowie das Ablegen und Aufladen durch Parteiorgane besorgt, und von Seiten der Empfangsstation, dass das Abladen und Auflegen durch Parteiorgane bewirkt worden ist. Die bezeichneten Documente, welche spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses vorzulegen sind, werden nicht wieder zurückgestellt	
526	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Porzellan und Thonwaaren, verpackt	Friedland i. B. Raspenau-Liebwerda Reichenberg Tannwald	Budapest- { dunaparti teherpályaudvar, Jozsefváros, nyugoti pályaudvar, Lipótváros, Kelenföld, déli vasut (Südbahnhof) } loco Ó-Buda-ffllatorigát	Aufgabe von, oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen, Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende November 1896	Oesterr.-Ungar. Eisenbahn-Verband, „Theil II, Heft 1“ vom 1. November 1893, bezw. Anhang dazu vom 1. Jänner 1896	Verschieden	kr. 214 213 208 202	Verschieden	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen haben die Parteien zu besorgen

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
527	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen	Salz der Pos. 8—5 des Tarif-Theiles I	Ebensee	Wien D.U.B. der K.F.N.B. trs.	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens a) 5000 kg b) 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Vom 1. März bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1896		Bestehen keine directen Frachtsätze	a) 82 b) 73		Im Kartirungswege		
					Korneuburg					a) 82 b) 73				
					Altkladno					a) 170 b) 158				
					Kaaden-Brunnersdorf					a) 156 b) 141				
					Kladno					a) 165 b) 153				
					Komotau					a) 160 b) 146				
					Kupferberg					a) 178 b) 163				
					Neustraschitz					a) 173 b) 161				
					Pressnitz-Reischdorf					a) 177 b) 162				
					Schlackenwerth					a) 143 b) 129				
					Schmiedeberg					a) 182 b) 166				
					Sebastiansberg					a) 175 b) 160				
					Weipert					a) 187 b) 170				
				Hallein	Wien D.U.B. der K.F.N.B. trs.					a) 111 b) 100				
					Korneuburg					a) 111 b) 100				
					Altkladno					a) 186 b) 171				
					Kaaden-Brunnersdorf					a) 150 b) 133				
					Kladno					a) 181 b) 167				
					Komotau					a) 154 b) 138				
					Kupferberg					a) 172 b) 155				
					Neustraschitz					a) 178 b) 160				
					Pressnitz-Reischdorf					a) 171 b) 154				
					Schlackenwerth					a) 137 b) 121				
					Schmiedeberg					a) 176 b) 158				
					Sebastiansberg					a) 169 b) 152				
					Weipert					a) 181 b) 162				
528	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaaren aller Art	den im Verbands-Gütertarife, Theil II, Heft 1 vom 1. April 1895 für den Niederländisch-Oesterr.-Ungar. Eisenbahn-Verband im Ausnahmetarife Nr. 3 angeführten österreichischen Stationen (oder umgekehrt)	Amsterdam loco, Middelburg loco, Rotterdam loco, Vlissingen N.St.B. loco, Dordrecht loco, Hoek van Holland loco (oder umgekehrt)	Bestimmungen des in Rubrik 8 bezeichneten Ausnahmetarifes Nr. 3	Vom 2. März 1896 bis zur tarifmässigen Durchführung, längstens bis 31. December 1896	Theil II, Heft 1 vom 1. April 1895 für den Niederländisch-Oesterr.-Ungarischen Eisenbahn-Verband (Ausnahmetarif Nr. 3 für Eisen)		Die in dem bezeichneten Ausnahmetarife Nr. 3 für die in Rubrik 5 angeführten niederländischen Hafenstationen enthaltenen Transit-Frachtsätze erhöhen sich für den Loco-Verkehr dieser Stationen um je 0·02 Mark für 100 kg		Im Kartirungswege		
529	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligten Bahnverwaltungen	Mineralwasser (auch künstliches) in beliebiger Verpackung	Trient (Trento)	Leipzig (Bayer., Dresdn., Eilenb., Magdeb. und Thür. Bhf.)	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen und Frachtbrief. Bei Einhaltung der Bestimmungen des nebenbezeichneten Tarifes	Vom 1. März 1896 bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1896 oder aber bis zu der vor diesem Zeitpunkte erfolgenden Einführung im Tarifwege	Gütertarif, Theil II, Heft 3 für den Sächsisch-Westösterr.-Ungar. Eisenbahn-Verband, giltig vom 1. November 1893	Specialtarif I des vorgenannten Tarifes	Pfge. 357	Verschieden je nach Anwendung des Coursunterschiedsbetrages zu dem Frachtsatze des Specialtarifes I	Im Kartirungswege		
					Leipzig (Berl. Bhf.)					360				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
530	Südbahn-Gesellschaft		Zucker, raffinirt	Bükk	Triest S.B. und Fiume	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen. Sendungen müssen binnen sechs Monaten vom Tage des Eintreffens in Triest, bezw. Fiume nach England oder Amerika zur Weiterbeförderung gelangen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Anhang zum Localtarif, giltig vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf	182 Heller incl. ungar. Steuer	148 Heller incl. ungar. Steuer	34 Heller	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der den Transport von der Aufgabsstation bis Triest S.B., resp. Fiume nachweisenden Orig.-Bahnfrachtbriefe und der den Seetransport von Triest, resp. Fiume nach den englischen oder amerikanischen Bestimmungshäfen nachweisenden Certificate des k. k. Hafen- und Seesanitäts-Capitanates in Triest, resp. des kgl. ungar. Hafenamtes in Fiume, welche Documente längstens sechs Monate nach der Weiterbeförderung ab Triest, resp. Fiume in Vorlage gebracht werden müssen	
				Lövö										
				Nagy-Czenk										
				Sopron S.B.										
									Centimes Gold					
531	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Betheiligten Verwaltungen	Zinkblech (Walzzink)	Morgenroth	Galatz und Braila über Wien Donauuferbahnhof der Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der im Verbandsgütertarife Theil II für den Norddeutschen Donau-Umschlagsverkehr mit Serbien, Rumänien, Bulgarien und Russland über Wien Donauuferbahnhof vom 1. April 1895 vorgesehenen allgemeinen und besonderen Bestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1896	Norddeutscher Donau-Umschlagsverkehr mit Serbien, Rumänien, Bulgarien und Russland über Wien Donauuferbahnhof vom 1. April 1895	Schnitt-Tafel I, Artikel-Tarif Nr. 2 c 158	Schnitt-Tafel I, Artikel-Tarif Nr. 2 c 115	43	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	Die Transporte müssen im Norddeutschen Donau-Umschlagsverkehre mit Serbien, Rumänien, Bulgarien und Russland über Wien Donauuferbahnhof der K.F.N.B. zur Abfertigung gelangen und der Nachweis erbracht werden, dass die ganzen Sendungen per Schiff nach Galatz, bezw. Braila weiter verfrachtet wurden
				Karolinegrube O.S.E.					155	112	43			
				Karolinegrube R.O.U.E.					155	112	43			
									Kreuzer					
532	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Kalk, gebrannt	Dzbell-Jessenetz	Wien K.F.N.B.	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Vom 5. März 1896 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1896	Localtarife	37·7	35·2	2·5	Im Kartirungswege		
				Kornitz					39·7	37·2	2·5			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
				für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)						per 100 kg				
Fortlaufende Nummer	von der	und im Namen der	für Artikel	von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
533	Buschtěhrader Eisenbahn		Thon (gewöhnliche Thonerde), lose oder in Säcken verpackt	Michelob	Weiden	Aufgabe als Frachtgut in vollen Wagenladungen	Vom 15. April 1896 bis auf Weiteres, längstens aber bis 31. August 1896	Tarif-Theil I, Abtheilung B, für den Güterverkehr zwischen Oesterreich-Ungarn einerseits, Deutschland, Luxemburg, Belgien und den Niederlanden andererseits vom 1. März 1896 und Oesterr.-Ungarisch-Bayerischer Gütertarif, Theil II, Heft 3, vom 1. Februar 1894		Nach Zulässigkeit Beförderung in gedeckt gebauten Wagen ohne Anrechnung des 10%igen Zuschlages		Kartirung		
534	Kaschau-Oderberger Eisenbahn		Bier	Teschen loco	Stationen unserer österr. Linie	Bei Aufgabe in beliebigen Mengen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarif	Classe II	Frachtsätze der Classe A		Im Kartirungswege		
						Bei Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen			Classe A	Frachtsätze des Specialtarifes I				
						Bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen und Frachtbrief			Classe A	Frachtsätze der Classe B				
535	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Thonerde, lose oder in Säcken verpackt, in offen gebauten Wagen verladen	Schwarzbach	Prerau	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarife	Besteht kein directer Satz	12·8 kr.		Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
536	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Glaubersalz, calcinirt und krystallisirt	Hruschau	Sajo-Szt. Peter	Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarife	Besteht kein directer Satz	202 Heller		Im Kartirungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
				von	nach									
537	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Holz (Posit. H—20—1 der Güterclassification des Tarifes, Theil I)	Rayeza	Pernhofen-Wulzeshofen Zellerudorf	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1896	Localtarife der betheiligten Bahnen	Bestehen keine directen Frachtsätze	kr. 45 47		Im Kartirungswege		
538	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Hopfenstangen aus der Posit. H, 19, Punkt 1 (Stangenholz, gespalten oder gerissen) und Brennholz aus der Pos. H, 20, Punkt 1 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Niemes	Böhmisch-Leipa transit	Bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Die Parteien haben das Auf- und Abladen auf eigene Kosten zu besorgen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1896	Localtarif	9·6 kr.	8 kr.	1·6 kr.	Im Kartirungswege		

Abänderung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Angabe der Abänderung und Bezeichnung des Zeitpunktes derselben	Bemerkungen
						von	nach		
8	Nr. 149 vom 24. December 1895	2529	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Böhmische Nordbahn	Salz der Pos. S—5 des Tarif-Theiles I	Ebensee Hallein	Neratovic	Neue Frachtsätze unter Aufrechthaltung der speciellen Bedingungen giltig ab 1. März längstens bis 31. December 1896 151 165	Hiedurch treten die in dem bezeichneten Verordnungs-Blatte für „Salz“ ab Ebensee und Hallein nach Neratovic publicirten Frachtsätze mit 29. Februar 1896 ausser Kraft

Ausserkraftsetzung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6		7	8
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der betheiligten Bahnverwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Zeitpunkt der Aufhebung	Besondere Bemerkungen
					von	nach		
10	146 ex 1895 vom 17. December	2393	K.k.St.B. und K.O.E.	Ziegel der Pos. Z—1	Saybusch-Zablocie	Zsolna	15. März 1896	
11	Nr. 151 vom 31. December 1895	2661	S.B., K.F.N.B. und K.k.St.B.	Rohpetroleum	Boryslaw und Drohobycz	Triest	14. März 1896	Neue Frachtsätze für die gleichen Relationen und Artikel sind im Verordnungs-Blatte Nr. 2 vom 9. Jänner l. J. verlautbart

Druck von Otto Maass & Sohn. Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt im k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr: Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl. „ das Deutsche Reich . . . 25 Mark „ das übrige Ausland . . . 33 Frcs. Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 25. **Wien, 3. März 1896.** **IX. Jahrgang.**

Aus den Entscheidungen des Verwaltungs-Gerichtshofes.

1. **Bei der Ertheilung eines Betriebsconsenses für eine Eisenbahn kommen nur öffentliche Rücksichten in Betracht, und kann daher die bezügliche Entscheidung vor dem Verwaltungs-Gerichtshofe nicht angefochten werden.**
2. **Beschwerden gegen das Verfahren bei Concessionirung maschineller Betriebsanlagen sind zunächst im Instanzenzuge auszutragen.**

Der Verwaltungs-Gerichtshof hat beschlossen, die Beschwerde des Dr. Franz Aichinger in Graz de präs. 17. Jänner 1895, Z. 308, betreffend den Betriebsconsens für die Drahtseilbahn am Schlossberge in Graz, sowie gegen die Concessionirung von maschinellen Betriebsanlagen dieser Bahn gemäss der §§ 2, 5 und 21 des Gesetzes vom 22. October 1875, R.-G.-Bl. Nr. 36 ex 1876, ohne weiteres Verfahren zurückzuweisen.

Hiebei waren folgende Erwägungen massgebend:

Insoweit sich die Beschwerde gegen die unterm 25. November 1894, Z. 64.271, vom Handelsministerium ertheilte Betriebsbewilligung für die Schlossbergbahn in Graz richtet, können — da hiebei im Sinne der §§ 1 und 2 der Eisenbahn-Betriebsordnung vom 16. November 1851, R.-G.-Bl. Nr. 1 ex 1852, sowie gemäss § 31 der Handelsministerial-Verordnung vom 25. Jänner 1879, R.-G.-Bl. Nr. 19, nur öffentliche Rücksichten, ob nämlich vermöge der Constructionsart der Bahn und der Beschaffenheit und Menge der für den Bahnbetrieb vorhandenen Gegenstände ein regelmässiger, ungestörter und sicherer Betrieb mit vollem Grunde erwartet werden kann, in Betracht kommen — Rechte dritter Personen und insbesondere allfälliger Anrainer weder in Frage noch in die Beurtheilung und Entscheidung gezogen werden, und steht diesfalls daher der Beschwerde der Mangel der Legitimation zur Beschwerdeführung entgegen.

Insoweit sich jedoch die Beschwerde gegen das bei der Concessionirung der maschinellen Betriebsanlagen für die fragliche Drahtseilbahn (Aufstellung eines Dampfmotors und eines Kesselhauses) seinerzeit eingehaltene Verfahren richtet, hätte der Beschwerde in diesem Punkte das bezügliche Anbringen vor den Administrativbehörden und deren Entscheidung voranzugehen, und ist vor Austragung im administrativen Instanzenzuge die Beschwerdeführung an den Verwaltungs-Gerichtshof gemäss § 5 des Gesetzes vom 22. October 1875 diesfalls unzulässig.

[Erkenntniss vom 13. Jänner 1896, Z. 2253 ex 1895; E.-M.-Z. 1189 ex 1896.]

Inland.

Parlamentarisches.

Die in der 450. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 15. Februar vorgelegte Zusatzvereinbarung zum internationalen Uebereinkommen vom 14. October 1890, betreffend die Beifügung zusätzlicher Vorschriften zu § 1 der Ausführungsbestimmungen und die Aenderung der Anlage 1 zu diesen Bestimmungen, lautet:

Die Regierungen Oesterreichs und Ungarns, Deutschlands, Belgiens, Frankreichs, Italiens, Luxemburgs, der Niederlande, Russlands und der Schweiz haben für nützlich erachtet, im gemeinsamen Einverständniss leichtere Bestimmungen zu vereinbaren, als die für die Beförderung der im § 1 der Ausführungsbestimmungen zum internationalen Uebereinkommen vom 14. October 1890 über den Eisenbahn-Frachtverkehr und in der Anlage 1 zu den genannten Bestimmungen erwähnten.

Demzufolge haben die gehörig bevollmächtigten Unterzeichneten Nachstehendes vereinbart:

Artikel 1.

Der § 1 der Ausführungsbestimmungen zum internationalen Uebereinkommen vom 14. October 1890 wird durch die folgenden, zwischen Nummer 3 und 4 des erwähnten Paragraphen einzuschiebenden Vorschriften ergänzt:

Indes werden Gold- und Silberbarren, Platina, Geld, geldwerthe Münzen und Papiere, Documente, Edelsteine, echte Perlen, Pretiosen und andere Kostbarkeiten, ferner Kunstgegenstände, wie Gemälde, Gegenstände aus Erzguss, Antiquitäten im internationalen Verkehre auf Grund des im Berner Uebereinkommen vorgesehenen internationalen Frachtbriefes, und zwar entweder nach Massgabe von Vereinbarungen zwischen den Regierungen der betheiligten Staaten oder von Tarifbestimmungen,

welche von den dazu ermächtigten Bahnverwaltungen aufgestellt und von allen zuständigen Aufsichtsbehörden genehmigt sind, zugelassen.

Zu den Kostbarkeiten sind beispielsweise auch besonders werthvolle Spitzen und besonders werthvolle Stickereien zu rechnen.

Ebenso werden Leichentransporte zum internationalen Transporte mit dem internationalen Frachtbriefe unter folgenden Bedingungen zugelassen:

a) Die Beförderung erfolgt als Eilgut;
b) die Transportgebühren sind bei der Aufgabe zu entrichten;
c) die Leiche muss während der Beförderung von einer dazu beauftragten Person begleitet sein;
d) die Beförderung unterliegt im Gebiete jedes einzelnen Staates den daselbst in polizeilicher Beziehung geltenden Gesetzen und Verordnungen, soweit nicht unter den betheiligten Staaten besondere Abmachungen getroffen sind.

Artikel 2.

Die Anlage 1 der Ausführungsbestimmungen erhält folgende Fassung:

(Hier folgt sodann die neue Fassung der Anlage 1 zum internationalen Uebereinkommen, welche mit jener der Anlage B zum Betriebsreglement, mit einigen Ausnahmen, vollkommen übereinstimmt.)

Schlussbestimmung.

In Anwendung des § 1, letzter Absatz, der Ausführungsbestimmungen kann die bedingungsweise Beförderung von Gütern, welche nach Ziffer 4 des gedachten Paragraphen vom Transporte ausgeschlossen sind oder die Bewilligung leichterer Bedingungen als der in Anlage 1 vorgeschriebenen, für den Verkehr zweier oder mehrerer Vertragsstaaten festgesetzt werden entweder

1. durch Vereinbarung der Regierungen der betheiligten Staaten oder

2. durch Tarifbestimmungen der betheiligten Eisenbahnen, vorausgesetzt, dass

a) die Beförderung der betreffenden Gegenstände oder die hiefür in Aussicht genommenen Bedingungen nach den internen Reglements zulässig sind und
b) die von den dazu ermächtigten Bahnen aufzustellenden Tarifbestimmungen von allen zuständigen Aufsichtsbehörden genehmigt werden.

Artikel 3.

Die gegenwärtige Vereinbarung wird als integrirender Bestandtheil des internationalen Uebereinkommens vom 14. October 1890 betrachtet und hat dieselbe Dauer wie dieses. Die Ratification bleibt vorbehalten; die Urkunden darüber sollen zu Bern in der für das Uebereinkommen befolgten Form spätestens am 15. December 1895 ausgetauscht werden; ihre Wirksamkeit beginnt einen Monat nach der Hinterlegung der Ratificationsurkunden.

Zu Urkund dessen haben die Unterzeichneten die gegenwärtige Vereinbarung aufgesetzt und ihre Siegel beigedrückt.

So geschehen zu Bern, am sechzehnten Juli 1895 in neun Exemplaren

---

Protokoll.

Nach Abschluss der Zusatzvereinbarung vom heutigen Tage, betreffend die Ausführungsbestimmungen zum internationalen Uebereinkommen vom 14. October 1890, haben die dazu gehörig bevollmächtigten Unterzeichneten erklärt, dass sie, im Hinblicke auf die Dringlichkeit und die wichtigen, auf dem Spiele stehenden Interessen, darüber einverstanden sind, dass, wenn nur einige der Vertragsstaaten am 15. December 1895 ihre Ratificationen hinterlegt haben, die in Rede stehende Vereinbarung gleichwohl unter diesen Staaten vom 1. Jänner 1896 ab als Sonderabkommen (§ 1, letzter Absatz, der Ausführungsbestimmungen) in Kraft treten soll.

Der schweizerische Bundesrath wird den Vertragsstaaten vor dem 20. December 1895 eine übereinstimmende Abschrift des Protokolls über die erfolgte Hinterlegung von Seiten derjenigen Mächte, welche diese Formalität erfüllt haben, zufertigen. Er bleibt ingleichen beauftragt, den am Uebereinkommen vom 14. October 1890 betheiligten Staaten den weiteren Eingang der erwähnten Ratificationen von Seiten derjenigen Staaten, welche deren Hinterlegung nach dem 15. December 1895 bewirkt haben, bekannt zu geben. Die Bestimmungen des heutigen Abkommens finden auf jeden dieser letzteren Staaten einen Monat nach dem Datum des von der schweizerischen Regierung erlassenen Benachrichtigungsschreibens Anwendung.

Im Uebrigen ist verstanden, dass von dem Tage an, wo alle bei dem Uebereinkommen vom 14. October 1890 betheiligten Staaten die Vereinbarung ratificirt haben werden, die gegenwärtige Anlage 1 der Ausführungsbestimmungen zu dem bezeichneten Uebereinkommen endgiltig ausser Kraft treten und durch die im Artikel 2 der den Gegenstand des gegenwärtigen Protokolles bildenden Vereinbarung enthaltenen Bestimmungen ausschliesslich ersetzt sein soll.

So geschehen zu Bern, am sechzehnten Juli 1895 in neun Exemplaren.

Vollziehungsprotokoll.

Die Unterzeichneten, mit gehörigen Vollmachten versehenen Vertreter der an dem internationalen Uebereinkommen vom 14. October 1890 betheiligten Staaten sind heute, am 16. Juli 1895, um 3 Uhr, zum Zwecke der Unterzeichnung der Zusatzvereinbarung, betreffend die Beifügung ergänzender Bestimmungen zum § 1 der Ausführungsbestimmungen zu dem vorgenannten Uebereinkommen und die Revision der Anlage 1 zu diesen Ausführungsbestimmungen, im Bundesrathshause zusammengetreten.

Sie haben nach Vergleichung der in ebensovielen Exemplaren als Vertragsstaaten sind vorbereiteten diplomatischen Instrumente der Vereinbarung und des diesen angefügten Protokolles, und nachdem diese Acten in guter und richtiger Form befunden worden sind, denselben ihre Unterschriften und Siegel beigefügt.

Die Zusatzvereinbarung ist, dem diplomatischen Gebrauche entsprechend, in französischer Sprache abgeschlossen und gezeichnet.

Dem gegenwärtigen Protokolle ist ein deutscher Text beigefügt. Man ist darüber einverstanden, dass dieser Text den gleichen Werth haben soll wie der französische Text, sofern es sich um den Eisenbahnverkehr handelt, bei welchem ein Staat, wo das Deutsche ausschliesslich oder neben anderen Sprachen als Geschäftssprache gilt, betheiligt ist.

Ebenso ist man einverstanden, dass die vorstehende Bestimmung sich auf das ganze internationale Uebereinkommen vom 14. October 1890, wie auch auf alle Erklärungen und Nachträge zu diesem Uebereinkommen erstrecken soll.

Seine Excellenz Herr A. des Barons Peiroleri, Minister von Italien, hat hiebei im Namen seiner Regierung den folgenden Wünschen Ausdruck gegeben:

„1. Dass die gemeinsamen Vorschriften, betreffend den Transport von Kostbarkeiten und Kunstgegenständen, sobald als möglich vollständig festgestellt werden unter Mitberücksichtigung der Bedingungen, welche bezüglich der Verpackung von den Absendern beachtet werden sollen, und der Umschreibung der Verantwortlichkeit, die bei Annahme solcher Sendungen zum Transporte die Eisenbahnen zu übernehmen haben.

2. Dass hinsichtlich der Beförderung der Leichentransporte ähnliche gemeinsame Bestimmungen zum Zwecke der Vereinheitlichung der in den vertragschliessenden Staaten in Kraft stehenden bezüglichen Gesetze und Polizeiverordnungen vereinbart werden möchten.

3. Dass, um die Anwendung der Vorschriften, betreffend die bedingungsweise zum Transporte zugelassenen Gegenstände zu erleichtern, eine permanente fachmännische Commission eingesetzt werde, wie dies in dem am 19. April 1893 vom Centralamte an den Bundesrath erstatteten Berichte in Anregung gebracht wurde. Diese Commission hätte zur Aufgabe:

a) der Anlage 1 eine neue Form zu geben in dem Sinne, dass alle Gegenstände gleichen oder ähnlichen Charakters nach den Schwierigkeiten oder den Gefahren, welche sie bei dem Transporte bieten können, in Gruppen vereinigt und für jede dieser Gruppen übereinstimmende Vorschriften, betreffend die Verpackung u. dgl., festgestellt würden;
b) die noch nicht genannten Gegenstände bei eintretendem Bedürfnisse in diejenigen Gruppen einzuordnen, deren Transportbedingungen auf sie angewendet werden können.“

Auf den Antrag des Herrn Directors des Centralamtes, welcher der Sitzung beiwohnt, haben die Unterzeichneten von dieser Erklärung des Herrn Peiroleri Kenntniss genommen und beschlossen, sie, gemäss dem Artikel 57, Ziffer 4, des Uebereinkommens vom 14. October 1890 und zum Zwecke einer sachentsprechenden Erledigung, dem Centramte zur Prüfung zu überweisen.

So geschehen zu Bern, am sechzehnten Juli 1895 in neun Exemplaren.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Neuauflage der Separatausgabe des zweiten Anhanges zum Localgütertarife, Theil II. Heft 1.

Am 1. März 1896 gelangt für den Kohlenverkehr auf den westlichen Linien der k. k. Oesterr. Staatsbahnen eine Neuauflage (Separat-Ausgabe) des zweiten Anhanges zum Localgütertarife, Theil II, Heft 1, vom 1. Jänner 1896 zur Ausgabe.

Exemplare dieser Separat-Ausgabe sind durch die betreffenden Dienststellen zum Preise von 50 Kreuzer zu beziehen.

Wien, am 26. Februar 1896. [138]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

Norddeutsch-Oesterreichischer Personenverkehr über Eger.

Einführung eines neuen Tarifes.

Mit 1. Mai 1696 tritt für den obgenannten Verkehr ein neuer Tarif in Wirksamkeit, mit welchem die Fahrpreise zwischen Wien K.F.J.B., Marienbad und Karlsbad einerseits und norddeutschen Stationen über Eger andererseits abgeändert werden.

Hiedurch werden aufgehoben:

1. Die im Tarife für den Nordeutsch-Oesterr.-Bayerischen Personenverkehr vom 1. Mai 1893 enthaltenen Fahrpreise für den Verkehr mit österreichischen Stationen;

2. Der Tarif für die Beförderung von Personen und Reisegepäck zwischen Karlsbad und Marienbad einerseits und Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke Erfurt und Hannover, sowie der Weimar-Geraer Eisenbahn andererseits, giltig vom 1. Mai 1893.

Exemplare des neuen Tarifes werden seinerzeit bei den betheiligten Verwaltungen käuflich zu erhalten sein.

Wien, am 22. Februar 1896. [139]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Russischer Eisenbahnverband.

Tarifänderung für eiserne Gasreservoirs (Gashalter).

Mit 19. April a. St. (1. Mai n. St.) 1896 ändert sich die Tarifirung der unter Pos. E 7, 65 des Tarifes, Theil I B, aufgezählten Gashalter (Gasreservoirs), indem für den russischen Durchlauf statt der Differentialtarife 9, bezw. 14 der Differentialtarif 42 zur Berechnung gelangt.

Wien, am 26. Februar 1896. [140]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Einführung von Tarifnachträgen.

Mit 15. März 1896 treten folgende Tarifnachträge in Kraft

a) Nachtrag IX zu dem ab 1. Februar 1892 giltigen Tarife, Theil II, Heft 4;
b) Nachtrag IV zu dem ab 15. Februar 1892 giltigen Ausnahmetarife, Theil IV, Heft 1.

Beide Nachträge enthalten die Aufhebung der auf den Seiten 43 und 71, bezw. 27 und 45 der betreffenden Tarife enthaltenen Frachtsätze und Fahrgebühren für den Verkehr mit den Stationen der Matráer Localeisenbahn, welche Aufhebung bereits im Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt vom 4. Februar 1896, Nr. 13, Seite 305, verlautbart wurde.

Exemplare dieser Nachträge sind bei den betheiligten Verwaltungen käuflich zu erhalten.

Wien, am 28. Februar 1896. [141]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. (Nachtrag XI zum Eilgut- und Frachtentarif.) Mit Schiffahrtsbeginne 1896 tritt Nachtrag XI zu den ab Schiffahrtsbeginn 1891 giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen und Tarifen für den Eilgut- und Frachtenverkehr in Kraft. Derselbe enthält Ergänzungen und Aenderungen der allgemeinen Tarifbestimmungen, sowie der allgemeinen Tarifvorschriften, eine Ergänzung der speciellen Vorschriften für bestimmte Transportartikel, Berichtigungen und Ergänzungen des Tarifes für Nebengebühren, eine Ergänzung des alphabetischen Verzeichnisses der im Tarife benannten Frachtgüter, eine Berichtigung, bezw. Ergänzung der Waarenclassification, ein neues Stationsverzeichniss in alphabetischer und geographischer Ordnung, endlich je eine Berichtigung und Ergänzung der Stationstarife und der Specialtarife.

Dem 13. Absatze der von den Frachtbriefen und der Uebernahme von Gütern handelnden allgemeinen Tarifbestimmungen wird eine neue Bestimmung angefügt, wonach bei fachtechnisch oder mit Phantasienamen bezeichneten Artikeln wie Göpel, Brunolein u. dergl. auch der Gattungsbegriff der Waare (landwirthschaftliche Maschinen, Lack, Anstreichmittel u. s. w.) anzuführen ist. Den von der Zahlung der Fracht handelnden Bestimmungen ist folgende Anordnung als Absatz 5 beizufügen: „Wurde der Tarif unrichtig angewendet, oder sind Rechnungsfehler bei der Festsetzung der Fracht und der Nebengebühren vorgekommen, so ist das zu wenig Geforderte nachzuzahlen, das zu viel Erhobene zurückerstatten. Ein derartiger Anspruch kann nur binnen Jahresfrist vom Tage der Zahlung an geltend gemacht werden.

In den allgemeinen Tarifvorschriften ist bei den Bestimmungen über das Frachtgut zwischen dem dritt- und dem vorletzten Absatze folgender neuer Absatz einzuschalten: „Besteht eine Sendung aus Artikeln, welche nach verschiedenen Tarifclassen tarifiren, so erfolgt bei getrennter Gewichtsangabe die Frachtberechnung getrennt für die Güter jeder einzelnen Classe (bei Gütern der Classe B für mindestens 1000 kg) unter separater Aufrundung des Gewichtes von 10 zu 10 kg. Werden Güter mehrerer Frachtgutclassen ohne getrennte Gewichtsangabe auf einem Frachtbriefe zur Beförderung übergeben, so wird die Fracht für das ganze Gewicht nach der Classe des in der Sendung enthaltenen höchst tarifirten Artikels berechnet. An Stelle der bisherigen Bestimmungen über das Eilgut treten die folgenden: Die Beförderung der Sendungen als Eilgut erfolgt auf Verlangen des Versenders, vorausgesetzt, dass das Gut nach Form, Umfang, Gewicht und sonstiger Beschaffenheit zur Beförderung mittelst Passagierschiff zugelassen

werden kann. Die Transportgebühren für Eilgüter werden berechnet:

a) der doppelte Frachtsatz der Classe I für Güter der Classe I, ferner für landwirthschaftliche Maschinen und alle sonstigen zur Beförderung mittelst Passagierschiff überhaupt zulässigen voluminösen Artikel, soweit dieselben nicht zu den sperrigen Gütern gehören;
b) der doppelte Frachtsatz der Classe A für alle Güter der Classe A und B laut Waarenclassification mit Ausschluss der in die Classe A und B rangirenden landwirthschaftlichen Maschinen und sonstigen voluminösen Artikel;
c. der dreifache Frachtsatz der Classe I für sperrige Güter mit Ausnahme der Kähne und Boote;
d. der vierfache Frachtsatz der Classe I für Kähne und Boote (wie Kanoes, Scullers, Ein-, Zwei-, Vier-, Achtriemer, Waidzillen u. dergl.).

Das geringste der Gebührenberechnung zu Grunde zu legende Gewicht beträgt ad a) und b) mindestens 10 kg, ad c) und d) mindestens 50 kg für eine Eilgutsendung; für je angefangene weitere 10 kg wird das Gewicht auf volle 10 kg aufgerundet. Werden verschieden tarifirende Eilgüter mit einem Frachtbriefe ohne getrennte Gewichtsangabe zur Beförderung übergeben, so wird die Fracht für das ganze Gewicht zu jenem Eilgutfrachtsatze berechnet, welcher für den in dem Frachtstücke enthaltenen höchst tarifirenden Artikel anzuwenden ist. Die geringste Transportsgebühr, welche für eine Eilgutsendung einzuheben ist, beträgt 30 kr., bezw. 65 Cts. oder 50 Pf.

Im Tarife für Nebengebühren lautete Absatz 1 bisher: „Ausser nachstehend angeführten Nebengebühren sind alle der Gesellschaft bei der Aufgabe, während des Transportes und bei der Abgabe der Güter erwachsenden Auslagen (beispielsweise Vorfrachten, Quaiagegebühren, Manifeststempel, Gebühren für die zoll- und steueramtliche Abfertigung, soweit diese von der Gesellschaft vermittelt werden, Pflastermauth, Reparaturskosten an Gütern, welche diese in Folge ihrer äusseren oder inneren Beschaffenheit und Natur zu ihrer Erhaltung während des Transportes bedingen etc.) zu ersetzen." Fortan gehört hinzu noch folgender Zusatz: „Desgleichen sind der Gesellschaft alle von ihr im Falle der Unterbrechung des Transportes oder der Einstellung der Schiffahrt durch Elementarereignisse oder andere Ereignisse höherer Gewalt (Hoch- und Niederwasser u. dergl.) von der Einstellung oder Unterbrechung der Schiffahrt bis zur Wiederaufnahme derselben auf das Frachtgut aufgewendeten Kosten (Ausladung, Wiedereinladung, Beistellung von Hilfs- und Bergungsobjecten u. dergl.) zu vergüten." Die Bestimmungen über die Wartegebühr erhielten folgenden, zwischen Absatz 4 und 5 derselben eingeschalteten Zusatz: „Bei Sendungen von Massengütern (Getreide, Holz, Steine etc.) in Schleppladungen, deren Ausladung die Parteien vorzunehmen haben, obliegt es denselben, um die ungesäumte Ausladung bewerkstelligen zu können, für entsprechende Ausladeplätze Sorge zu tragen. In den Bestimmungen über die Versicherung gegen Brandschäden wurde am Schlusse des Absatz 1 beigefügt, dass die Berechnung des Versicherungszuschlages für Brandschäden auf Grund der Waarenclassification erfolgt. Absatz 3 dieser Bestimmungen hat fortan zu lauten: „Ganze Schiffsladungen, deren Ein- und Ausladung die Parteien besorgen, sowie lebende Thiere, deren Ein- und Ausladung dem Versender, bezw. Empfänger obliegt, sind von der fraglichen Haftung und daher auch von der Entrichtung eines Zuschlages ausgenommen." Der vorletzte Absatz der Bestimmungen über die Versicherung der Transportgüter gegen die Wintergefahren lautet fortan wie folgt: „Die Kosten der etwa zur Versicherung von derlei Sendungen in Winterständen vorgenommenen Umladung, Schifftung, Ausladung, eventuell Einlagerung werden von der Gesellschaft getragen. Für Sendungen, welche den Versendern als wegen Eisgefahr an einer Station unterwegs ausgeladen avisirt werden, gelangen nicht die Winterstandsprämien, sondern die Gebühren wie für jene Güter zur Einhebung, welche ihre Bestimmungsstation erreicht haben (Lagergeld). Derlei Sendungen sind während der Lagerung in der Unterwegsstation gegen Wintergefahren nicht versichert."

Das Stationsverzeichniss weist gegenwärtig 187 Stationen auf, darunter 6 auf der bayerischen Donaustrecke, 42 auf der österreichischen Donaustrecke (Engelhartszell, Niederranna, Wesenufer, Obermühl, Neuhaus, Aschach, Brandstadt, (Efferding), Wilhering, Linz, Mauthausen, Wallsee, Grein, St. Nikola, Sarmingstein, Ispersdorf, Persenbeug, Ybbs, Säusenstein, Marbach, Pöchlarn, Weitenegg, Melk, Emmersdorf, Aggsbach, Spitz, Weissenkirchen, Rossatz, Stein-Krems, Hollenburg, Zwentendorf, Tulln, Greifenstein, Korneuburg, Nussdorf, Wien-Nordbahnlände, Wien-Praterquai, Wien-Donauquaibahnhof, Fischamend, Orth, Wildungsmauer, Deutsch-Altenburg, Hainburg), 66 auf der ungarischen Donaustrecke, 1 an der Raab, 5 am Franzenscanal, 2 am Begacanal, 11 auf der serbischen Donaustrecke, 19 auf der rumänischen Donaustrecke, 8 auf der bulgarischen Donaustrecke, 1 auf der russischen Donaustrecke, 3 auf der Drau-, 8 an der Theiss-, 3 auf der serbischen Savestrecke, 5 auf der ungarischen Savestrecke, 2 auf der bosnischen Savestrecke, 2 auf der bosnischen Drinastrecke.

Aus den Ergänzungen der Stationstarife ist hervorzuheben, dass nach den Haltestellen der Drina (Amalja und Zwornik) nur ein zeitweiliger Verkehr unterhalten wird; dahin bestimmte Transporte werden nur nach Rača zur Beförderung übernommen. Ab Rača erfolgt die Weiterbeförderung nach Amalja und Zwornik nur nach Zulässigkeit zu den von Fall zu Fall verlautbarten Frachtsätzen.

Deutscher Eisenbahn-Personen- und Gepäckstarif, Theil I, vom 1. April 1895. (Nachtrag I.) Am 1. April tritt ein Nachtrag I zum vorbezeichneten Tarife in Kraft, welcher neben einigen bereits früher in Geltung gesetzten Bestimmungen Aenderungen und Ergänzungen der Zusatzbestimmungen zu den §§ 11 und 30 der Verkehrsordnung, betreffend Schulfahrten und als Gepäck aufgegebene Hausirerwaaren, enthält.

Kgl. Eisenbahn-Direction Berlin. (Erweiterte Anwendung des Düngekalktarifes und des Nothstandstarifes für Düngemittel auf den Artikel „Kalkerde".) Mit Giltigkeit vom 20. Februar wurde die Aufnahme des Artikels „Kalkerde" in die Waarenverzeichnisse des Düngekalktarifes und des Nothstandstarifes für Düngemittel vom 20. Mai 1895 auch auf den Verkehr der Braunschweigischen Landeseisenbahn und der Hessischen Ludwigs-Bahn ausgedehnt. Im Verkehre der übrigen deutschen Eisenbahnen ist die Tarifmassnahme schon am 1. Februar in Kraft getreten.

Kgl. Eisenbahn-Direction Breslau. (Ausnahmesätze für gebrannte Steine.) Am 20. Februar sind von Nieder-Ullersdorf nach den Berliner Bahnhöfen und Ringbahnstationen Ausnahmesätze für gebrannte Steine zur Einführung gelangt, welche sich um 4 Pfg. für 100 kg höher stellen als die für Hansdorf im Ausnahmetarife 5 a des Berlin-Stettin-Schlesischen Gütertarifes bestehenden Sätze.

— (Wiedereröffnung von Wasserumschlagstellen.) Der Verkehr auf den Wasserumschlagstellen zu Pöpelwitz und am Oderhafen hierselbst ist am 24. Februar wieder eröffnet worden.

Kgl. Eisenbahn-Direction Kattowitz. (Verschiebegebühr in der Wasserumschlagstelle Kosel (Oderhafen.) Für alle an der Wasserumschlagstelle Kosel (Oderhafen) umzuschlagenden Sendungen wird vom 10. April ab neben der tarifmässigen Fracht für Kosel (Oderhafen) eine Verschiebegebühr von 50 Pfg. für den Wagen erhoben werden.

— (Wiedereröffnung der Wasserumschlagstelle Kosel [Oderhafen].) Der Verkehr auf der Wasserumschlagstelle Kosel (Oderhafen) ist am 24. Februar wieder eröffnet worden.

Deutsch-Niederländischer Eisenbahnverband. (Einbeziehung der Stationen Görlitz und Kohlfurt in den Ausnahmetarif B des Specialtarifes I.) Mit 24. Februar sind die Stationen Görlitz und Kohlfurt des Eisenbahn-Directionsbezirkes Breslau mit directen Frachtsätzen, welche jedoch nur in der Richtung nach den niederländischen Hafenstationen Giltigkeit haben, in den im obigen Verband bestehenden Ausnahmetarif B für Eisen und Stahl des Specialtarifes I einbezogen worden.

Breslau-Warschauer Eisenbahn. (Anwendung des Ausnahmetarifes 5 [Eisenschlacken].) Der im Binnen-Gütertarife enthaltene Ausnahmetarif 5 (Eisenschlacken) wird mit sofortiger Giltigkeit auch auf den Verkehr zwischen Wilhelmsbrück und Kempen ausgedehnt.

1 Fortlaufende Nummer	2 Die Publication erfolgt von der	3 und im Namen der	4 Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	5 für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5 nach	6 bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	7 und gilt in der Zeit	8 Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	9 Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	10 Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	11 Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	12 Art der Durchführung	13 Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	14 Besondere Bemerkungen
549	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn, Südbahn-Gesellschaft, Böhm. Nordbahn-Gesellschaft, Buschtěhrader Eisenbahn, Aussig-Teplitzer Eisenbahn, Eisenbahn Wien-Aspang, Böhm. Commercialbahnen und Kaschau-Oderberger Eisenbahn	1. Kleie, Klee, Kleeheu, Futterkräuter, Futterrüben, Häckerling, Häcksel, Kaff, Ohm, Spreu, Schlämpe, Spülicht, Trähern, Trestern, Malzkeime, Oelkuchen und Oelkuchenmehl; 2. Heu und Stroh; 3. Holzwolle, Torf- und Waldstreu	Rücksichtlich der im Abschnitte A des Localgütertarifes der k. k. österr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 1 und 2, aufgeführten Bahnlinien	Rücksichtlich der Hauptbahnstrecken der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, Kaiser Ferdinands-Nordbahn, der Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn und der Böhm. Nordbahn-Gesellschaft, incl. der Localbahn Schluckenau-Nixdorf, dann der österr. Linien der Südbahn-Gesellschaft, sowie der Linien der Buschtěhrader Eisenbahn	Aufgabe als Frachtgut mit von der Versandt- bis zur Bestimmungsstation direct lautenden Frachtbriefen, auf welchen eine Gemeinde des vom Mäusefrass heimgesuchten Gebietes, welches ganz Böhmen mit Ausnahme der politischen Bezirke Asch, Bischofteinitz, Chotěboř, Deutschbrod, Gabel, Gablonz, Graslitz, Hohenmaut, Kaplitz, Klattau, Königgrätz, Königinhof, Krumau, Landskron, Ledeč, Leitomischl, Neubidžov, Pardubitz, Neustadt, Pilsen, Plan, Polička, Reichenau, Reichenberg, Rumburg, Schluckenau, Schüttenhofen, Selčan, Semil, Tachau, Taus, Tepl und Trautenau umfasst, als Empfänger zu erscheinen hat. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen, ferner **Abfuhr der Sendungen in der Bestimmungsstation mittelst Strassenfuhrwerk.** Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken und sich diese Leistungen auf den betreffenden Frachtbriefen bahnämtlich bestätigen zu lassen, was bezüglich des Aufladens sogleich bei der Aufgabe, hinsichtlich des Abladens aber sogleich beim Bezuge der Sendungen zu geschehen hat. Den Frachtbriefen jener Sendungen, bei deren Transport begünstigte Strecken der k. k. österr. Staatsbahnen in Betracht kommen, ist schon bei der Aufgabe je ein nach dem umstehend angeführten Muster in allen seinen Theilen vorschriftsmässig ausgefertigter Cumulativ-Bestellzettel anzuheften. Frachtbrief und Cumulativ-Bestellzettel haben vollkommen übereinzustimmen, und darf demzufolge auch der letztere über kein grösseres Quantum als eine Wagenladung lauten. Zu den Sendungen auf den übrigen betheiligten Bahnen, wo die Frachtermässigung im Rückvergütungswege Anwendung findet, sind ebensolche Cumulativ-Bestellzettel, jedoch erst mit dem bezüglichen Rückvergütungsansuchen beizubringen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. Juli 1896	Localtarife der betheiligten Bahnen	Verschieden	Für Entfernungen bis zu 200 km 0·10 kr., von über 200 km 0·08 kr.	Verschieden	Im Kartirungswege		Diese Begünstigung gilt sowohl für den Localverkehr, als auch rücksichtlich der eigenen Strecken jeder einzelnen betheiligten Verwaltung für den Verkehr mit den anderen österr. Eisenbahnen, insoweit es sich um Sendungen nach dem durch Mäusefrass verheerten nebenstehend umschriebenen Gebiete Böhmens handelt. Kommen hiebei getrennte Strecken des k. k. Staatsbahnnetzes zur Benützung, so wird der Frachtberechnung die Summe der einzelnen Kilometer-Entfernungen zu Grunde gelegt. Der auf der Südnorddeutschen Verbindungsbahn bestehende Frachtzuschlag wird vorliegendenfalls nicht eingehoben. Auf der Kaschau-Oderberger Eisenbahn endlich findet die Frachtermässigung nur insolange Anwendung, als die daselbst bestehenden Ausnahmetarife nicht billiger sind
										Für die Artikel ad 1. und 3.: 0·13 kr.; für die Artikel ad 2.: für Entfernungen auf jeder einzelnen Bahn bis 200 km 0·13 kr., über 200 km 0·10 kr.		Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe nebst dazu gehörigen Cumulativ-Bestellzetteln, welche von der als Empfänger und Besteller der Sendungen erscheinenden Gemeinde längstens bis Ende September 1896 bei der Empfangsbahn zu erfolgen hat. Diese Frachtbelege werden bei Liquidirung der Refactiebeträge bahnseitig zurückbehalten. Bei verspäteter Vorlage erlischt jeder Anspruch auf Vergütung	
				Rücksichtlich der Aussig-Teplitzer Eisenbahn und der Eisenbahn Wien-Aspang	Rücksichtlich der Localbahnstrecken der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft und der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, ferner der Localbahnstrecken der Böhmischen Nordbahn-Gesellschaft: Böhm.-Kamnitz—Steinschönau und Röhrsdorf—Zwickau i. B., der Strecken der Böhm. Commercialbahnen und der österreichischen Linien der Kaschau-Oderberger Eisenbahn					0·13 kr. / 0·15 kr.				
										pro 100 kg und 1 km einschliesslich der Manipulationsgebühr bei Wahrung der Minimal-Frachtgebühr von ö. W. fl. 4·— pro Frachtbrief und Wagen				

Cumulativ-Bestellzettel.

Das gefertigte Gemeindeamt in . . . . hestellt in . . . . für den Bedarf der nachheuannten Gemeindeangehörigen folgende Quantitäten an Futter-, hezw. Streuartikel:

Vor- und Zuname des Gemeindeangehörigen	Bezeichnung des Artikels	Quantum in Kilogramm	Anmerkung
	Zusammen . . .		

Dieses Gesammtquantum wird in der Station . . . . unter der Adresse des gefertigten Gemeiudeamtes nach der Station . . . . aufgegehen und in der letztgenannten Station mittelst Strassenfuhrwerkes abgeführt werden.

Das Aufladen der Sendung wird vom Ahsender, das Abladen derselben hingegen vom Empfänger auf eigene Kosten innerhalh der tarifmässigen Frist hewirkt.

Das Gemeindeamt verpflichtet sich gleichzeitig, das bezogene Quantum vorstehend hezeichneter Artikel nur an die genannten Gemeiudeangehörigen zur Verwendung im eigenen Wirthschaftshetriebe abzugehen.

Gemeindeamt . . . . den . . . . 1896.

L. S. Unterschrift:

Die gefertigte k. k. Bezirkshauptmannschaft hestätigt, dass das vorhezifferte Quantum hezeichneter Artikel zur Verwendung im eigenen Bereiche der genannten Gemeindeangehörigen bestimmt und dem Wirthschaftshetriebe derselhen angemessen ist, daher die hiefür Seitens der österr. Eisenhahn-Verwaltungen vorgesehenen Frachtermässigungen Anwendung finden könuen. Weiters wird auch hestätigt, dass die ohige Gemeinde in jenen von den Mäuseverheerungen hetroffenen Gebietstheil Böhmens fällt, welcher mit Ausnahme der politischen Bezirke: Asch, Bischofteinitz, Chotěboř, Deutschhrod, Gabel, Gahlonz, Graslitz, Hohenmaut, Kaplitz, Klattau, Königgrätz, Königinhof, Krumau, Landskron, Ledeč, Leitomischl, Neubydžow, Pardubitz, Neustadt, Pilsen, Plan, Polička, Reichenau, Reichenherg, Rumhurg, Schluckenau, Schüttenhofen, Selčan, Semil, Tachau, Taus, Tepl nnd Trautenau, das ganze Laud umfasst.

K. k. Bezirkshauptmannschaft . . . . den . . . . 1896.

L. S. Unterschrift:

Anmerkung. Der Cumulativ-Bestellzettel darf über kein grösseres Quantum als eine Wagenladung lauten.

Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Angabe der Berichtigung, beziehungsweise Umschreibung derselben	Bemerkungen
						von	nach		
16	Nr. 18 vom 15. Februar 1896	456	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Königl. ungar. Staatseisenbahnen, Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Kaschau-Oderberger E.	a) Petroleum, raffinirt	Trzebinia	Budapest-Józsefváros Budapest-Ferenczváros Budapest-kiterö Budapest-nyugoti p. u. Budapest-Lipótváros	Der in der Rubrik 10 sub a) bezifferte zugestandene Frachtsatz von 101·1 soll richtig 100·1 kr. lauten	
17	Nr. 23 vom 27. Februar 1896	521	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	K.k.St.B. Oe.U.St.E.G. K.U.St.B. K.O.B.	Holz des Specialtarifes 2	Sambor	a) Wien Nordbahnhof, Wien Staatsbahnhof, Floridsdorf, Jedlesee transito und Stadlau	In der Tabelle auf Seite 466, Auflieferungs-Station „Sambor" ist der bestehende Frachtsatz sub a) von „100·2 kr." auf „**102·0 kr.**" richtig zu stellen	

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

Erläuternde Bemerkungen zu der Zusatzvereinbarung zum internationalen Uebereinkommen vom 14. October 1890, R.-G.-Bl. Nr. 186 ex 1892, betreffend die Beifügung zusätzlicher Vorschriften zu § 1 der Ausführungsbestimmungen und die Aenderung der Anlage 1 zu diesen Bestimmungen.

Die in der Anlage 1 zu den Ausführungsbestimmungen des internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahn-Frachtverkehr, R.-G.-Bl. Nr. 186 ex 1892, enthaltenen technischen Vorschriften über die bedingungsweise zur Beförderung zugelassenen Gegenstände stammen aus dem Jahre 1886 und entsprechen in vielen Punkten nicht mehr den inzwischen hervorgetretenen Verkehrsbedürfnissen.

So gestattet diese Anlage 1 nur den Transport der in Nr. I bis XXXV aufgenommenen Gegenstände, während in der correspondirenden Anlage B des am 1. Jänner 1893 in Kraft getretenen österreichisch-ungarischen Eisenbahn-Betriebsreglements, sowie der deutschen Verkehrsordnung neben diesen in übereinstimmender Weise unter Nr. I bis XXXV enthaltenen Gegenständen auch noch für den Transport einer erheblichen Anzahl anderer Artikel (Nr. XXXVI bis LIII) Vorsorge getroffen ist.

In der Absicht, diesem Mangel abzuhelfen und eine den thatsächlichen Verkehrsbedürfnissen entsprechende Gestaltung der Anlage 1 zum internationalen Uebereinkommen herbeizuführen, hat der schweizerische Bundesrath schon im Juni 1893 eine Conferenz von fachmännischen Delegirten der an dem genannten Uebereinkommen betheiligten Staaten einberufen, um zu prüfen, ob und inwieweit Aenderungen und Ergänzungen der besagten Anlage 1 erforderlich seien.

Bei dieser Conferenz waren alle Vertragsstaaten vertreten, mit Ausnahme Italiens und Russlands, welche Staaten jedoch nachträglich den gefassten Beschlüssen beigetreten sind.

Diese Conferenz hat die vorliegende „Zusatzvereinbarung“ entworfen, welche im wesentlichen die vorerwähnten in der Praxis bewährten Bestimmungen des österreichisch-ungarischen Eisenbahn-Betriebsreglements und der deutschen Verkehrsordnung enthält.

Da jedoch mit der Möglichkeit zu rechnen war, dass das Ergebniss der Berner Conferenz vom Jahre 1893 erst nach Verlauf einer längeren Zeit — wie dies thatsächlich eingetreten ist — die Genehmigung sämmtlicher Vertragsstaaten erhalten könnte, haben die Regierungen Oesterreich-Ungarns, Belgiens, Deutschlands, Luxemburgs, der Niederlande und der Schweiz für die Zwischenzeit auf Grund des § 1 der Ausführungsbestimmungen zum internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr ein Sonderabkommen getroffen, wonach die Bestimmungen dieser „Zusatzvereinbarung“ mit 1. März 1894, R.-G.-Bl. Nr. 25, bezw. mit 1. Juni 1894, R.-G.-Bl. Nr. 81, vorläufig für den wechselseitigen Verkehr der genannten Staaten unter einander in Wirksamkeit getreten sind.

Die materiellen Vorschriften dieser „Zusatzvereinbarung“ werden somit einerseits im internen österreichisch-ungarischen Verkehre bereits seit 1. Jänner 1893 und andererseits für einen grossen Theil der internationalen Verkehre, an welchen Oesterreich-Ungarn betheiligt ist, seit 1. März, bezw. 1. Juni 1894 gehandhabt, ohne dass dieselben Anlass zu einem Anstande gegeben hätten.

Nach Beseitigung gewisser formaler Schwierigkeiten wurde diese „Zusatzvereinbarung“ endlich zu Bern am 16. Juli 1895 durch die diplomatischen Vertreter sämmtlicher Vertragsstaaten unterzeichnet, wodurch der Entwurf der fachmännischen Conferenz vom Jahre 1893 ohne Aenderung des Inhaltes in einen Staatsvertrag umgewandelt worden ist.

Neben dieser „Zusatzvereinbarung“ wurde gleichzeitig ein Protokoll ausgefertigt, welches die provisorische Verfügung trifft, dass wenn bis zum 15. December 1895 die Ratificationen aller betheiligten Staaten nicht eingelangt sein sollten, die „Zusatzvereinbarung“ nichtsdestoweniger am 1. Jänner 1896 als Specialvereinbarung im Sinne des § 1 (Schlusssatz) der Ausführungsbestimmungen zum internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr zwischen jenen Staaten in Kraft treten soll, Seitens welcher bis dahin die Ratificationen erfolgt sein würden. Sobald alle Ratificationen eingelangt sein werden, tritt die „Zusatzvereinbarung“ definitiv an Stelle der bisher diesfalls geltenden Bestimmungen der Anlage 1 zum internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr.

Im Sinne dieser Protokollarbestimmung haben zu Bern am 18. December 1895 Belgien, Deutschland, Frankreich, Italien, Luxemburg, Russland und die Schweiz die Ratificationen beim schweizerischen Bundesrathe hinterlegt, und ist sohin zwischen diesen Staaten die „Zusatzvereinbarung“ mit 1. Jänner 1896, jedoch — wie schon oben erwähnt — nur als Specialvereinbarung im Sinne des § 1 der Ausführungsbestimmungen zum internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr in Kraft getreten.

Oesterreich-Ungarn und die Niederlande konnten zum besagten Termine ihre Ratificationsinstrumente nicht hinterlegen, weil die vorher nothwendige parlamentarische Behandlung der „Zusatzvereinbarung“ noch nicht erfolgt war.

Die dieser parlamentarischen Behandlung nunmehr zugeführte „Zusatzvereinbarung“, sowie die diesfalls aufgenommenen Protokolle sind dem diplomatischen Gebrauche gemäss in französischer Sprache abgefasst und unterzeichnet. Dem Vollziehungsprotokoll ist aber ein deutscher Text der „Zusatzvereinbarung“ und des Protokolles selbst beigefügt mit der ausdrücklichen Bemerkung, dass dieser Text den gleichen Werth haben soll, wie der französische Text, sofern es sich um den Eisenbahnverkehr handelt, bei welchem ein Staat betheiligt ist, in welchem die deutsche Sprache ausschliesslich oder neben anderen Sprachen als Geschäftssprache gilt.

Anlangend die meritorischen Bestimmungen der „Zusatzvereinbarung“, so wird zu denselben Nachstehendes bemerkt:

Zu Artikel 1.

Die Zulassung der Beförderung von Kostbarkeiten und Kunstgegenständen, sowie von Leichen konnte nur im Allgemeinen ausgesprochen werden; die Aufstellung einheitlicher Detailvorschriften — so wünschenswerth dieselbe gewesen wäre — unterblieb, weil die diesfalls in den einzelnen Vertragsstaaten bestehenden Vorschriften sehr erheblich von einander abweichen.

Zu Artikel 2.

Unter neuerlicher Betonung des Umstandes, dass die in diesen Artikel aufgenommenen Bestimmungen im Wesentlichen jenen der Anlage B zum österreichisch-ungarischen Betriebsreglement und zur deutschen Verkehrsordnung entsprechen, wird auch noch darauf hingewiesen, dass diese Bestimmungen rein technischer Natur und vorzugsweise die einzuhaltenden Verpackungsvorschriften enthalten, sohin mit den im internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr geregelten frachtrechtlichen Fragen in keinem Zusammenhange stehen.

Im Einzelnen ist zu bemerken: Die Vorschriften unter Nr. I bis XXXV der „Zusatzvereinbarung“ correspondiren mit Ausnahme einiger Ergänzungen und Verbesserungen von untergeordneter Bedeutung im übrigen vollkommen mit jenen der bisherigen Anlage 1 zu diesem Uebereinkommen, sowie der Anlage B zum österreichisch-ungarischen Eisenbahn-Betriebsreglement und zur deutschen Verkehrsordnung.

Die Bestimmungen unter Nr. XXXVI bis LIII sind in der derzeitigen Anlage 1 zum internationalen Uebereinkommen noch nicht enthalten und in die „Zusatzvereinbarung“ neu aufgenommen worden; dieselben entsprechen aber, wie bereits mehrfach hervorgehoben wurde, den einschlägigen Vorschriften der Anlage B zum österreichisch-ungarischen Eisenbahn-Betriebsreglement und zur deutschen Verkehrsordnung.

Es sind jedoch in die „Zusatzvereinbarung“ — da hiefür das Vorhandensein eines Bedürfnisses im internationalen Verkehre nicht anerkannt werden konnte — die nachstehenden Beförderungsbestimmungen der Anlage B zum österreichisch-ungarischen Eisenbahn-Betriebsreglement, bezw. zur deutschen Verkehrsordnung nicht aufgenommen worden:

Nr. XLII a (Zündbänder und Zündblättchen [amorces]).
Nr. XLIV a (Gasförmige Kohlensäure und Grubengas).
Nr. L a (Gefettete Eisen- und Stahlspäne etc.)

Weiters konnten die in Nr. XXXV a der Anlage B zum Betriebsreglement, bezw. in der Verordnung vom 1. August 1893 (R.-G.-Bl. Nr. 126), betreffend die Regelung des Transportes explosiver Gegenstände auf Eisenbahnen, behandelten explosiven Gegenstände in die „Zusatzvereinbarung“ nicht aufgenommen werden, und bleiben daher dieselben nach wie vor von der Abfertigung mit directen Frachtbriefen auf Grund des internationalen Uebereinkommens ausgeschlossen, weil die für die Zulassung überhaupt, den Transport und den Vertrieb derartiger Artikel in den einzelnen Staaten bestehenden Bestimmungen so wesentlich von einander abweichen, dass die Vereinbarung einheitlicher Vorschriften nicht möglich war. Nur rücksichtlich des gegenseitigen Verkehres mit Deutschland ist es gelungen, im Gegenstande ein weitergehendes Sonderabkommen vom 15. Februar 1895 (R.-G.-Bl. Nr. 24) im Sinne des § 1 der Ausführungsbestimmungen zum internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr abzuschliessen.

Die Schlussbestimmung hat endlich den Zweck, behufs Ermöglichung der rascheren Berücksichtigung auftretender Verkehrsbedürfnisse die bedingungsweise Zulassung von Gütern, die vom Transporte auf Grund des internationalen Uebereinkommens ausgeschlossen sind, oder die Bewilligung leichterer

Beförderungsbedingungen für den Verkehr zwischen zwei oder mehreren Vertragsstaaten nicht wie bisher nur durch Vereinbarung der Regierungen, sondern auch durch Tarifbestimmungen der betheiligten Bahnen zu ermöglichen.

Sobald die „Zusatzvereinbarung" nach Hinterlegung der Ratificationen aller betheiligten Staaten einen integrirenden Bestandtheil des internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahn-Frachtverkehr bilden wird, treten nebst der bisherigen Anlage 1 dieses internationalen Uebereinkommens auch alle bisher abgeschlossenen Sonderabkommen ausser Kraft, mit Ausnahme jenes, welches mit Deutschland am 15. Februar 1895 (R.-G.-Bl. Nr. 24) eingegangen worden ist.

In der 457. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 28. Februar fragen die Abgeordneten Špindler und Genossen den Herrn Eisenbahnminister in einer Interpellation, was er zu thun gedenke, um einer Erhöhung der Tarife Seitens der Aussig-Teplitzer Bahn vorzubeugen und dadurch die inländische Industrie und Landwirthschaft, namentlich jene des Elbethalgebietes, vor ungerechtfertigten Forderungen der Privatbahnen zu schützen.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Linie Wien—Krakau: Herstellung eines Wächterhauses.) An Stelle des zur Bedienung des Schrankens in km 289·481 befindlichen altartigen Wächterhauses in der Gemeinde Petrowitz wurde nächst der Wegübersetzung in km 289·557 ein neues Wächterhaus nebst Nebengebäude hergestellt. [19. Februar, Z. 1328/I.]

— (Linie Prerau—Olmütz: Schuppen in Brodek.) Als Ersatz des in der Station Brodek bestehenden, zur Aufnahme von Holz und Kohle dienenden und nun baufällig gewordenen Schuppens wurde ein neuer Schuppen hergestellt. [17. Februar, Z. 1237/I.]

— (Linie Schönbrunn—Troppau: Eisschuppen in Troppau.) Für Zwecke der gräfl. Larisch-Moennich'schen Brauhausverwaltung in Karwin wurde in der Station Troppau ein Eisschuppen hergestellt. [18. Februar, Z. 1295/I.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Internationales Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr. (Bahnhofvorschrift im Frachtbriefe.) Am 7. März 1894 wurde eine Wagenladung Gascoaks in Emmerich, Station der Niederländischen Staatsbahn, mit internationalem Frachtbriefe zur Beförderung nach Amsterdam aufgegeben. Im Frachtbriefe hatte der Absender weder die Versandt-, noch die Empfangsbahn und ebensowenig die Empfangsstation an der dafür besonders vorgesehenen Stelle angegeben. Dagegen enthielt der Frachtbrief in dem für die Adresse bestimmten Theile, und zwar hinter der Angabe der Bestimmungsstation „Amsterdam", die Bezeichnung „Holländische Eisenbahn". Die Versandtstation hat die Sendung gleich den ohne jede nähere Bezeichnung der Empfangsbahn, bezw. des Empfangsbahnhofes aufgegebenen Sendungen auf Amsterdam-Kadijk, Station der Niederländischen Staatsbahn, abgefertigt, während bei Beachtung der hinter der Angabe der Bestimmungsstation enthaltenen Vorschrift „Holländische Eisenbahn" die Sendung auf Amsterdam-Ostenburgergracht abzufertigen gewesen wäre. Entgegen der von anderer Seite vertretenen Ansicht, dass die Versandtstation richtig verfahren sei, weil die Bezeichnung „Holländische Eisenbahn" nur in dem für die Adresse bestimmten Raume des Frachtbriefes sich befinde und die für die Vorschrift der Empfangsbahn, bezw. Empfangsstation vorgesehene Stelle leer geblieben, also eine in gehöriger Form gegebene Bahnhofvorschrift nicht vorhanden gewesen und dass es angezeigt sei, mit Nachdruck auf eine correcte Ausfüllung der Frachtbriefe hinzuwirken, ist im Ausschusse für Angelegenheiten des Güterverkehres im Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, welchem diese Angelegenheit zur Entscheidung vorgelegen ist, die Auffassung zum Siege gelangt, dass in Berücksichtigung des thatsächlichen Zustandes und der in ähnlichen Fällen bisher geübten Praxis die im Frachtbriefe, wenn auch nicht an richtiger Stelle, enthaltene Bezeichnung „Holländische Eisenbahn" im Specialfalle als nähere Bezeichnung der Empfangsstation anzusehen war und die Sendung demgemäss hätte abgefertigt werden sollen. Diese Erledigung soll indes nicht verbindlich sein für die grundsätzliche Entscheidung, welche über die Erfordernisse einer wirksamen Bahnhofvorschrift im internationalen Frachtbriefe vom genannten Ausschusse in Aussicht genommen ist.

[Zeitschrift für den internationalen Eisenbahntransport Nr. 12 ex 1895, S. 513.]

Verkehrsstörungen und Behebung von solchen.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen: (Eisenbahn-Betriebsdirection Wien.)

28. Februar. Verkehr auf der Localbahn Göpfritz—Gross-Siegharts wieder aufgenommen.

Oesterr. Nordwestbahn:

1. März. Wegen Schneeverwehung Gesammtverkehr in der Strecke Loschowitz—Wernstadt der Localbahn Gross-Priesen—Wernstadt—Auscha eingestellt.

2. März. Gesammtverkehr in der Strecke Loschowitz—Wernstadt mit Zug 7103 wieder aufgenommen.

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd.

Abfahrten ab Triest in der Woche vom 28. Februar bis zum 5. März.

Adriatischer Dienst.

28. Februar, um 7 Uhr Früh: Dampfer „Danubio", Capitän L. Soich, nach Dalmatien bis Spizza, mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Traù, Spalato, Carober, Milnà, Cittavecchia, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Curzola, Orebich, Terstenik, Meleda, Gravosa, Ragusavecchia, Castelnuovo, Teodo, Perasto, Risano, Perzagno, Cattaro und Budua.

28. „ um Mitternacht: Dampfer „Carlotta", Capitän M. Zurich, nach Venedig.

29. „ um 7 Uhr Früh: Dampfer „Najade", Capitän P. Badessich, nach Dalmatien und Metkovich, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Postire, Pucischie, Macarsca, Gradaz und Fort-Opus.

2. März, um Mitternacht: Dampfer „Massimiliano", Capitän A. Mocole, nach Venedig.

3. „ um 7 Uhr Früh: Dampfer „Thetis", Capitän L. Lucovich, nach Dalmatien bis Cattaro, mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Zaravecchia, Sebenico, Spalato, Lesina, Curzola, Gravosa, Castelnuovo (Megline), Perasto, Risano und Perzagno.

4. „ um 7 Uhr Früh: Dampfer „Tritone", Capitän F Tosoni, nach Dalmatien und Metkovich, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Almissa, Macarsca, S. Giorgio di Lesina, Trapano und Fort-Opus, überdies S. Martino und Gelsa auf der Rückfahrt; Anschluss in Pola nach Cherso, Rabaz, Abbazia, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Valcassione und Porto Manzo.

4. „ um Mitternacht: Dampfer „Carlotta", Capitän M. Zurich, nach Venedig.

5. „ um 6 Uhr Abends: Dampfer „Graf Wurmbrand", Capitän A. Bilaffer Eildampfer nach Cattaro, mit Berührung von Pola, Zara Spalato und Gravosa.

Levante- und Mittelmeer-Dienst.

1. März, um 11 Uhr Vormittags: Dampfer „Jupiter", Capitän G. Vitaglich nach Smyrna, mit Berührung von Lussinpiccolo, Spalato, Gravosa, Cattaro, Antivari, Dulcigno, S. Giov. di Medua, Durazzo, Valona, Santi Quaranta, Corfu, Argostoli, Zante, Canea, Rethymo, Candien, Vathy, Cesmè und Khios.

1. „ um 7 Uhr Früh: Dampfer „Minerva", Capitän C. Androvich, nach Thessalien und Constantinopel mit Verlängerung bis Braila, mit Berührung von Fiume, Corfu, Patras, Catacolo, Calamata, Syra, Piräus, Volo, Salonich, Cavalla, Lagos, Dedeagh, Dardanellen, Gallipoli, Rodosto, Burgas, Varna, Kustendje, Odessa, Sulina und Galatz. Ueberschiffung in Corfu nach Sajada, Parga, Prevesa und Salaghora.

4. „ um Mittag: Dampfer „Habsburg", Capitän P. Mersa, nach Alexandrien, mit Berührung von Brindisi und Ueberschiffung in Alexandrien nach Port Said, Jaffa, Beyruth, Larnaca und Rhodus.

5. „ um 11 Uhr Vormittags: Dampfer „Achille", Capitän C. Klun, nach Constantinopel und Batum mit Berührung von Brindisi, Santi Quaranta, Corfu, Patras, Piräus, Dardanellen, Ineboli, Samsun, Kerasund, Rizeh und Trapezunt. Für Passagiere und Werthsachen Ueberschiffung in Corfu nach Albanien, in Piräus nach Thessalien und in Constantinopel nach Varna, Burgas, Kustendje, Odessa, Sulina, Galatz und Braila.

Dienst nach Ostindien, China und Japan.

3. März, um Mittag: Dampfer „Imperator", Capitän G. Nicolich, nach Bombay, mit Berührung von Brindisi, Port Said, Suez und Aden. Anschluss in Bombay nach China und Japan bis Kobe.

20. März, um 4 Uhr Nachm.: Dampfer „Vindobona", Capitän C. Bellen, nach Indien, China und Japan, mit Berührung von Fiume, Port Said, Suez, Aden, Kurrachee, Bombay, Colombo, Penang, Singapore, Hongkong, Shanghai und Kobe.

Die Ladung nach Madras, und Calcutta wird in Colombo auf den Dampfer der Zweiglinie Colombo—Madras—Calcutta überschifft.

Ohne Haftung für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Contumaz-Massregeln.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
539	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Steinsalz (aus Pos. 8 5 der Güterclassification des Tarifes, Theil I)	Siehe Tabelle		Einhaltung der tarifmässigen Bestimmungen	Bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis Ende December 1896	Localtarife der betheiligten Verwaltungen		Siehe Tabelle		Im Kartirungswege		

Stationen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Nach	Von Bochnia, bei Aufgabe von 5000 Kilogramm (a)	Von Bochnia, bei Aufgabe von 10.000 Kilogramm (b)	Von Wieliczka, bei Aufgabe von 5000 Kilogramm (a)	Von Wieliczka, bei Aufgabe von 10.000 Kilogramm (b)
	pro 100 Kilogramm in Kreuzern			
Andrychau	54	52	40	38
Angern	149	131	139	122
Anspitz	144	127	134	118
Bedihošt	120	105	110	96
Bielitz	61	57	51	48
Bisenz-Pisek	125	110	115	101
Bistritz a. H.	110	97	100	88
Branowitz	142	124	132	115
Brodek	110	97	100	88
Brünn	134	118	124	109
Chirlitz-Turas	132	116	122	107
Chropin	110	97	100	88
Chybi	62	58	52	49
Dobran	84	75	74	66
Drösing	144	127	134	118
Dürnkrut	147	129	137	120
Dzieditz	56	53	46	44
Eywanowitz	118	103	108	94
Feldsberg	141	124	131	115
Floridsdorf	159	140	149	131
Frankstadt a. R.	94	83	84	74
Freiheitau	86	76	76	67
Friedek-Mistek	86	76	76	67
Friedland	89	79	79	70
Gänserndorf	152	134	142	125
Göding	132	115	122	106
Golleschau	72	65	62	56
Granica	45	42	35	33
Grussbach-Schönau	149	131	139	122
Haugsdorf	158	139	148	130
Hohenau	142	125	132	116
Holleschau	114	100	104	91
Holubitz	126	111	116	102
Hotzendorf	99	88	89	79
Hradisch	121	106	111	97
Hruschau	78	70	68	61
Hullein	111	98	101	89
Jawiszowice	52	48	42	39
Kadolz-Mailberg	156	137	146	128
Kenty	58	56	44	42
Kojetein	112	98	102	89
Kostel	141	123	131	114
Krasna	102	90	92	81
Kremsier	114	100	104	91
Krzenowitz	127	112	117	103
Krzeszowice	32	30	22	21
Kunowitz-Louczka	106	94	96	85
Kwassitz-Tlumatschan	114	100	104	91
Laa	151	133	141	124
Leipnik	102	90	92	81
Libiąc	42	39	32	30
Lodygowice	66	61	56	52
Lundenburg	137	121	127	112
Luschitz	133	117	123	108
Mähr.-Neudorf	134	118	124	109
Mähr.-Ostrau und Ostrau-Montanbahn	79	71	69	62
Mödritz	136	120	126	111
Myslowitz	49	46	39	37
Napagedl	117	103	107	94
Neusiedl-Dürnholz	147	129	137	120
Nezamislitz	115	101	105	92
Nikolsburg	144	126	134	117
Ober-Gerspitz	135	119	125	110
Oderberg	76	68	66	59
Olmütz	114	100	104	91
Pernhofen-Wulzeshofen	153	135	143	126
Petrowitz	70	64	60	55
Pohl	94	84	84	75
Prerau	106	94	96	85
Prossnitz	120	105	110	96
Pruchna	65	61	55	52
Radwanitz	106	94	96	85
Raigern	138	121	128	112
Rausnitz-Slawikowitz	125	110	115	101
Rohatetz	130	114	120	105
Rohrbach-Seelowitz	139	122	129	113
Saitz	143	125	133	116
Schönbrunn	81	72	71	63
Skotschau	69	63	59	54
Sokolnitz	130	114	120	105
Stauding	86	77	76	68
Sternberg	118	104	108	95
Szczakowa	44	41	34	32
Teschen	76	69	66	60
Troppau	90	80	80	71
Trzebinia	38	35	28	26
Wadowice	49	47	35	33
Wagram	156	137	146	128
Wallachisch-Meseritsch	102	90	92	81
Weisskirchen	97	86	87	77
Wischau	120	106	110	97
Wrbatek	118	104	108	95
Zabierzow	28	25	18	16
Zauchtel	90	80	80	71
Zellerndorf	160	141	150	132

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
									Pfennige					
540	Oesterreichischen Nordwestbahn	Betheiligten Verwaltungen	Gerste	Auspitz	Laube, Tetschen Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz	Bei Aufgabe resp. Bezahlung der Fracht für den Frachtbrief und Wagen, und zwar für mindestens 10.000 kg	14 Tage nach erfolgter Publication bis auf Weiteres, längstens bis Ende April 1896	Elbeumschlagstarif für Oesterreich vom 1. Jänner 1893	158	145 *)	13	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf den Namen des Reclamanten als Aufgeber lautenden Aufnahmsscheine, bezw. Frachtbrief-Duplicate für den Bahntransport zum Umschlagsplatz und der Schiffsconnossements für die Verschiffung per Elbe. Diese Documente, welche keinen bahnämtlichen Rückvergütungsstempel tragen dürfen, sind längstens bis Ende August 1896 in Vorlage zu bringen	*) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten; dieselbe beträgt 5 Pfennige pro 100 kg. Die vorstehenden Frachtsätze finden nur auf Sendungen Anwendung, welche für Berlin oder darüber hinaus gelegene Stationen bestimmt sind
				Branowitz					158	140 *)	18			
				Göding					172	135 *)	37			
				Kostel					158	146 *)	12			
				Lundenburg					158	142 *)	16			
				Rohrbach-Seel.					158	136 *)	22			
				Auspitz	Schönpriesen-Umschlag				153	140 *)	13			
				Branowitz					153	135 *)	18			
				Göding					167	130 *)	37			
				Kostel					153	141 *)	12			
				Lundenburg					153	137 *)	16			
				Rohrbach-Seel.					153	131 *)	22			
				Auspitz	Dresden-Elbquai				194	181	13			
				Branowitz					194	176	18			
				Göding					208	171	37			
				Kostel					194	182	12			
				Lundenburg					194	178	16			
				Rohrbach-Seel.					194	172	22			
541	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Niederschlesischer Coaks	Halbstadt transit	Mähr.-Ostrau und Schönbrunn	Aufgabe in ganzen Wagenladungen; Aufrechthaltung der für Coaks bestehenden Tarifbestimmungen	Von 3. März 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis 31. März 1896	Localtarife	Besteht kein directer Frachtsatz	33 kr.		Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der bahnämtlich beglaubigten Duplicat-Frachtbriefe, und der auf den Namen der reclamirenden Firma als Empfänger lautenden Original-Frachtbriefe, welche Documente keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen und nicht mehr zurückgestellt werden. Diese Documente sind längstens bis Ende Juni 1896 vorzulegen, da sonst jeder Refactieanspruch erlischt	
				via Chotzen-Olmütz										
542	Südbahn-Gesellschaft		Rundholz	Balaton-Szt. György	Wien (Matzleinsdorf)	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen. Auf- und Abladen durch die Partei	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarif	150	106	44	Im Kartirungswege		
									Heller incl. ung. Steuer		Heller			
543	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Papier der Pos. P—1 des Tarifes, Theil I	Bielitz	Triest-Südbahn/Freihafen S.B. und Fiume	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der Bestimmungen des nebengenannten Verbandstarifes für den Ausnahmetarif XI	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Tarif für den Galizisch-Adriatischen Eisenbahnverband vom 1. Jänner 1893	194	164	30	Im Kartirungswege		
									Kreuzer ö. W. incl. Manipulationsgebühr und ungar. Transportsteuer					

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
Fortlaufende Nummer	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
544	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**		Steinkohlen, Steinkohlenbriquetts und Coaks in ganzen Wagenladungen	a) Redengrube, b) Augustenfreudengrube	Troppau K.F.N.B. via Annaberg-Oderberg	Aufrechthaltung der in den nebenbezeichneten Tarifen festgesetzten allgemeinen Bestimmungen; Vorschreibung der Station Troppau K.F.N.B. als Empfangsstation, sowie der Abfertigung von der Auflieferungsstation bis Schönbrunn **via Annaberg-Oderberg** auf Grund des Ausnahmetarifes vom 1. October 1894 nebst Nachträgen des Oberschlesischen Kohlenverkehres nach Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn und der Ostrau-Friedlander Eisenbahn und von Schönbrunn bis Troppau im Localverkehre der Kaiser Ferdinands-Nordbahn **auf den Frachtbriefen** an den hiezu bestimmten Stellen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende März 1896	Von der Auflieferungsstation bis Schönbrunn Ausnahmetarif vom 1. October 1894 nebst Nachträgen des Oberschlesischen Kohlenverkehres nach Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn und der Ostrau-Friedlander Eisenbahn und von Schönbrunn bis Troppau Localtarif vom 1. Jänner 1893	Betreffende Frachtsätze aus den nebenbezeichneten Tarifen		a) 10 kr. b) 9 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende Frachtbrief-Duplicate, welche einen Rückvergütungsstempel der Kaiser Ferdinands-Nordbahn nicht bereits tragen dürfen und nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	
545	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**		Steinkohlen, Steinkohlenbriquetts und Coaks in ganzen Wagenladungen	a) Redengrube, b) Augustenfreudengrube	Ottendorf bei Troppau, Schönstein, Mladetzko, Eckersdorf, Freibermersdorf und Bennisch via Annaberg-Oderberg—Schönbrunn—Troppau	Aufrechthaltung der in den nebenbezeichneten Tarifen festgesetzten allgemeinen Bestimmungen; Vorschreibung der Abfertigung von der Auflieferungsstation bis Schönbrunn **via Annaberg-Oderberg** auf Grund des Ausnahmetarifes vom 1. October 1894 nebst Nachträgen des Oberschlesischen Kohlenverkehres nach Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn und der Ostrau-Friedlander Eisenbahn und von Schönbrunn via Troppau K.F.N.B. bis zur Empfangsstation im Localverkehre der Kaiser Ferdinands-Nordbahn **auf den Frachtbriefen** an den hiezu bestimmten Stellen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende März 1896	Von der Auflieferungsstation bis Schönbrunn Ausnahmetarif vom 1. October 1894 nebst Nachträgen des Oberschlesischen Kohlenverkehres nach Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn und der Ostrau-Friedlander Eisenbahn und von Schönbrunn bis zur Bestimmungsstation Localtarife der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, und zwar Hauptbahnnetz vom 1. Jänner 1893 und Localbahnen vom 1. Juni 1888	Betreffende Frachtsätze aus den nebenbezeichneten Tarifen		a) 6·5 kr. b) 6·0 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende Frachtbrief-Duplicate, welche einen Rückvergütungsstempel der Kaiser Ferdinands-Nordbahn nicht bereits tragen dürfen und nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg	per 100 kg			
									Mark	Mark	Mark			
546	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Rundholz	Krasna	Aussig-Landungsplatz, Laube und Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz	Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 3000 metr. Tonnen (à 1000 kg). Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der allgemeinen, bezw. der für den Elbe-Umschlagsverkehr bestehenden besonderen tarifmässigen Bestimmungen. Vorschreibung der Abfertigung der Sendungen auf den Frachtbriefen auf Grund des nebenbezeichneten Tarifes für den Elbe-Umschlagsverkehr	Bis Ende December 1896	Tarif für den Elbe-Umschlagsverkehr, giltig vom 1. Jänner 1893	1·25 *)	1·19 *)	0·06	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende Frachtbrief-Duplicate, die nicht zurückgestellt werden, und Schiffsconnaissements für die Verschiffung per Elbe, welche Documente keinen bahnämtlichen Rückvergütungsstempel tragen dürfen und längstens bis Ende März 1897 in Vorlage zu bringen sind	Nebenausgewiesene Nachlässe werden aus den Gebührenantheilen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn getragen. Sollten sich eventuell während der Dauer dieses Zugeständnisses die Gebührenantheile der Kaiser Ferdinands-Nordbahn aus den nebenstehend bezifferten tarifmässigen Frachtsätzen erhöhen oder erniedrigen, so wird in demselben Masse auch der nebenbezifferte Frachtnachlass erhöht oder erniedrigt werden
					Schönpriesen-Umschlag				1·20 *)	1·14 *)	0·06			
					Dresden-Elbquai				1·50	1·44	0·06			

*) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten; dieselbe beträgt 6 Pfennige per 100 kg.

1	2	3	4	5 von	5 nach	6	7	8	9	10	11	12	13	14
547	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Brennholz	Krakau	Wien Nordbahnhof	Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 1000 metr. Tonnen (à 1000 kg). Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Auf- und Abladen der Sendungen auf Kosten der Parteien. Aufrechthaltung der sonstigen einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis Ende December 1896	Localtarif	48 kr.	42 kr.	6 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende Frachtbrief-Duplicate, welche nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens bis Ende Februar 1897	
548	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Seilerwaaren der Pos. 8-44 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Radymno	Allen Stationen der im Abschnitte A des Heftes 2 vom Localgütertarife der k. k. österr. Staatsbahnen, Theil II, genannten Bahnlinien	Aufgabe als Frachtgut in jedem Gewichte	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1896	Localtarif	Der Classe II	Der Classe A	Verschieden	Im Kartirungswege		

Verordnungs-Blatt für Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt im k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr: Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl. „ das Deutsche Reich . . . 25 Mark „ das übrige Ausland . . . 33 Frcs. Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 26. **Wien, 5. März 1896.** **IX. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Kundmachung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 3. März 1896, Z. 1736/I, betreffend die Liste der Eisenbahnen, auf welche das internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr Anwendung findet.

Oesterreich.

Mit Note vom 16. Februar 1896 hat das k. k. Eisenbahnministerium in Wien dem Centralamte für den internationalen Eisenbahntransport in Bern mitgetheilt, dass die am 15. December 1895 eröffnete Localbahn Beneschau-Wlaschim und die am 20. Jänner 1896 eröffnete Strecke Salzburg—Oberndorf der Localbahn Salzburg-Lamprechtshausen dem internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr unterstellt werden. Eine Aenderung der in Gemässheit des Art. 1 des Uebereinkommens aufgestellten Liste der Eisenbahnstrecken, auf welche dieses Anwendung findet, sei aber nicht erforderlich, weil die ersterwähnte Localbahn im Betriebe der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen stehe und die zweitgenannte Bahnstrecke der Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft angehöre, diese beiden Bahnunternehmungen aber bereits dem internationalen Transportdienste unterstellt seien. — Dagegen bleibe von diesem die im Betriebe der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen stehende, am 21. November 1895 eröffnete Localbahn Lemberg (Kleparów)-Janów ausgeschlossen, und sei dementsprechend die Eisenbahnliste (III. Ausgabe vom 1. Jänner 1896) mit Bezug auf

Oesterreich-Ungarn

I. Im Reichsrathe vertretene Königreiche und Länder

dahin zu ergänzen, dass unter A, Ziffer 1, nachzutragen ist:

i) Lemberg (Kleparów)-Janów.

Dementsprechend sind unter Nr. 17 die lit. i, k, l, m in k, l, m, n abzuändern.

Das genannte Centralamt hat von dieser Mittheilung gemäss Art. 58 des internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahn-Frachtverkehr Kenntniss genommen und die Liste der diesem unterstellten Eisenbahnstrecken demgemäss abgeändert. Als Tag des Eintrittes der Localbahn Beneschau-Wlaschim und der Strecke Salzburg—Oberndorf in den internationalen Transportdienst gilt der Tag ihrer Eröffnung.

Eine Benachrichtigung hievon erging gemäss Art. 57, Z. 1, an die am internationalen Uebereinkommen betheiligten Staaten mit dem Circularschreiben des genannten Centralamtes vom 25. Februar 1896.

Wien, am 3. März 1896.

Kundmachung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 19. Februar 1896, Z. 1135/I, betreffend ungiltig gewordene Certificate anspruchsberechtigter Unterofficiere.

Die im § 11 des Gesetzes vom 19. April 1872, R.-G.-Bl. Nr. 60, vorgeschriebenen Vormerkungen, betreffend die Bewerbungen anspruchsberechtigter Unterofficiere, sind im Sinne des Art. 12 der Ministerialverordnung vom 12. Juli 1872, R.-G.-Bl. Nr. 98, nach dem folgenden Verzeichnisse richtig zu stellen.

Wien, am 19. Februar 1896.

Für den k. k. Eisenbahnminister:

Wittek m. p.

Verzeichniss

des k. k. Ministeriums für Landesvertheidigung jener an anspruchsberechtigte Unterofficiere erfolgten Certificate, deren Giltigkeit im IV. Quartale 1895 erloschen ist.

Nr. des Certificates	Name des Anspruchsberechtigten	Das Certificat hat seine Giltigkeit verloren in Folge: Anstellung des Anspruchsberechtigten	Ueberschreitung des 45. Lebensjahres des Anspruchsberechtigten	freiwilliger Verzichtleistung des Anspruchsberechtigten	strafgerichtlicher Verurtheilung des Anspruchsberechtigten	Ablebens des Anspruchsberechtigten	Verlustes desselben	Das Original-Certificat ist rückgelangt
2365	Endrizzi Paul	.	1	.	.	.	.	.
2447	Pelzetter Josef	.	.	.	.	1	.	1
2788	Sikora Ludwig	.	1	.	.	.	.	1
2855	Rachfał Franz	.	1	.	.	.	.	1
2857	Kuhn Josef	.	1	.	.	.	.	1
2941	Holeka Franz	.	1	.	.	.	.	1
3002	Edelböck Franz	.	1	.	.	.	.	1
3023	Kopecky Josef	.	1	.	.	.	.	1
3043	Pöcher Johann	.	1	.	.	.	.	.
3102	Ojsteršek Franz	.	1	.	.	.	.	1
3131	Mirth Josef	.	1	.	.	.	.	1
3149	Kraps Johann	.	1	.	.	.	.	1
3162	Friedmann Carl	.	1	.	.	.	.	1
3178	Burgstaller Andreas	.	1	.	.	.	.	1
3184	Černý Anton	.	1	.	.	.	.	.
3226	Świder Peter	.	1	.	.	.	.	1
3347	Glantschnig Johann	.	1	.	.	.	.	.
3380	Čerwenka Mathias	.	1	.	.	.	.	.
3397	Hauswirth Emanuel	.	1	.	.	.	.	1
3403	Härtl Eduard	.	1	.	.	.	.	.
3429	Seebacher Carl	.	1	.	.	.	.	1
3452	Klapka Wenzel	.	1	.	.	.	.	.
3566	Unterberger Franz	.	1	.	.	.	.	1
3618	Mader Raimund	.	1	.	.	.	.	.
3706	Neugebauer Josef	.	1	.	.	.	.	.
3803	Hanke Josef	.	1	.	.	.	.	1
4139	Breier Johann	.	.	.	.	.	1	1
4156	Hanisch Robert	1	.	.	.	.	.	1
4390	Šaun Josef	.	1	.	.	.	.	1
4486	Reichel Anton	.	1	.	.	.	.	1
4732	Hoyer Josef Carl	.	1	.	.	.	.	1
4943	Ponert Josef	.	1	.	.	.	.	1
4962	Kunciow Alexander	1	.	.	.	.	.	1
4991	Šare Stefan	.	1	.	.	.	.	1
5071	Głowacki Carl	1	.	.	.	.	.	1
5182	Fellini Josef	.	1	.	.	.	.	.
5274	Latawiec Laurenz	1	.	.	.	.	.	1
5388	Gschiel Anton	.	1	.	.	.	.	1
5433	Pieta Franz	1	.	.	.	.	.	1
5544	Wysłobocki Isaak	.	1	.	.	.	.	1
5570	Sonnleitner Johann	1	.	.	.	.	.	1
5590	Fritscher Josef	1	.	.	.	.	.	1
6003	Portisch Sylvester	1	.	.	.	.	.	1
6009	Střechovský Carl	1	.	.	.	.	.	1
6053	Delawski Jakob	1	.	.	.	.	.	1
6099	Wagner Alois	1	.	.	.	.	.	1
6134	Fritsch Ferdinand	.	1	.	.	.	.	.
6150	Winterleitner Anton	1	.	.	.	.	.	1
7025	Neuwirth Franz	1	.	.	.	.	.	1
7105	Martl Franz	1	.	.	.	.	.	1
7150	Zelenka Alois	.	1	.	.	.	.	1
7183	Sokol Franz	1	.	.	.	.	.	1
7206	Portyka Stanislaus	1	.	.	.	.	.	1
7224	Rasteiger Rudolf	1	.	.	.	.	.	1
7324	Lang Ferdinand	1	.	.	.	.	.	1
7353	Pergl Franz	1	.	.	.	.	.	1
7355	Köhler Franz	1	.	.	.	.	.	1
7362	Šilhan Wenzel	1	.	.	.	.	.	1
7396	Zázworka Wenzel	1	.	.	.	.	.	1
7433	Jandausch Franz	1	.	.	.	.	.	1
7450	Kirschner Laurenz	1	.	.	.	.	.	1
7479	Streibl Franz	1	.	.	.	.	.	1
7482	Parat Valentin	1	.	.	.	.	.	1
7499	Plouhar Franz	1	.	.	.	.	.	1
7500	Hess Ignaz	1	.	.	.	.	.	1
7501	Hes Josef	1	.	.	.	.	.	1
7521	Dybus Thomas	1	.	.	.	.	.	1
7592	Jarouš Johann	1	.	.	.	.	.	1
7657	Česarczyk Adalbert	1	.	.	.	.	.	1
7678	Buczak Josef	1	.	.	.	.	.	1
7705	Bayer Carl	1	.	.	.	.	.	1
7761	Schaidinger Josef	1	.	.	.	.	.	1
7774	Madejski Eduard	1	.	.	.	.	.	1
7788	Konik Theophil	1	.	.	.	.	.	1
7793	Wejstrk Josef	1	.	.	.	.	.	1
7794	Auer Franz	1	.	.	.	.	.	1
7801	Strafner Michael	1	.	.	.	.	.	1
7821	Rajewski Ignaz	1	.	.	.	.	.	1
7860	Figiela Sebastian	1	.	.	.	.	.	1
7865	Mattes Johann	1	.	.	.	.	.	1
7889	Konczakowski Carl	1	.	.	.	.	.	1
7930	Freiding Cajetan	1	.	.	.	.	.	1
7961	Zdarzil Josef	1	.	.	.	.	.	1
7962	Soravia Stefan	1	.	.	.	.	.	1
7993	de Tampier Maximilian	1	.	.	.	.	.	1
8016	Janda Johann	1	.	.	.	.	.	1
8107	Gärtner Josef [1])	.	.	.	.	.	.	1
8129	Krofta Anton	1	.	.	.	.	.	1
8184	Horák Johann	1	.	.	.	.	.	1
5881	Dengler Maximilian [2])	.	1	.	.	.	.	.
6686	Manzl Leopold [2])	.	1	.	.	.	.	.

[1]) Bewerber war mit einem Certificate für Dienerstellen betheilt, welches nun wegen Ausfolgung eines Certificates für Beamtenstellen an denselben annullirt wurde.

[2]) Bewerber war mit einem vom k. und k. Reichs-Kriegsministerium ausgestellten Certificate betheilt, stand aber in Folge seiner Uebersetzung in die k. k. Landwehr in Evidenz des k. k. Ministeriums für Landesvertheidigung.

Anmerkung. Die Einsendung der noch nicht rückgelangten Certificate wird vom Ministerium für Landesvertheidigung veranlasst.

Eröffnung des Betriebes auf der Theilstrecke Salzburg—Oberndorf der Localbahn Salzburg-Lamprechtshausen.

Am 20. Jänner 1896 wurde die Theilstrecke Salzburg—Oberndorf der Localbahn Salzburg-Lamprechtshausen dem öffentlichen Verkehre übergeben.

Hiebei wurden die Stationen Salzburg-Itzling, Authering, Weitwörth und Oberndorf für den Gesammtverkehr, die Station Salzburg für den Personen-, Gepäcks- und Eilgutverkehr, die Haltestellen Itzling-Plainbrücke, Muntigl und Acharting für den Personen- und Gepäcksverkehr, die Halte- und Ladestellen Bergheim und Pabing für den Personen-, Gepäcks-, Eilgut- und beschränkten Güterverkehr (Wagenladungen) und die Ladestelle Acharting nur für den Wagenladungs-Frachtenverkehr in Benützung genommen.

Den Betrieb auf dieser Linie führt die Eisenbahnbau- und Betriebsunternehmung Leo Arnoldi in Wien, während der Dienst in der Station Salzburg von der Salzkammergut-Localbahn-Actiengesellschaft besorgt wird.

Inland.

Parlamentarisches.

Der in der 450. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 15. Februar eingebrachte Getzentwurf, betreffend die Ausführung der öffentlichen Verkehrsanlagen in Wien, lautet:

Mit Zustimmung beider Häuser des Reichsrathes finde Ich anzuordnen, wie folgt:

Artikel I.

Der beiliegende, mit Stimmeneinhelligkeit der drei Curien gefasste Beschluss der Commission für Verkehrsanlagen in Wien vom 11. Juli 1895, welcher eine weitere Abänderung des laut Artikel I des Gesetzes vom 18. Juli 1892, R.-G.-Bl. Nr. 109, genehmigten, zufolge des Gesetzes vom 9. April 1894, R-G.-Bl. Nr. 73, abgeänderten Programmes für die finanzielle Sicherstellung und die Ausführung der gedachten Verkehrsanlagen, wie auch einige nach Artikel IV des erstcitirten Gesetzes der Gesetzgebung vorbehaltene Bestimmungen zum Gegenstande hat, wird genehmigt.

Artikel II.

Die Regierung wird ermächtigt, nach Massgabe des obigen Beschlusses der Ausführung der in Gemässheit des mit dem Gesetze vom 18. Juli 1892, R.-G.-Bl. Nr. 109, genehmigten Programmes in der zweiten Bauperiode (1898 bis 1900) herzustellenden Verkehrsanlagen und der hiedurch bedingten Verwendung der für diese Anlagen nach dem Programme präliminirten Kostensumme in der ersten Bauperiode (bis Ende 1897) zuzustimmen.

Artikel III.

Der Antheil für die Beitragsleistung des Staates zu den nach Artikel II anticipirten Kosten wird, je nachdem dieselben für die Hauptbahnen oder für die Localbahnen zu verwenden sind, mit 87 5 oder 85 Percent festgesetzt.

Demgemäss tritt zu dem im Artikel IV des Gesetzes vom 18. Juli 1892, R.-G.-Bl. Nr. 109, und im Artikel I des Gesetzes vom 9. April 1894, R.-G.-Bl. Nr. 73, festgesetzten Maximalbetrage, dessen Verzinsung und Tilgung vom Staate für die bis Ende 1897 auszuführenden Verkehrsanlagen zugesichert werden kann, die Anlehenssumme von 13,107.200 fl. ö. W. hinzu.

Artikel IV.

Für den Fall, als zur Durchführung eines den Verkehrsbedürfnissen entsprechenden, von der Commission für Verkehrsanlagen in Wien mit Genehmigung des Eisenbahnministeriums festzustellenden Betriebsplanes eine Vermehrung des Fahrparkes der in der ersten Bauperiode auszuführenden Stadtbahnlinien sich als nothwendig erweisen sollte, kann der im Artikel III festgesetzte Maximalbetrag um einen dem verhältnissmässigen Antheile des Staates an den Kosten der Fahrparksvermehrung entsprechenden weiteren Anlehenstheilbetrag von höchstens 1,653.300 fl. ö. W. erhöht werden.

Artikel V.

Auf die in Gemässheit des Artikels I auszuführenden Verkehrsanlagen finden die nach Artikel V und VI des Gesetzes vom 18. Juli 1892, R.-G.-Bl. Nr. 109, sowie nach Artikel II des Gesetzes vom 9. April 1894, R.-G.-Bl. Nr. 73, eingeräumten Begünstigungen volle Anwendung.

Artikel VI.

Dieses Gesetzes tritt mit dem Tage seiner Kundmachung in Wirksamkeit.

Mit dem Vollzuge desselben sind Mein Eisenbahnminister, Mein Handelsminister, Mein Finanzminister und Mein Minister des Innern beauftragt.

Beschluss der Commission für Verkehrsanlagen in Wien vom 11. Juli 1895,
wegen Abänderung des mit Artikel I und § 1 der Gesetze vom 18. Juli 1892 (R.-G.-Bl Nr. 109 und L.-G.- und V.-Bl. Nr. 42), beziehungsweise mit den Beschlüssen des Wiener Gemeinderathes vom 27. Jänner und 8. Juli 1892 genehmigten Programms für die finanzielle Sicherstellung und die Ausführung von öffentlichen Verkehrsanlagen in Wien.

Die Commission für Verkehrsanlagen in Wien beschliesst im Sinne des Punktes VII, Absatz 6, des nach Artikel I des Gesetzes vom 18. Juli 1892 (R.-G.-Bl. Nr. 109) genehmigten Programms für die finanzielle Sicherstellung und die Ausführung von öffentlichen Verkehrsanlagen in Wien mit Stimmeneinhelligkeit der drei Curien behufs Bedeckung des bei den Bahnbauten der ersten Bauperiode in Folge der Ausgestaltung der Localbahnlinien als Hauptbahnen zu gewärtigenden Mehrerfordernisses und einer besseren Ausführung dieses Programms, wie folgt:

1. Die nach dem Programme (Punkt II, A, I, b) in der ersten Bauperiode bis zur Verbauung der Donaustadt theilweise als Provisorium herzustellende Fortsetzung der Wiener Verbindungsbahn vom Praterstern mit Benützung der Kronprinz Rudolfstrasse im k. k. Prater in die Donaustadt und weiterhin entlang der Donauuferbahn zum Anschlusse an die Station Nussdorf der Kaiser Franz Josef-Bahn (provisorische Donaustadtlinie) hat gänzlich zu entfallen. Der hiefür vorgesehene Betrag per 3,960.000 fl. effectiv ist für die anderen in der ersten Bauperiode auszuführenden Stadtbahnlinien, beziehungsweise zur theilweisen Bedeckung des hiebei zu gewärtigenden Mehrerfordernisses zu verwenden.

2. Zur Sicherstellung des für die gänzliche Bedeckung dieses Mehrerfordernisses, sowie für den Ausbau der Vorortestrecke Hernals—Penzing innerhalb der ersten Bauperiode, dann für den Ausbau der Gürtelstrecke Gumpendorferstrasse—Matzleinsdorf benöthigten Effectivbetrages von rund 13,800.000 fl sind die erforderlichen Schritte einzuleiten.

3. Bis zum Zeitpunkte der Genehmigung dieses Nachtragscredites sind die Arbeiten an der Donaucanallinie nur auf die Vornahme der politischen Commissionen, die Verfassung der Ausschreibungselaborate und die Grundeinlösung zu beschränken.

Die durch den Aufschub der eigentlichen Bauarbeiten dieser Linie frei werdenden Fonds sind vorläufig für die Fortsetzung aller übrigen Arbeiten, mit Ausnahme der eigentlichen Bauarbeiten der Vorortestrecke Hernals—Penzing, zu verwenden.

4. Dem vorgelegten Detailprojecte für die Umgestaltung und Tieferlegung des Hauptzollamts-Bahnhofes wird unter der Bedingung zugestimmt, dass die für die Bahnanlage erforderlichen Theile des Eislaufplatzes dem Stadtbahn-Unternehmen Seitens der Gemeinde Wien unentgeltlich abgetreten werden. Dagegen ist die Commission für Verkehrsanlagen bereit, der Gemeinde Wien das Recht einzuräumen, den Tiefbahnhof behufs Ausdehnung der Grossmarkthalle in dem erforderlichen Umfange zu überbauen und behufs Ueberführung der Marxergasse zu überbrücken, und wird die Commission der Gemeinde Wien in Bezug auf die technische Ausführung dieser Anlagen das thunlichste Entgegenkommen bethätigen.

Das vorhin erwähnte Bahnhofproject ist an das k. k. Handelsministerium mit dem Ersuchen um Anordnung der Stationscommission, politischen Begehung und Enteignungsverhandlung zu leiten.

5. Der Bau der Strecke Gumpendorferstrasse—Matzleinsdorf der Gürtellinie ist erst dann zur Ausführung zu bringen, wenn die Beziehungen der Südbahn zum Staatseisenbahnbetriebe endgiltig geregelt sein werden.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Projectirte Localbahn Strakonic - Blatna - Březnic. (Anordnung der politische Begehung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 17. Februar die k. k. Statthalterei in Prag beauftragt, hinsichtlich des von Ferdinand Freiherrn v. Hildprandt vorgelegten Detailprojectes für die Localbahn Strakonic-Blatna-Březnic die politische Begehung im Zusammenhange mit der Enteignungsverhandlung und der Feststellung der feuersicheren Herstellungen einzuleiten und bei anstandslosem Commissionsergebnisse den Bauconsens im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums zu ertheilen. [H.-M.-Z. 77.161 ex 1895.]

K. k. Staatsbahnlinie Chodorów—Podwysokie. (Bauherstellung derselben: Politische Begehung und Enteignungsverhandlung.) Die k. k. Statthalterei in Lemberg hat die politische Begehung und Enteignungsverhandlung hinsichtlich des Projectes für den Bau der obigen Staatsbahnlinie für den 9. März anberaumt, und wurde mit der Leitung der Commission der k. k. Statthaltereirath Leopold Morawetz betraut. [G.-I.-Z. 3502.]

Südbahn-Gesellschaft. (Linie Wien—Triest: Viaduct-Erbreiterung in Baden.) Der am südlichen Ende der Station Baden bestehende Viaduct wird anlässlich der Anlage der Doppelstation zweckentsprechend erweitert. [21. Februar, Z. 849/I.]

— (Stockgeleise in Neunkirchen.) Behufs Erleichterung der Zugsmanipulation wurde das in der Station Neunkirchen bestehende südliche Stockgeleise verlängert. [15. Februar, Z. 256/I.]

— (Holzverladerampe in Mürzzuschlag.) Für Zwecke des Sägewerksbesitzers A. Bayer wurde in der Station Mürzzuschlag eine provisorische Holzverladerampe hergestellt. [7. Februar, Z. 727/I.]

— (Linie Marburg—Franzensfeste: Brückenreconstruction.) Die Reconstruction der Gaderbachbrücke in km 347·210 wurde genehmigt. [7. Februar, Z. 720/I.]

— (Herstellung eines Feldweges.) Auf der Bahnparcelle Nr. 403 wurde behufs Erleichterung der Bewirthschaftung des anstossenden Grundbesitzes die Herstellung eines 2·5 m breiten und 134 m langen Feldweges als Fortsetzung des bereits links der Bahn bis km 357·93 bestehenden Parallelweges genehmigt. [6. Februar, H.-M.-Z. 2474.]

Graz-Köflacher Eisenbahn (im Betriebe der Südbahn). (Linie Lieboch—Wies: Auflassung eines Durchlasses.) Auf Grund des anstandslosen Ergebnisses der am 4. Jänner durchgeführten politischen Begehung wurde für die Auflassung, bezw. Zuschüttung des gedeckten Durchlasses in km 20·579 der Bauconsens ertheilt. [10. Februar, Z. 826/I.]

Localbahn Hliboka-Sereth. (Holzbrücke über den Serethfluss.) Die von der Bauunternehmung Gross & Comp. in Wien vorgelegten Typenpläne für eine Holzbrücke für die in Folge Verlegung der Endstation Sereth der Linie Hliboka—Sereth der Bukowinaer Landesbahnen erforderliche Ueberbrückung des Serethflusses wurde principiell genehmigt. [E.-M.-Z. 935.]

Wiener Tramway-Gesellschaft. (Geleiseänderung.) Das von der Wiener Tramway-Gesellschaft vorgelegte Project, betreffend eine Geleiseänderung in der Strecke H.-Nr. 57 Alserstrasse bis zur Kreuzung mit der Neuen Wiener Tramway wurde gutgeheissen und an die k. k. Statthalterei Wien zur Abhaltung der politischen Begehung mit der Ermächtigung übermittelt, bei anstandslosem Commissionsergebnisse den Bauconsens im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums zu ertheilen. [E.-M.-Z. 1222.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Locomotivprüfungen.) Auf Grund der Bestimmungen der Eisenbahn-Betriebsordnung wurden in der Zeit vom 11. bis 21. Juli 1895 vier Stück für die Linien der k. k. Oesterr. Staatsbahnen bestimmte Eilzugs-Compound-Locomotiven mit Schlepptender, welche nach den mit Handelsministerial-Erlass vom 22. Juni 1894, Z. 64.030, genehmigten Typenplänen in der Locomotivfabrik der Staatseisenbahn-Gesellschaft in Wien erbaut wurden, der technisch-polizeilichen Prüfung mit anstandslosem Ergebnisse unterzogen. Die Locomotiven tragen die Inventarnummern 623 bis incl. 626 und die Fabriksnummern 2441 bis incl. 2444 und gehören der Serie IIc an. Die Kessel wurden der gesetzlichen Probe unterzogen. Die Maschinen haben vier Achsen, von denen die dritte die Triebachse ist. Laufachsen sind zwei vorhanden, welche in einem eigenen Truckgestelle liegen; die dritte und vierte Achse sind mit einander gekuppelt. Die Maschinen sind nach dem Compoundsystem gebaut, haben horizontale aussenliegende Cylinder, innenliegende Frames, die Steuerung zeigt die Construction nach Heusinger, ist aussenliegend, und geschieht die Umsteuerung mit Schraube. Das Kesselgewicht wird durch acht Blattfedern auf die Achsen übertragen, und sind zwischen der dritten und vierten Achse Balanciers vorhanden. Die Maschinen besitzen die Anfahrtsvorrichtung nach Gölsdorf. Die Kessel zeigen einen Doppeldom, und sind dieselben mit vollständiger Armatur ausgerüstet. Die Locomotiven sind ausserdem versehen mit variablem Blaserohr, Hilfsgebläse, zwei Stück Injectoren nach Friedmann A E Nr. 9, Gresham-Sandstreuapparat, Funkenfänger mit Sieb, Vacuumbremse, Dampfheizungseinrichtung etc. Die Spurweite ist die normale, das Totalgewicht bei jeder dieser Locomotiven in ausgerüstetem Zustande 55·5 t. Die Probefahrten fanden auf der 22·6 km langen Strecke der k. k. Staatsbahnen Neulengbach—St. Pölten statt, und wurden maximale Geschwindigkeiten von durchschnittlich 110 km und Durchschnittsgeschwindigkeiten von 71·3 km per Stunde erzielt. Sämmtliche Maschinen zeigten selbst bei der erreichten höchsten Geschwindigkeit einen ruhigen und sicheren Gang, so dass dieselben mit Rücksicht auf das tadellose Ergebniss der technisch-polizeilichen Prüfungen dem öffentlichen Zugsförderungsdienste übergeben werden konnten. [Z. 1111/I.]

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Linie Wien—Krakau: Neue Wächterstrecken-Eintheilung in der Strecke Seibersdorf—Pruchna.) Das Eisenbahnministerium hat die von der Kaiser Ferdinands-Nordbahn geplante Neueintheilung der Wächterstrecken in km 297·0771 bis km 303·050 der Strecke Seibersdorf—Pruchna, wonach der seinerzeit nur mit Rücksicht auf die optische Signalisirung creirte Wächterposten Nr. 299 in km 299·9 aufgelassen und dessen Aufsichtsstrecke auf die Nachbarwächter Nr. 297, 298, 300 und 301 aufgetheilt wird, genehmigt. [Z. 887/I.]

— (Locomotivprüfungen.) Am 4. und 9. Juli 1895 fand im Sinne der Eisenbahn-Betriebsordnung vom 16. November 1851 die technisch-polizeiliche Prüfung von zwei für die Linien der Kaiser Ferdinands-Nordbahn bestimmten Secundär-Tenderlocomotiven statt. Die beiden Maschinen wurden nach den mit Handelsministerial-Erlass vom 10. April 1888, Z. 11.382, genehmigten Typenplänen in der Locomotivfabrik zu Floridsdorf neu erbaut; dieselben gehören der Serie III a an und tragen die Fabriksnummern 955 und 956, sowie die Bahninventarsnummern 946 und 947. Die Kessel derselben wurden der gesetzlichen Probe unterzogen. Die gleichartig gebauten Locomotiven haben drei Achsen, von denen die zweite die Triebachse ist. Laufachsen sind nicht vorhanden. Die Maschinen haben horizontale aussenliegende Cylinder, aussenliegende Frames, die Steuerung zeigt die Construction nach Allan, ist innenliegend, und geschieht die Umsteuerung mittelst Hebel. Das Kesselgewicht wird durch sechs Blattfedern auf die Achsen übertragen. Der Kessel ist mit einer vollständigen Armatur ausgerüstet, und ist die Locomotive noch versehen mit variablem Blaserohr, Hilfsgebläse, zwei Stück Injectoren nach Schlu, gewöhnlichem Sandstreuapparat nach vor- und rückwärts, Funkenfänger, Vacuumbremse, Dampfheizung etc. Die Spurweite ist die normale. Das Totalgewicht jeder dieser beiden Locomotiven beträgt 25·5 t im ausgerüsteten Zustande. Bei den auf der 13 km langen Strecke Floridsdorf—Wagram der Kaiser Ferdinands-Nordbahn tour und retour unternommenen Probefahrten wurde eine maximale Geschwindigkeit von 46, bezw. 52 km und eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 38, bezw. 42 km per Stunde erreicht. Im Hinblicke auf dieses günstige Ergebniss konnten die beiden vorbeschriebenen Locomotiven dem öffentlichen Zugförderungsdienste übergeben werden. [Z. 1111/I.]

— (Genehmigung von Typenplänen für 4 Lowries zu Rohpechtransporten.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die von der Kaiser Ferdinands-Nordbahn vorgelegten Typenpläne für offene Güterwagen ohne Bremse, wonach die Firma Julius Rütgers in Angern 4 Stück ältere Lowries durch Aufsetzen von eisernen Kasten zum Transport von Rohpech mit der Bestimmung zur Einstellung in den Fahrpark der Kaiser Ferdinands-Nordbahn adaptiren zu lassen beabsichtigt, mit dem Beifügen genehmigt, dass der genannten Firma mit Rücksicht auf die grössere Sicherheit der Wagenkuppler die Anbringung von Sicherheitshandgriffen nahezulegen ist. [Z. 655/I.]

— (Abänderung der Vorschriften über die periodische Revision der Wagen.) Für die Vornahme der periodischen Revision der Lastwagen, sowie der Gewichts- und

Krahnwagen war auf der Kaiser Ferdinands-Nordbahn bis Ende des Jahres 1895 ein zweijähriger Termin festgesetzt. Nachdem nun ein durch mehrere Jahre fortgesetzter Versuch, bei diesen Wagen einen dreijährigen Revisionstermin anzuwenden, von günstigem Erfolge begleitet war, so wurde dieser Termin für die genannten Wagenkategorien an Stelle des zweijährigen zur Einführung gebracht. [G.-I.-Z. 2701.]

Verkehrsstörungen und Behebung von solchen.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen: (Eisenbahn-Betriebsdirection Lemberg.)

2. März. Wegen Schneeverwehung musste in der Strecke Zagórz—Mezö-Laborcz der Gesammtverkehr und in der Strecke Posada chyrowska—Neu-Zagórz der Güterverkehr bis auf Weiteres eingestellt werden.

(Eisenbahn-Betriebsdirection Stanislau.)

2. März. Wegen Schneeverwehung auf der Localbahn Dolina-Wygoda Verkehr bis auf Weiteres eingestellt.

3. März. Verkehr auf der Localbahn Dolina-Wygoda wieder aufgenommen.

Nachrichten aus Ungarn.

Parlamentarisches. (Verhandlung über das Budget des kgl. ungarischen Handelsministeriums.) Das ungar. Abgeordnetenhaus begann in seiner am 20. Februar abgehaltenen Sitzung mit der Verhandlung über das Budget des kgl. ungar. Handelsministeriums für das Jahr 1896. Speciell das Budget der kgl. Ungarischen Staatsbahnen betreffend, hebt der Minister hervor, dass die im Voranschlage präliminirte Mehreinnahme von 36.500.000 fl. (Ausgaben 57,500.000 fl. gegenüber der Einnahme von 94,000.000 fl.) durch den bevorstehenden Zuwachs der Betriebslinien und die stetige Zunahme der Einnahmen motivirt sei. Während das Betriebsnetz der kgl. Ungarischen Staatsbahnen Anfangs 1895 noch 10.700 km betrug, beläuft es sich heute auf 11.700 km und wird Ende 1896 nach Eröffnung der theils im Bau begriffenen, theils zu erbauenden neuen Linien 12.000 km erreichen. Die Leistungen betrugen im Jahre 1894 45,000.000 Zugskilometer, im Jahre 1895 47,000.000 und sind für 1896 mit 49,000.000 präliminirt. Die im Vorjahre mit 1 fl. 15 kr. bemessenen Einheitskosten des Zugskilometers wurden pro 1896 mit 1 fl. 17 kr. eingestellt, und zwar mit Rücksichtnahme auf jene im Staatsbetriebe stehenden Localbahnen, deren Einnahmen innerhalb der ersten Jahre des Betriebes mitunter kaum die Auslagen decken. Die Mehreinnahmen des Güterverkehres sind mit 2,400.000 fl., jene des Personenverkehres mit 2,600.000 fl. präliminirt, und zwar bei beiden Posten ohne Rücksicht auf die voraussichtliche Zunahme anlässlich des durch die Millenniums-Ausstellung gesteigerten Verkehres. Der Minister entwickelte ferner bei diesem Anlasse die Motive, welche ihn zur Revision und theilweisen Modificirung des Zonentarifes (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 16 und 21) veranlassten. Diese betrifft in erster Linie den Nachbarverkehrstarif, der — abgesehen von nicht zu beseitigenden Missbräuchen — insofern disproportionirt ist, als in einzelnen Relationen derzeit für Entfernungen von 5—10 km mitunter dieselbe Taxe zu bezahlen ist, wie für Entfernungen von 25—30 km, aus welchem Anlasse viele Reisende durch Lösung von Fahrkarten für den Nachbarverkehr die Lösung von Fahrkarten für den Fernverkehr zu umgehen pflegen. Die bevorstehende Aenderung besteht im Wesentlichen darin, dass an Stelle der derzeitigen durch die Anzahl der Stationen bestimmten Nachbarverkehrszonen, fernerhin vom Ausgangspunkte aus auf 10, 15 und 20 km gelegte Kreise als Zonen gelten werden, an deren letztere sich die Zonen des Fernverkehres anschliessen. Ausserdem wird im Allgemeinen die Fahrtaxe für die erste Classe bei Personenzügen um 20 pCt., bei Eilzügen um 25 pCt. gegenüber den gegenwärtigen Sätzen erhöht werden. Die durch diese Modification zu erzielenden Mehreinnahmen sind mit jährlich circa 700.000 fl. präliminirt. Die Investitionen für die Staatsbahnen betreffend, sind mit Inbegriff des zu diesem Behufe bereits aufgenommenen schwebenden Anlehens von 42,000.000 fl. die weiterhin auf ein zehnjähriges Arbeitsprogramm basirten Investitionen mit 150,000.000 fl. veranschlagt, welche in erster Reihe zur Ergänzung der Wagen und Maschinen, sodann zur Herstellung von Werkstätten und Wagenparksdepots, zur Verstärkung des Eisenbahn-Oberbaues, zur Verstärkung und zum Umbau einzelner Kunstobjecte und Brücken, zur Herstellung zweiter Geleise, zur Erweiterung von Stationen etc., schliesslich zum Ausbau solcher Ergänzungslinien zu verwenden sein werden, welche die allen Anforderungen entsprechende Vervollständigung des gesammten Betriebsnetzes zu erzielen berufen sind. Das Local-(Vincinal-)Bahnwesen betreffend, hebt der Minister hervor, dass Dank den 1880 und 1888er Gesetzen (G.-A. XXXI ex 1880 und IV ex 1888) bis zum Jahre 1894 ein 4985 km zählendes Localbahnnetz zum Kostenpreise von 161,000.000 fl. bereits ausgebaut wurde, zu dessen Kosten die Interessenten 32,0000 fl., die Unternehmungen 107,000.000 fl., der Staat aber nur 22,000.000 fl. beitrugen; dass dieses Netz im Jahre 1895 um 1300 km zum Kostenpreise von 48,500.000 fl. erweitert wurde, zu welchem die Interessenten 10,000.000 fl., die Unternehmungen 31,000.000 fl., der Staat aber nur 6,000.000 fl. beitrugen. Nachdem es nun innerhalb von 15 Jahren gelungen ist, ein 6285 km messendes Localbahnnetz zum Kostenpreise von 206,500.000 fl. zu schaffen, zu welcher Summe der Staat nur 28,000.000 fl. beitrug, ist keine Veranlassung gegeben, die Grundprincipien der G.-A. XXXI ex 1880 und IV ex 1888 zu ändern, und wird die in Ausarbeitung begriffene Modification dieser Gesetze sich vorwiegend darauf beschränken, die Art und Weise der Financirung im Interesse der grösstmöglichen Oekonomie zu regeln. Diesbezüglich verweist der Minister auf die Erfolge der Eisenbahnbank in Belgien, welche, unter Aufsicht und Controle des Staates stehend, die Eisenbahnpapiere der einzelnen Localbahnen an sich nimmt und an ihrer Statt eigene Titres in Verkehr bringt, welche gewisse Garantien von Seiten des Staates geniessen. Schliesslich hebt er hervor, dass durch die bisherige Verdichtung des Localbahnnetzes die eigentliche Vicinalbahn, welche im Principe rein und ausschliesslich den localen Interessen dienen sollte, nun in den Hintergrund getreten ist, da die Mehrzahl der heutigen Localbahnen de facto vorwiegend den Uebergangsverkehr auf die und von den Hauptbahnen vermitteln; dass in Folge dessen die Nothwendigkeit hervortritt, ein specielles Gesetz zu Gunsten der sogenannten Tertiärbahnen, Strasseneisenbahnen, Landwirthschafts-, Montan-, Industrie- etc. Bahnen, zu schaffen, welche in Hinkunft mehr oder weniger den eigentlichen Vicinalverkehr zu vermitteln und durch wohlfeile Gesammtanlage den Bau mitunter kostspieligerer Strassen zu ersetzen berufen sein werden.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. (Temporäre Einstellung des Frachtenverkehres auf der Linie Brassó—Hoszufalu.) Die Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen verlautbart, dass auf der in ihrem Betriebe stehenden Localbahn Brassó (Kronstadt)-Hoszufalu der Frachtenverkehr während der Dauer der auf der genannten Linie durchzuführenden Reconstructionsbauten vom 1. März an bis auf Weiteres eingestellt wird. Von diesem Zeitpunkte werden nur als dringend motivirte Frachtsendungen und auch diese nur mit specieller Bewilligung der Betriebsleitung Kolozsvár (Klausenburg) zur Beförderung angenommen.

— (Erweiterung der Budapester Bahnhöfe aus Anlass der Millenniums-Ausstellung.) Die Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen hat zur Behebung der mehrfachen Uebelstände, welche bei den engen Raumverhältnissen der zwei hauptstädtischen grossen Bahnhöfe bei der Abwicklung des anlässlich des Millenniums zu erwartenden grossen Personenverkehres erwachsen dürften, auf Weisung des Handelsministers allgemeine Vorkehrungen getroffen, welche zur Erreichung des bezeichneten Zieles nothwendig und bei den obwaltenden Localverhältnissen möglich sind. Abgesehen davon, dass bei der Ausarbeitung der Fahrpläne den Anforderungen des Millennarverkehrs besondere Rücksicht gewidmet ist, werden im Central- und Westbahnhofe Massregeln ins Leben gerufen werden, welche zur Folge haben werden, dass das jetzt so störend wirkende Gedränge der Reisenden aufhören wird. Es werden in der Mitte und an beiden Seiten der Front des Westbahnhofes Thüren und zwischen denselben Cassenschalter zur Kartenausgabe für die Localzüge eröffnet werden. Das Localzüge benützende Publicum wird die Karten hier lösen und wird von hier auf den mittleren Perron gelangen, längs dessen die Localzüge aufgestellt sein werden, ohne dass es mit den Reisenden der durchgehenden Züge, die an den Seitenperrons zu ihren Zügen gelangen, in Berührung zu kommen brauchte. Desgleichen werden an der Front des Ostbahnhofes die Thüren geöffnet, zumeist zu dem Zwecke, um die mit Local- und Sonderzügen massenhaft anlangenden Reisenden und Arbeitergruppen hinauszulassen. Da im Ostbahnhofe das grosse Gedränge zumeist von den Arbeitertransporten herrührt, wird der Eilgutverkehr von diesem Bahnhofe auf den Josefstädter Bahnhof verlegt, während die im Ostbahnhofe frei werdenden Eilwaarenaufgabs-Räumlichkeiten als Wartelocalitäten für die reisenden Arbeitermassen eingerichtet werden, und die anstossenden Geleise einestheils zur Ablassung der Localzüge benützt werden sollen, wodurch die Arbeitertransporte von den gewöhnlichen Passagieren abgesondert werden. Die Speisesäle des Centralbahnhofes werden durch einen Saal vergrössert; ausserdem wird an der Front des Bahnhofes ein Kiosk erbaut.

Staatsbrücke über die Donau nächst dem Vámház tér (Zollamtsplatz) in Budapest. (Eröffnung des Verkehres.) Der Bau der für Strassenfuhrwerks-, Passanten- und Eisenbahnverkehr einzurichtenden Staatsbrücke am Vámház tér (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 116 ex 1895) hat durch den Winter keine dauernde Unterbrechung erlitten. Die Land- und Strompfeiler sind bereits versetzt, und nun wird an der Aufmontirung der Eisenconstructionen, der Befestigung der Ketten und Eisenconsole gearbeitet. Nach dem heutigen Stande der Dinge zu urtheilen, dürfte die Brücke zu dem vorgesehenen Termine, d. i. Mai 1896, dem Verkehr übergeben werden können und hiedurch die Herstellung einer Verbindung zwischen dem donaulinks- und rechtsseitigen Strassenbahnnetze bald ermöglicht werden.

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd. (Abfahrt des Dampfers „Maria Theresia" nach Kobe.) Dieser Dampfer von 1922 Tonnen Gehalt ist am 21. December 1895 mit 46 Passagieren und 1220 Gewichtstonnen factischer Ladung von Triest nach Kobe abgegangen. Derselbe verschiffte hauptsächlich: nach Port Said 56 Colli Esswaaren, 50 Colli Bier, 20 Colli Zucker, 17 Colli Papier, 2 Colli Manufacturwaaren, 28 Colli Zündhölzer, 150 Stück verschiedene Hölzer; nach Soerabaya 40 Colli Erdwachs, 4 Colli Knöpfe; nach Padang 50 Colli Mehl, 2 Colli Kurzwaaren; nach Samarang 50 Colli Erdwachs; nach Batavia 64 Colli Erdwachs; nach Suakin 25 Colli Zucker; nach Bagdad 60 Colli Zündhölzer, 3 Colli Manufacturwaaren; nach Suez 6 Colli Manufacturwaaren, 3 Colli Metallwaaren, 6 Colli Lampen, 18 Colli Esswaaren, 1 Collo Schuhwaaren, 5 Colli Spiritus; nach Gedda 200 Colli Zucker, 102 Colli Droguen, 17 Colli Esswaaren, 77 Colli Zündhölzchen; nach Aden 41 Colli Glasperlen, 100 Colli Zucker, 30 Colli Mehl, 8 Colli Medicamente; nach Mahamerah 100 Colli Zucker; nach Massaua 2 Colli Schuhwaaren, 4 Colli Metallwaaren, 6 Colli Glasperlen, 13 Colli Zündhölzchen, 1 Collo Manufacturwaaren, 6 Colli Holzwaaren, 335 Colli Bier, 37 Colli Alkohol, 330 Colli Zucker, 4 Colli Esswaaren; nach Hodeidah 1 Collo Mützen, 7 Colli Metallwaaren, 14 Colli Manufacturwaaren, 2 Colli Baumwollwaaren, 20 Colli Mehl, 50 Colli Zündhölzchen; nach Kurrachee 10 Colli Metallwaaren, 3 Colli Manufacturwaaren 17 Colli Seife, 2 Colli Musikinstrumente, 6 Colli Papier, 6 Colli Kurzwaaren, 1 Collo Mützen; nach Bagdad 23 Colli Manufacturwaaren, 1 Collo Mützen, 100 Colli Zucker; nach Bombay 17 Colli Mützen, 30 Colli Knöpfe, 727 Colli Papier, 90 Colli Baumwollwaaren, 332 Colli Farben, 31 Colli Esswaaren, 161 Colli Kurzwaaren, 15 Colli Garne, 40 Colli Obst, 19 Colli Spielwaaren, 7 Colli Musikinstrumente, 123 Colli Lampen, 97 Colli Holzwaaren, 210 Colli Manufacturwaaren, 311 Colli Metallwaaren, 125 Colli Quecksilber, 39 Colli Glasperlen, 14 Colli Chemikalien, 121 Colli Seife, 7 Colli Schuhwaaren, 405 Colli Glaswaaren, 62 Colli Wein, 50 Colli Zucker; nach Bassorah 20 Colli Zündhölzchen, 100 Colli Zucker, 1 Collo Manufacturwaaren, 58 Colli Papier, 3 Colli Mützen, 3 Colli Kurzwaaren; nach Bushire 100 Colli Zucker; nach Colombo 10 Colli Baumwollwaaren, 39 Colli Papier, 36 Colli Zucker, 22 Colli Mehl; nach Rangoon 86 Colli Baumwollwaaren, 21 Colli Metallwaaren, 24 Colli Glasperlen, 5 Colli Farben, 19 Colli Glaswaaren, 19 Colli Wein; nach Madras 42 Colli Papier, 10 Colli Kurzwaaren, 15 Colli Glaswaaren, 2 Colli Manufacturwaaren, 10 Colli Lampen, 3 Colli Holzwaaren, 8 Colli Metallwaaren, 2 Colli Glasperlen; nach Calcutta 14 Colli Knöpfe, 346 Colli Papier, 106 Colli Baumwollwaaren, 7 Colli Farben, 95 Colli Stahl, 34 Colli Kurzwaaren, 6 Colli Spielwaaren, 19 Colli Lampen, 10 Colli Holzwaaren, 43 Colli Manufacturwaaren, 194 Colli Metallwaaren, 50 Colli Quecksilber, 83 Colli Glaswaaren, 30 Colli Wein, 1 Collo chirurgische Instrumente; nach Penang 14 Colli Porzellan, 55 Colli Papier, 7 Colli Kurzwaaren, 3 Colli Manufacturwaaren, 17 Colli Metallwaaren, 35 Colli Baumwollwaaren; nach Singapore 193 Colli Papier, 14 Colli Knöpfe, 2 Colli Manufacturwaaren, 2 Colli Metallwaaren, 125 Colli Bier, 52 Colli Baumwollwaaren, 4 Colli Mützen; nach Batavia 14 Colli Papier, 5 Colli Baumwollwaaren, 15 Colli Erdwachs, 50 Colli Mehl; nach Soerabaya 48 Colli Papier, 665 Colli Mehl, 8 Colli Baumwollwaaren, 344 Colli Erdwachs, 1 Collo Metallwaaren, 6 Colli Porzellan, 3 Colli Manufacturwaaren; nach Samarang 3 Colli Möbel, 33 Colli Papier, 95 Colli Mehl; nach Padang 4 Colli Baumwollwaaren; nach Bangkok 19 Colli Garne; nach Macassar 129 Colli Garne; nach Tegal 10 Colli Erdwachs, 30 Colli Mehl; nach Cheribon 7 Colli Papier, 5 Colli Erdwachs, 10 Colli Baumwollwaaren, 3 Colli Manufacturwaaren; nach Saigon 10 Colli Papier, 25 Colli Bier, 30 Colli Erdwachs; nach Hongkong 5 Colli Seife, 25 Colli Papier, 3 Colli Holzwaaren, 13 Colli Manufacturwaaren, 3 Colli Musikinstrumente, 126 Colli Bier; nach Manila 10 Colli Glasperlen, 84 Colli Papier, 250 Colli Bier, 3 Colli Metallwaaren, 10 Colli Glasperlen; nach Shanghai 183 Colli Seife, 9 Colli Papier, 190 Colli Stahl, 148 Colli Magnesit, 61 Colli Bier, 37 Colli Kurzwaaren, 50 Colli Zündhölzchen, 1 Collo Metallwaaren; nach Kobe 10 Colli Holzwaaren, 35 Colli Metallwaaren, 14 Colli Manufacturwaaren, 42 Colli Droguen, 117 Colli Stahl. Der Werth der ausgeführten Waaren betrug 709.849 fl. ö. W.

Verschiedene Mittheilungen.

Sachverständige für das Enteignungsverfahren in Eisenbahn-Angelegenheiten. (Liste des Oberlandesgerichtes in Wien für 1896.) In der Liste, in welcher wie im Vorjahre die Sachverständigen aller drei den Oberlandesgerichtssprengel bildenden Kronländer zusammen verzeichnet sind, erscheinen 197 Namen, das ist um zwei weniger als im Vorjahre. [17. Februar, Z. 1228/I.

— (Liste für den Amtsbereich des Oberlandesgerichtes Brünn pro 1896.) Von den 48 Sachverständigen gehören 22 der Landwirthschaft an, 15 sind Ingenieure, Geometer und Baumeister, 2 sind Fabriks-Directoren, 8 sind Forstmänner und einer ist Director einer landwirthschaftlichen Schule. Die Gesammtzahl ist gleich jener im Vorjahre. [4. Februar, Z. 584/I.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des XLV. Stückes.) Das am 28. Februar herausgegebene XLV. Stück enthält unter

Nr. 2018: Kundmachung der k. k. Landesregierung für die Bukowina vom 22. Februar 1896, Z. 3053, betreffend das Verbot der Einfuhr von Schweinen aus Hodmezö-Vásárhely in Ungarn in die Bukowina.

Nr. 2019: Kundmachung der k. k. Landesregierung für die Bukowina vom 19. Februar 1896, Z. 2888, betreffend Beschränkungen des Verkehres mit Borstenthieren aus der Bukowina nach Tirol und Vorarlberg.

Nr. 2020: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Galizien vom 15. Februar 1896, Z. 10.916, betreffend das Verbot der Einfuhr von Schweinen aus mehreren ungarischen Gebieten nach Galizien.

Nr. 2021: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Mähren vom 22. Februar 1896, Z. 5793, betreffend die Einfuhr von Wiederkäuern aus Galizien nach Mähren.

Notizen.

— (Inhalt des XLVI. Stückes.) Das am 29. Februar herausgegebene XLVI. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2022: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Niederösterreich vom 27. Februar 1896, Z. 16.038, betreffend die Behebung des Verbotes der Einfuhr von Handels-(Futter-)Schweinen aus der Bukowina nach Niederösterreich.

Nr. 2023: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Schlesien vom 26. Februar 1896, Z. 3855, betreffend Beschränkungen für den Verkehr mit Klauenthieren aus Galizien nach Schlesien.

— (Inhalt des XLVII. Stückes.) Das am 3. März herausgegebene XLVII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2024: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Kärnten vom 26. Februar 1896, Z. 2796, betreffend das Einfuhrverbot für Klauenthiere aus den politischen Bezirken St. Johann im Pongau, Salzburg Stadt und Umgebung im Herzogthume Salzburg nach Kärnten.

Nr. 2025: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Galizien vom 20. Februar 1896, Z. 14.646, betreffend das Verbot der Einfuhr von Schweinen aus dem ungarischen Comitate Csongrad nach Galizien.

Nr. 2026: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Bosnien und die Herzegowina vom 19. Februar 1896, Z. 20.199/I, betreffend die Sperre des Exposituerbereiches Bosn.-Brod gegen den Ab-, Zu- und Durchtrieb von Klauenvieh.

Nr. 2027: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Steiermark vom 28. Februar 1896, Z. 6288, betreffend die Beschränkung der Einfuhr von Klauenthieren aus dem Herzogthume Salzburg nach Steiermark.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Nordwestböhmischer Eisenbahnverband.

Aenderung der Bezeichnung des Lagerhauses der Böhm. Unionbank in der Station Bubna der priv. Oesterr.-ungar.-Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Die im Tarife, Theil III, des Nordwestböhmischen Eisenbahnverbandes vom 1. Mai 1892 auf Seite 6 vorkommende Bezeichnung des Lagerhauses der Böhmischen Unionbank in Bubna (Station der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft) ist mit 1. März 1896 auf „Lagerhaus der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft in Bubna" abgeändert worden.

Prag, am 1. März 1896. [142]

Die General-Direction der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Einführung des Nachtrages VIII zu den vom 1. Jänner 1890 giltigen Tariftabellen des Tarifes, Theil II, Heft 2.

Mit 1. April 1896 und, insoweit Frachterhöhungen eintreten, mit 1. Mai 1896 tritt der angeführte Nachtrag in Kraft.

Dieser Nachtrag enthält:

I. Namensänderung der Station Lanzendorf-Pellendorf;
II. Berichtigungen;
III. Aufhebung der Frachtsätze im Verkehre mit den Stationen Strassnitz und Sudoměřitz-Petrau.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei der Direction der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft käuflich zu erhalten.

Wien, am 2. März 1896 [143]

Sonstige Nachrichten.

Ost-westlicher Vieh- etc. Verkehr. (Anwendung von Frachtsätzen.) Die im Staatsbahn-Vieh- etc. Tarif vom 1. October 1895 enthaltenen Frachtsätze für die Station Kempen (Güterbahnhof) des Eisenbahn-Directionsbezirkes Posen kommen mit Giltigkeit vom 20. Februar ab auch für die Station Kempen B.W.E. der Breslau-Warschauer Eisenbahn in dem oben bezeichneten Verkehre zur Anwendung.

Bayerisch - Schweizerischer Getreideausnahmetarif (Verkehr mit N.O.B.) vom 1. October 1894. (Aufhebung dieses Ausnahmetarifes.) Mit Wirksamkeit ab 1. April tritt der vorbezeichnete Ausnahmetarif sammt den hiezu erschienenen Ausschreiben ausser Kraft.

Die Einführung neuer Frachtsätze wird besonders bekannt gegeben werden.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
550	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Zusammenladen der Güter der Classe A und des Ausnahmetarifes 6 b im Oesterreich-Lindau-Vorarlberger Eisenbahn-Verbande vom 1. März 1896	Prag (Bubna) B.E.B. Prag (Sandthor) B.E.B. Prag (Smichow) B.E.B. Prag (St.B.) k.k.St.B. Smichow k.k.St.B. Komotau B.E.B. und Kralup B.E.B. und vice versa	Lindau, Bregenz, Buchs, St. Margrethen	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1896	Directer Tarif im Oesterreich-Lindau-Vorarlberger Eisenbahn-Verbande	Verschieden	Für Güter der Classe A bei Aufgabe von mindestens 5000 kg kommt der Frachtsatz der Classe A, für die übrigen zugeladenen Güter und für das Ergänzungsgewicht bis zu 10.000 kg pro Wagen der Frachtsatz des Ausnahmetarifes 6 b des ab 1. März l. J. giltigen Tarifes zur Anwendung		Im Kartirungswege		Hinsichtlich der Frachtberechnung bei Aufgabe mit mehreren Frachtbriefen haben die im Tarif-Theile I für den genannten Verbandverkehr (giltig ab 1. März 1896) aufgenommenen Bestimmungen Giltigkeit
551	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Holz der Position H—20, Punkt 7, der Güterclassification des Oesterr.-Ungarischen Tarif-Theiles I	Bednarów Borysław Czortków Husiatyn Sambor Skole Stanislau Stryj Wygoda	Nowosielitza-Reichsgrenze transit	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Die betreffenden Frachtbriefe müssen entweder directe nach der russischen Bestimmungsstation oder nach Nowosielitza transit lauten. In letzteren Falle muss die Weiteraufgabe nach Russland innerhalb der Frist von sechs Wochen erfolgen, während welcher Zeit die Sendungen unter Bahnaufsicht stehen müssen. Einhaltung der einschlägigen Bestimmungen des Tarifes für den Oesterr.-Ungarisch-Russischen Grenzverkehr	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1896	Tarif für den Oesterr.-Ungar.-Russischen Grenzverkehr	Bestehen keine directen Frachtsätze	kr. 23 34 30 35 37 34 19 31 33		Im Kartirungswege		

Die vorstehenden Frachtsätze finden auf Sendungen, welche in Nowosielitza per Bahn anlangen und ab da per Achse nach Russland weitergehen, im Rückvergütungswege Anwendung. Die Liquidirung des Frachtunterschiedes erfolgt gegen Vorlage des Frachtbriefes (bei überwiesenen Gebühren), bezw. ausserdem auch des Frachtbrief-Duplicates (bei frankirten Gebühren) für den Transport bis Nowosielitza und des Original-Zolldocumentes über die erfolgte Ausfuhr nach Russland. Diese Documente sind spätestens bis Ende März 1897 vorzulegen. Für den Fall, als die Vorlage des Original-Zolldocumentes nicht möglich sein sollte, muss die erfolgte Ausfuhr nach Russland auf den vorzulegenden Frachtbriefen durch das k. k. Grenzzollamt und die Bahnorgane im Sinne der Tarifbestimmungen bestätigt werden.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg	per 100 kg			
552	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Kohle	Štěbichovic-Vinařic	Garsten	Aufgabe als Frachtgut, Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Dieser Frachtsatz hat nur für Regiekohlen-Sendungen der Steyrthalbahn Geltung und findet nur dann Anwendung, wenn solche an eine Dienststelle der genannten Verwaltung in Garsten adressirt werden	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1896	Directer Tarif vom 1. Jänner 1896	53·6 kr. ö. W.	46·6 kr. ö. W.	7·0 kr. ö. W.	Im Kartirungswege		
553	K.k.St.B.		Cement	Königshof	Triest-S. Andrea, Triest-Freihafen k.k.St.B.	Bei Aufgabe in Wagenladungen von mindestens 10.000 kg oder Frachtzahlung hiefür	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1896	Localtarif	92 kr.	83 kr.	9 kr.	Im Kartirungswege		
554	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Schwefelsaure Thonerde der Pos. T, 17 der Güterclassification des Tarif-Theiles I als Frachtgut	Arnoldstein	Hermagor	Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1896	Localtarif	26 kr. ö. W.	23 kr. ö. W.	3 kr. ö. W.	Im Kartirungswege		
			Schwefel aus der Pos. S, 29						29 kr. ö. W.	26 kr. ö. W.	3 kr. ö. W.			
			Harz der Pos. H, 16						26 kr. ö. W.	23 kr. ö. W.	3 kr. ö. W.			
555	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Holzpapierstoff der Pos. H, 29 der Güterclassification des Tarif-Theiles I als Frachtgut	Hermagor	Wien I (K.E.B.)	Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1896	Localtarif	kr. ö. W. 88	kr. ö. W. 84	kr. ö. W. 4	Im Kartirungswege		
				Nötsch	Wien I (K.E.B.)				72	68	4			
				Hermagor	Triest-Freihafen (k.k.St.B.) und Triest-S. Andrea				64	60	4			
				Nötsch	Triest-Freihafen (k.k.St.B.) und Triest-S. Andrea				48	44	4			
			Holzstoffpappe der Pos. H, 33	Hermagor	Wien I (K.E.B.)				123	112	11			
				Nötsch	Wien I (K.E.B.)				107	93	14			
				Hermagor	Triest-Freihafen (k.k.St.B.) und Triest-S. Andrea				87	81	6			
				Nötsch	Triest-Freihafen (k.k.St.B.) und Triest-S. Andrea				71	62	9			
			Papier der Pos. P, 1	Hermagor	Wien I (K.E.B.)				160	142	18			
				Hermagor	Triest-Freihafen (k.k.St.B.) und Triest-S. Andrea				90	88	2			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
556	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Fabriksalz (rohes, unreines Steinsalz, aus Posit. 8 5 der Güterclassification des Tarifes, Theil I)	Wieliczka	Prag St.E.G. und Oe.N.W.B.	Bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindest. 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1896	Ost-Nordwest-Oesterr. Verbands-tarif, Theil II, Heft 2 vom 1. Jänner 1895	kr. 158	kr. 131	kr. 27	Im Kartirungswege		
					Pardubic				137	109	28			
557	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Kohle, mineralische, der Pos. K. 32 der Güterclassification des Tarif-Theiles I als Frachtgut	Breitenschützing	Unter-Rohr loco und transit	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Auf- und Abladen hat auf Kosten der Parteien zu erfolgen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1896	Localtarif	kr. 16·1	kr. 12·5	kr. 3·6	Im Kartirungswege		
				Eberschwang					20·1	16·5	3·6			
				Holzleithen					18·1	14·5	3·6			
558	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Holzkohle	Ungvár	Bregenz	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen und Frachtbrief	Vom 15. März 1896 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1896	Localtarife	Bestehen keine	kr. ö.W. 146		Im Kartirungswege		
					Buchs					144				
					St. Margrethen					146				
					Lindau					146				
					Simbach					109				
					Passau					108				
559	Südbahn-Gesellschaft	K. k. österr. Staatsbahnen und Leoben-Vordernberger Bahn	Coaks	Triest und Fiume	Donawitz	Frachtzahlung nach dem Effectivgewichte der Sendung pro verwendeten Wagen. Die Seitens der Bahnanstalt beigestellten Wagen müssen (jedoch ohne Ueberschreitung des zulässigen Ladegewichtes) nämlich vollständig ausgenützt werden. Auf- und Abladen durch die Partei	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarife	111	111	—	Im Kartirungswege		
					Trofaiach				118·8 Heller bezw. inclusive ungar. Steuer bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen	118·8 Heller bezw. inclusive ungar. Steuer	—			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
				von	nach									
560	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Zuckerrüben		L e i p n i k	Zahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen; Auf- und Abladen der Sendungen durch Parteiorgane	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1896	Localtarife, u. z. Hauptbahnnetz vom 1. Jänner 1893 und Localbahnen vom 1. Juni 1888	kr.	kr.	kr.	Im Kartirungswege		
				Czernotin-Keltsch					11·8	9·5	2·3			
				Milotitz					14·2	12·0	2·2			
				Hustopetsch					15·4	13·5	1·9			
561	Oesterr. Nordwestbahn	—	Steine der Classe B	Swetla	Kolin transit	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens unter Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1896	Localtarif	26·7 kr.	13·4 kr.	13·3 kr.	Im Kartirungswege		Auf den Frachtbriefen muss das Rectorat des Redemptoristen-Collegiums in Schwarzbach als Aufgeber und alleiniger Empfänger erscheinen. Das Aufladen obliegt der Partei
562	Buschtěhrader Eisenbahn	Betheiligten Verwaltungen	Zucker aller Art (excl. Traubenzucker [Glykosel, Stärkezucker und Bleizucker] als Frachtgut	Č a k o v i c		1. Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens ad a) 5.000 } kg pro Frachtbrief und Wagen: ad b) 10.000 } kg pro Frachtbrief und Wagen: ad c) 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen zum Export aus dem österr.-ungarischen Zollgebiete. 2. Einhaltung der für diesen Artikel allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Weiteres, bezw. bis zur tarifmässigen Durchführung, längstens bis Ende December 1896	Anhang zu den Tarifen, Theil II, des Nordwestböhmischen Eisenbahnverbandes, giltig vom 1. Jänner 1895	Kreuzer ö. W.			Im Kartirungswege		Die für den Export aus dem österr.-ungar. Zollgebiete ausgewiesenen Frachtsätze ad c) finden im Bahnverkehre nur auf Grund solcher directer Frachtbriefe Anwendung, in denen eine ausserhalb Oesterreich-Ungarns gelegene Station als Bestimmungsstation angeführt erscheint
					Carlsbad				a) 105·5 b) 87·0	88·0 68·0	17·5 19·0			
					Eger (B.E.B. u. k.k.St.B.)				a) 115·0 b) 87·0 c) 66·0	85·0 65·0 51·0	30·0 22·0 15·0			
					Falkenau a. d. Eger				a) 115·0 b) 87·0	88·0 68·0	27·0 19·0			
					Franzensbad (B.E.B.)				a) 115·0 b) 87·0 c) 66·0	88·0 68·0 56·0	27·0 19·0 10·0			
					Rakonitz (B.E.B. u. k.k.St.B.)				a) 59·0 b) 59·0	45·0 37·0	14·0 22·0			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
563	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Gebrannter Kalk	Nikolsburg (via Lundenburg—Marchegg)	Wien (Staatsbahnhof)	Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarife der betheiligten Bahnen	Besteht kein directer Satz	24·7 kr.		Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
564	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Chamottemehl, Chamottemörtel, Chamottespeise, Chamottesteine, Chamotteziegel, feuerfester Thon (nur lose oder in Säcken verpackt) und feuerfeste Ziegel	Halbstadt (St.E.G.)	Bubua (St.E.G.) loco	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1896	Localtarif	48·4 kr.	39·1 kr.	9·3 kr.	Im Kartirungswege		

Druck von Otto Maass & Sohn. Wien, I., Wallfischgasse 10.

Verordnungs-Blatt
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt im k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr: Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl. „ das Deutsche Reich . . . 25 Mark „ das übrige Ausland . . . 33 Frcs. Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 27. **Wien, 7. März 1896.** **IX. Jahrgang.**

Begründung zu dem Gesetzentwurfe, womit weitere Bestimmungen über die Ausführung öffentlicher Verkehrsanlagen in Wien getroffen werden.

(Vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 26, pag. 495.)

Nachdem der am 16. Jänner 1894 mit Stimmeneinhelligkeit der drei Curien gefasste Beschluss der Commission für Verkehrsanlagen in Wien, betreffend die in theilweiser Abänderung des ursprünglichen Programmes zu übernehmende Ausführung der Localbahnlinien der Wiener Stadtbahn durch die Commission, zufolge des Gesetzes vom 9. April 1894, R.-G.-Bl. Nr. 73, die für diesen Fall nach Artikel IV, Absatz 2 des Gesetzes vom 18. Juli 1892, R.-G.-Bl. Nr. 109, vorbehaltene Sanction der Gesetzgebung erlangt hatte, wurde der genannten Commission auf Grund des damals in Geltung stehenden Localbahngesetzes vom 17. Juni 1887, R.-G.-Bl. Nr. 81, mit Allerhöchster Concession vom 3. August 1894. R.-G.-Bl. Nr. 185, das Recht zum Baue und Betriebe der als normalspurige Localbahnen, jedoch mit Rücksichtnahme auf einen dichten Personenverkehr auszuführenden Wienthal- und Donaucanallinie des Wiener Stadtbahnnetzes ertheilt.

Schon bei der Einbringung des Entwurfes des obencitirten Gesetzes als Regierungsvorlage zur verfassungsmässigen Behandlung im Reichsrathe war in der Begründung darauf hingewiesen worden, dass diesen beiden Linien eine Bedeutung zukommt, welche über den Zweck und Begriff rein localer Verkehrsmittel hinausreicht.

Der gleichen Anschauung folgend, wurde auch im Berichte des Budgetausschusses des hohen Abgeordnetenhauses (835 der Beilagen zu den stenographischen Protokollen des Abgeordnetenhauses. — XI. Session 1894) die Forderung gestellt, dass die genannten Linien den voll leistungsfähigen Oberbau für einen verdichteten Hauptbahnverkehr und das uneingeschränkte Normaldurchfahrtsprofil, somit für den freien Lichtraum die normalmässige Höhe von 4·8 m statt 4·4 m erhalten sollen.

Die gleiche Forderung wurde ferner auf das nachdrücklichste im Berichte der Budgetcommission des hohen Herrenhauses (341. der Beilagen zu den stenographischen Protokollen des Herrenhauses, XI. Session) betont und gelangte schliesslich in der vom hohen Herrenhause in der Sitzung vom 19. März 1894 beschlossenen Resolution zum Ausdrucke, welche lautet:

„Das Herrenhaus spricht den Wunsch und die Erwartung aus, dass die in Rede stehenden Eisenbahnanlagen, um den sicheren Uebergang normaler Fahrbetriebsmittel zu ermöglichen, den Bedürfnissen des Vollverkehres entsprechend, und dass insbesondere deren Kunstbauten durchwegs in lichter Höhe von 4·8 m ausgeführt werden.“

In Gemässheit dieser Anforderungen, sowie im Hinblicke auf die Seitens der Regierung sowohl im Budgetausschusse des hohen Abgeordnetenhauses, als auch in der Budgetcommission des hohen Herrenhauses ausgesprochenen Zusicherung, dass die technischen Organe ernstlich trachten und alles aufbieten werden, um die Anwendung des Normalprofils mit der Höhe von 4·8 m in allen Theilen der Donaucanal- und Wienthallinie zu erreichen, wurden die weiteren Projectsstudien eingeleitet und durchgeführt.

Diese Studien lieferten das Ergebniss, dass die Projecte der Localbahnen, deren Ausführung Seitens der concessionswerbenden Privatunternehmung in den allerbescheidensten Grenzen gedacht war, nunmehr auf namhaft erweiterter Basis zu erstellen seien, da die Annahme des Normallichtraumprofils für Hauptbahnen nach mehrfacher Richtung einschneidende Projectsänderungen bedingte.

Insbesondere trat als Hauptgesichtspunkt in den Vordergrund, dass ein einheitlich betriebenes grosses Stadtbahnnetz entstehen, sonach auch das Betriebsprogramm ein vollständig anderes sein würde, indem vor allem für den Uebergang der Localzüge von den anschliessenden Hauptbahnen: der Kaiserin Elisabeth-Bahn

und der Kaiser Franz Josef-Bahn, auf die Linien der Stadtbahn Vorsorge zu treffen sein wird. Hienach musste eine wesentliche Erweiterung der Geleiseanlagen in den Anschlussbahnhöfen der beiden genannten Bahnen in Hütteldorf und Heiligenstadt, dann in dem Hauptzollamts-Bahnhofe, als dem wichtigsten Knotenpunkte des innerstädtischen Verkehres, ferner die systematische Trennung der Anlagen für den Personendienst von jenen für die Zugsförderung und den Güterdienst, die Vergrösserung der Gebäude u. s. f. in Aussicht genommen werden.

Bei der hervorragenden Bedeutung der Stadtbahnobjecte als Bauwerke im Stadtbilde und in Anbetracht der Rückwirkung dieser Bauten auf die Festsetzung der Baulinien und auf die bauliche Entwicklung der von ihnen berührten Stadttheile im Allgemeinen hat sich weiterhin auch das unabweisbare Bedürfniss geltend gemacht, bei aller Beschränkung auf das unbedingt Erforderliche auch auf die ästhetisch - künstlerische Ausgestaltung der geplanten Anlagen erhöhte Sorgfalt zu verwenden. In diesem Sinne wurde die Mitwirkung eines nach dem Vorschlage der Genossenschaft der bildenden Künstler Wiens gewählten hervorragenden Architekten gesichert, um die von den ausführenden Bahntechnikern verfassten Projecte wenigstens hinsichtlich der zumeist hervortretenden Stadtbahnobjecte vom künstlerischen Standpunkte zu prüfen und die Entwürfe für die architektonische Ausstattung sämmtlicher Linien festzustellen.

Auf diesen Grundlagen sind demnach die Detailprojecte für die Wienthal- und die Donaucanallinie der Stadtbahn, dann für die Ausgestaltung der früher genannten drei Bahnhöfe, sowie für die Hochbauten auch an der Gürtel- und Vorortelinie fertiggestellt und — mit Ausnahme des Detailprojectes für die Strecke Schikanedersteg—Hauptzollamt der Wienthallinie, dessen endgiltige Behandlung wegen des Zusammenhanges mit dem noch nicht definitiv genehmigten Projecte für die Wienflussregulirung in der Strecke vom Schikanederstege abwärts bis nun nicht erfolgen konnte — den vorgeschriebenen Amtshandlungen unterzogen worden.

Auch bei diesen Anlässen haben sich, wie schon früher bezüglich der Detailprojecte für die Hauptbahnlinien der Stadtbahn, in Folge der von den Betheiligten, insbesondere den Vertretern der Gemeinde Wien, dann auch den Privatinteressenten erhobenen sehr einschneidenden Forderungen, deren Erfüllung zugestanden werden musste, Aenderungen an den projectirten Anlagen und Mehrleistungen des Bahnunternehmens als unvermeidlich herausgestellt, deren Ausführung einen namhaften Kostenaufwand erheischt.

Als die wichtigsten unter den Aenderungen, welche sohin an dem den ursprünglichen Kostenanschlägen zu Grunde gelegenen Projecte vorgenommen werden mussten und zu einer Erhöhung der für den Bau der Stadtbahn in Anspruch genommenen Geldmittel zusammenwirken, sind folgende hervorzuheben:

Wie bereits erwähnt, wurde das Lichtraumprofil der Localbahnlinien von 4·4 m auf 4·8 m erhöht. Die Nivellette der Gürtellinie in der Strecke zwischen der Haltestelle Nussdorferstrasse und der Kaiser Franz Josef-Bahn wurde gehoben, um die Fortsetzung der äusseren Gürtelstrasse über die Nussdorferstrasse und den Franz Josef-Bahnhof zu ermöglichen. Im Hinblicke auf die ästhetischen Rücksichten, welche eine horizontale Anordnung der Hauptträger in den eisernen Brückenconstructionen auch dort fordern, wo die Fahrbahn in einer Steigung liegt, sowie auch zum Zwecke der thunlichsten Verminderung der bei dem Rollen der Bahnzüge über die Brücken entstehenden Geräusche musste bei allen solchen Constructionen ein beträchtlich höherer Materialaufwand in Aussicht genommen werden.

Ebenso erwachsen namhafte Mehrkosten in Folge der Verfassung künstlerischer Entwürfe, aus der architektonischen Ausstattung der eisernen Brücken mit Constructionsverkleidungen und Consolen, dann durch die reichere Ausstattung der Brücken- und Viaductgeländer.

Die Ausgestaltung der Wienthallinie behufs Aufnahme der Züge zwischen dieser Linie und der Gürtellinie in das Betriebsprogramm erfordert eine solche Ausbildung der Haltestelle nächst der Lobkowitzbrücke, dass die Züge von der einen Linie auf die andere ohne Durchschneidung der anderen Verkehre geleitet werden können.

Um das Befahren der Localbahnlinien in kürzeren Intervallen zu ermöglichen und so eine bessere Ausnützung derselben herbeizuführen, sind Einrichtungen nothwendig, deren Kosten eine beträchtliche Höhe über den ersten Voranschlag erreichen; auch die Vermehrung der Blockirapparate in den wesentlich erweiterten Stationen Hütteldorf und Heiligenstadt erhöht das Erforderniss.

Die Haltestellen, insbesondere deren Perron- und Treppenanlagen, müssen beträchtlich grösser und in reicherer Ausstattung ausgeführt werden, als im ersten Projecte angenommen war; hiemit ist auch die Einlösung grösserer Grundflächen verbunden.

Die Station Heiligenstadt wird gegenüber dem ursprünglichen Projecte wesentlich vergrössert, die Anlage für den Personendienst getrennt von jenen für den Frachten- und Zugförderungsdienst angeordnet und die Anschlussstrecke der Gürtellinie von der Uebersetzung der Kaiser Franz Josef-Bahn bis über die Rampengasse aus vorwiegend technischen Gründen als Viaduct und nicht, wie im Vorprojecte vorgesehen, als Dammbau zur Ausführung gebracht.

Auch die Station Hütteldorf erfährt den Annahmen des Vorprojectes gegenüber eine Erweiterung; es wurde die Anlage von Perrons für alle Zugsrichtungen, eine bedeutende Vergrösserung der Zugförderungsanlage, die Errichtung von Wohngebäuden für die Bediensteten wegen Mangels nahegelegener billiger Miethwohnungen in Aussicht genommen; über Verlangen der Gemeinde werden die Durchlässe für die Halm- und für die Bahngasse erweitert.

Nach dem der Ermittlung der Kostenziffer für die Wienthal- und Donaucanallinie im Gesetze vom 9. April 1894 zu Grunde gelegenen, noch von der Privatunternehmung, welche sich um die Concession für diese beiden Localbahnen beworben hatte, herrührenden Vorprojecte sollte der Hauptzollamts-Bahnhof in seiner gegenwärtigen Höhenlage belassen und nur soweit umgebaut werden, als dies für die bescheidenen Anlagen zum Anschlusse der genannten Localbahnen erforderlich gewesen wäre.

Hiebei hätte sich nicht nur keine Abhilfe gegen die heute am Bahnhofe und hinsichtlich der in dessen Bereich liegenden Strassen bestehenden Uebelstände ergeben, vielmehr wäre eine Verschärfung derselben kaum vermeidlich gewesen. Nach Uebertragung des Baues der Localbahnlinien der Stadtbahn an die Commission für Verkehrsanlagen in Wien musste im Einklange mit der Aenderung der gesammten Ausführungsweise dieser beiden Linien auch eine derartige Erweiterung des Hauptzollamts-Bahnhofes ins Auge gefasst werden, dass derselbe

allen aus dem Anschlusse der Wienthal- und der Donaucanallinie an die Wiener Verbindungsbahn sich ergebenden Verkehrsaufgaben vollkommen genügt. Eine solche Erweiterung ohne Verschlechterung des gegenwärtigen Zustandes hat sich aber nur bei einer weitgehenden Aenderung der Wiener Verbindungsbahn durch Senkung des Hauptzollomts-Bahnhofes unter das Niveau der bis an denselben führenden, bezw. denselben kreuzenden Strassen als möglich erwiesen. Das auf dieser Grundlage ausgearbeitete Stationsproject beseitigt alle derzeitigen Uebelstände im Betriebe des Bahnhofes und an den Unterführungen der Landstrasser Hauptstrasse, der Ungargasse und Hinteren Zollamtsstrasse. Dasselbe trägt nicht nur den derzeitigen Verkehrsbedürfnissen, sondern auch der Entwicklung der letzteren Rechnung und bietet der Gemeindeverwaltung die Gelegenheit, auch die Marxergasse über den Bahnhof gegen die Innere Stadt fortzuführen und hiedurch einem schon längst schwer empfundenen Uebelstande für den angrenzenden Theil des dritten Wiener Bezirkes abzuhelfen. Angesichts solcher Vortheile hat das Project ungeachtet der bedeutenden Mehrkosten die einhellige Zustimmung aller betheiligten Factoren gefunden, und ist seine Ausführung auch bereits in Angriff genommen worden.

Beträchtliche Mehrleistungen sind dem Bahnunternehmen, wie bereits erwähnt, durch die Ansprüche insbesondere der Gemeinde Wien auferlegt worden, so bei der Gürtellinie: Die Aufrechterhaltung der Döblingerstrasse längs der Haltestelle Nussdorferstrasse; die Eindeckung viel längerer Strecken der Bahneinschnitte, als in den Projecten vorgesehen war; die Erhöhung der Bahnnivellette der Gürtellinie auf einer längeren Strecke zum Zwecke der Vergrösserung der Lichthöhe der Brücken über die Thalia- und Josefstädterstrasse; die Herstellung von drei Durchlässen gegenüber der Breitenfelder Kirche und einer Durchfahrt für die Säulengasse an Stelle der zunächst nur projectirt gewesenen einen Durchfahrt vor der genannten Kirche; die Tieferlegung der Fundamente des Viaductes der Gürtellinie zwischen der Döblinger Hauptstrasse und der Guneschgasse mit Rücksicht auf die von der Gemeinde geforderte Aufrechthaltung der inneren Gürtelstrasse; dann bei der Vorortelinie: Die Vergrösserung der Lichthöhe der Durchfahrt für die Linzerstrasse; die Einlösung von Grundflächen für die, die Bahn begleitenden Längsstrassen; ferner Herstellungen anlässlich der Ueberführung der Burggasse über die Station Ottakring, sowie der Unterführung der Gablenzstrasse unter dieser Station; die Durchführung der Paletzgasse unter der Station Hernals; die Tieferlegung der Station Ottakring mit Rücksicht auf die beiden Strassen, welche dieselben kreuzen; die Herstellung eines Steges über die Bahn am Ende der Station Gersthof bei der Unterführung der Römerstrasse unter der Burggasse; endlich bei der Wienthallinie: Die Herstellung einer Cunette im Wienflussbette von Hütteldorf bis Hietzing, um das Wasser aus den Canalüberfällen ableiten zu können, eine Arbeit die — um den Bahnbau nicht aufzuhalten — nothwendig geworden ist, nachdem die als ein Theil der Wienflussregulirung auszuführende Vertiefung des Flussbettes erst mit der ersteren erfolgen wird; dann die Verstärkung der strassenseitigen Futtermauern der Bahn, welche geschehen muss, damit die Gemeindeverwaltung seinerzeit an der Hebung der Quaistrasse auf das projectirte Niveau nicht gehindert sei.

Das gesammte Mehrerforderniss gegenüber der präliminirt gewesenen Baukostensumme würde — wie aus der nachstehenden Darstellung hervorgeht — einen Betrag von effectiv 8,584.000 fl. erreichen:

Gürtellinie sammt der Curve zur Wienthallinie	Donaustadtlinie	Vorortelinie	Wienthallinie sammt drittem Geleise auf der Verbindungsbahn	Donaucanallinie	Zusammen
Gulden österr. Währung					
Wirkliches Erforderniss nach den neuen Kostenanschlägen:					
21,137 000	3,960.000	5,949.000	18,747.900	6,215.100	56,009.000
Mit den Gesetzen vom 18. Juli 1892 und vom 9. April 1894 genehmigte Baukosten:					
19,790.000	3,960.000	4,950.000	11,363.000	7,362.000	47,425.000
Ueberschreitungen				Ersparniss	Ueberschreitung
1,347.000	. . . .	999.000	7,384.900	1,149.000	8,584.000

Dieser Betrag hätte jedoch noch eine weitere Erhöhung erfahren müssen, wenn die Gesammtkosten der Umgestaltung und Tieferlegung des Hauptzollamts-Bahnhofes von der Commission für Verkehrsanlagen zu tragen gewesen wären. In Anbetracht dessen jedoch, dass die Gemeinde Wien in wohlverstandenem Entgegenkommen sich bereit erklärt hat, die zu dem gedachten Zwecke nach dem Projecte erforderlichen Theile des Eislaufplatzes dem Stadtbahn - Unternehmen unentgeltlich zu überlassen, konnte eine weitere Erhöhung der Kosten vermieden werden. Im Hinblicke darauf, dass die k. k. Staatsbahn-Verwaltung mit Rücksicht auf die nach dem Betriebsprogramme eintretende theilweise Entlastung der Wiener Hauptbahnhöfe durch die Stadtbahn bezüglich

des Localverkehres einen Kostenantheil von 800.000 fl. für die Anschlussbahnhöfe Hütteldorf und Heiligenstadt beisteuern wird, vermindert sich der Effectivbetrag der Ueberschreitung von 8,584.000 auf 7,784.000 fl.

Ausserdem wurden wichtige Rücksichten des Betriebes und des Verkehres, sowie insbesondere jene der Rentabilität des Stadtbahn-Unternehmens mit allem Nachdruck dafür geltend gemacht, dass die der zweiten Bauperiode (1898 bis 1900) vorbehaltenen Strecken Hernals—Penzing der Vorortelinie, sowie womöglich auch Gumpendorf—Matzleinsdorf der Gürtellinie schon in der ersten Bauperiode zur Ausführung gebracht und sohin ebenfalls mit Ende 1897 dem Verkehre übergeben werden sollten. Die Kosten für den Ausbau dieser Bahnstrecken sind derzeit mit zusammen 10,113.000 fl. veranschlagt.

Das sohin sich ergebende Gesammterforderniss würde demnach 17,897.000 fl. betragen.

Diese Ziffer ermässigt sich jedoch dadurch, dass von dem Baue der nach dem gesetzlich genehmigten Programme für die erste Bauperiode in Aussicht genommenen provisorischen Donaustadtlinie, welche von allen Seiten Einwürfen begegnete, zufolge der durch die fortgesetzten Studien gewonnenen Ergebnisse bezüglich der Ermittlung einer neuen definitiven Trasse abgesehen werden kann. Dadurch kommt bei Berücksichtigung der bisherigen Ausgaben ein Betrag von 3,827.000 fl. in Ersparung. Auch ist in Betracht zu ziehen, dass bei der Bauausführung durch Beschränkung auf das unbedingt Erforderliche noch immerhin 270.000 fl. erspart werden können. Demzufolge erscheint die Annahme begründet, dass zur Deckung des wirklichen Mehrerfordernisses aller Voraussicht nach jener Betrag von 13,800.000 fl. ausreichen werde, welcher in der Regierungsvorlage zu dem Gesetze vom 18. Juli 1892 als Erforderniss der zweiten Bauperiode (1898 bis 1900) bezeichnet worden war.

Die Commission für Verkehrsanlagen in Wien hat in der Vollversammlung vom 11. Juli 1895 mit Stimmeneinhelligkeit der drei Curien den dem Gesetzentwurfe beigedruckten, auf Herbeiführung der neu angestrebten Aenderungen des Programmes abzielenden Beschluss gefasst und die Bitte gestellt, wegen verfassungsmässiger Erwirkung der erforderlichen Creditanticipation die weiteren Schritte einzuleiten.

Ferner hat sich die Nothwendigkeit ergeben, auch noch die Eventualität einer wesentlichen Vermehrung des für die Wiener Stadtbahn anzuschaffenden Fahrparkes in Betracht zu ziehen.

Diese Eventualität kann nämlich angesichts der Anforderungen, welche in Folge des Ausbaues des gesammten Stadtbahnnetzes in der ersten Bauperiode mit höchster Wahrscheinlichkeit sehr bald an den Betrieb und Verkehr der Stadtbahn in erhöhtem Masse herantreten werden, umsoweniger übersehen werden, als die Staatsbahnen, welche berufen sind, seinerzeit den Betrieb der Stadtbahn zu führen, den Abgang an Fahrbetriebsmitteln, zu dessen Deckung die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen einen Betrag von 1,845.000 fl. als erforderlich bezeichnet, aus den eigenen Beständen des Staatsbetriebes nicht zu ergänzen vermöchten, ungeachtet ein Theil der namhaften, den Staatsbahnen durch das Gesetz vom 14. August 1895, R.-G.-Bl. Nr. 132, ermöglichten Fahrparksnachschaffung nach den Typen der Wiener Stadtbahn erfolgt und demnach eine sehr werthvolle Beihilfe bieten wird.

Da jedoch der Umfang des wirklichen Bedarfes derzeit noch nicht endgiltig festgestellt erscheint, wurde von einer unmittelbaren Einbeziehung des hiefür etwa noch benöthigten Betrages in die nach den früheren Ausführungen in Anspruch genommene Erfordernisssumme abgesehen. Es wird vielmehr blos eine bedingte Ermächtigung zur Inanspruchnahme jenes Höchstbetrages erbeten, welcher unter Zugrundelegung einer Nominal-Anlehenssumme von 1,911.920 fl. — diese Ziffer unter Annahme eines Begebungscourses von 96·5 pCt. berechnet — nach Massgabe des gesetzlich feststehenden Percentualverhältnisses auf den Staat entfällt, d. i. eines Antheiles von 1,653.300 fl.

Die Zustimmung der Gemeinde Wien zu der angestrebten Programmsänderung und Creditvorausnahme ist mit der Zuschrift des zur einstweiligen Besorgung der Gemeindegeschäfte bestellten k. k. Bezirkshauptmannes an die Commission für Verkehrsanlagen vom 19. December 1895, Z. 131.587, ausgesprochen worden; ebenso hat die Gemeinde laut Zuschrift des Wiener Magistrates vom 29. Jänner 1896, Z. 6959, die Verpflichtung übernommen, im Falle die gewärtigte Nothwendigkeit einer Vermehrung der Fahrbetriebsmittel thatsächlich eintreten sollte, den auf sie nach Massgabe der die Wiener Verkehrsanlagen betreffenden Gesetze entfallenden Antheil der Anschaffungskosten bis zum Höchstbetrage von 163.000 fl. zu bestreiten.

Auch der niederösterreichische Landtag hat mit Beschluss vom 3. Februar 1896 die in Rede stehende neuerliche Programmänderung genehmigt und das die Antheilnahme des Landes an der Aufbringung der erforderlichen Anlehenssumme betreffende Gesetz beschlossen.

Es erübrigt sohin zur Inkraftsetzung der beschlossenen Programmänderung nur noch die Einholung der verfassungsmässigen Zustimmung des hohen Reichsrathes, welche aus dem Grunde erforderlich ist, weil die Anticipation des Ausbaues der restlichen Theilstrecken der Gürtel- und der Vorortelinie aus der zweiten in die erste Bauperiode und die Regelung des Beitragsverhältnisses bei derselben zu jenen Gegenständen gehören, welche nach Artikel IV des Gesetzes vom 18. Juli 1892, R.-G.-Bl. Nr. 109, der Gesetzgebung vorbehalten sind.

Der gegenwärtige Gesetzentwurf hat den Zweck, diese Zustimmung zu erwirken.

Artikel I desselben enthält die Genehmigung des einen wesentlichen Bestandtheil des Gesetzes bildenden Beschlusses der Commission für Verkehrsanlagen in Wien.

Durch Artikel II wäre die Ermächtigung auszusprechen, jene Kostensumme, welche zufolge des gesetzlich genehmigten Programmes für die in der zweiten Bauperiode auszuführenden Bahnbauten präliminirt war, schon in der ersten Bauperiode zu verwenden.

In Artikel III wird die Beitragsleistung des Staates zu diesen Kosten begrenzt, sowie die Erhöhung des auf den Staat entfallenden Antheiles an dem Seitens der Commission für Verkehrsanlagen in Wien aufzunehmenden Anlehen um die Summe von 13,107.200 fl. ausgesprochen.

Artikel IV bezweckt die Regelung der Beitragsleistung des Staates für den Fall der Fahrparksvermehrung und beziffert den Anlehenstheilbetrag, dessen Verzinsung und Tilgung der Staat für diesen Zweck zu übernehmen hätte, mit dem früher ausgewiesenen Nominalbetrage von höchstens 1,653.300 fl.

In Artikel V sollen dem Unternehmen der Wiener Verkehrsanlagen auch hinsichtlich der jetzt in Angriff zu nehmenden Erweiterung die bereits früher gewährten Begünstigungen zugewendet werden.

Artikel VI endlich enthält die Vollzugsbestimmung nebst der Bestimmung über die sofortige Wirksamkeit des Gesetzes.

Inland.

Parlamentarisches.

In der 459. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 3. März steht in Berathung Capitel X, „Ministerium der Finanzen".

Abg. Kaiser bemerkt bei diesem Anlasse, dass die Art und Weise der Verstaatlichung der Eisenbahnen bei der Bevölkerung Besorgniss errege. Die Verstaatlichungsaction müsse in grossem Umfange angelegt sein, dürfe aber in den Augen der Bevölkerung nicht dadurch herabgesetzt werden, dass man bei der Verstaatlichung der Eisenbahnen den Actionären Geschenke mache, wie dies bei der Nordwestbahn geschehen sei.

Finanzminister Dr. Ritter v. Biliński entgegnet hierauf: Es ist weiter auch noch im Sinne einer Ersparniss auf die Verstaatlichungen und speciell auch auf die Verstaatlichung der Nordwestbahn hingewiesen worden. Da ist nun vor allem Anderen zu bemerken: Erstens steht diese Sache nicht auf der Tagesordnung, und zweitens ist es nicht mein Beruf, in erster Linie die betreffende Vorlage zu vertheidigen; drittens kann ich, nachdem heute darüber die Rede war, das hohe Haus versichern, dass nach meiner Ueberzeugung — und ich hoffe, dass ich etwas vom Eisenbahnwesen verstehe — die Vorlage für den Staatsschatz sehr günstig ist. Die verehrten Herren werden Gelegenheit haben, bei objectiver Prüfung dieser Angelegenheit sich zu überzeugen, dass die Actionäre allerdings nicht ruinirt werden, was, glaube ich, auch nicht unsere Pflicht ist. Dass aber die Vorlage sehr günstig ist, davon wird auch das hohe Haus Gelegenheit haben, sich zu überzeugen, durch den Vergleich, ob es richtig wäre, dass bei Anwendung des reinen Concessionsprincips ohne einen freiwilligen Ausgleich wirklich, wie man behauptet, derartig sogenannte Geschenke an Actiengesellschaften vertheilt worden sind oder nicht. Ich kann das jetzt nur mit Worten sagen, es wird sich Gelegenheit finden, dies dann mit Ziffern zu beweisen.

Die in der Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 25. Februar von den Abgeordneten Wrabetz und Genossen an Seine Excellenz den Herrn Eisenbahnminister gerichtete Interpellation lautet:

Wie wohl bekannt sein dürfte, geniessen die Militärgagisten des Ruhestandes, und zwar sowohl Officiere als Beamte, bei den Eisenbahn- und Dampfschiffahrts-Unternehmungen dieselben Rechte wie die activen Gagisten, während diese Begünstigung den Civilbeamten bei ihrer Pensionirung entzogen wird.

Nach Ansicht der Gefertigten wäre es nur eine billige Forderung, dass auch den pensionirten k. k. Staatsbeamten bei Benützung der österr. Eisenbahn- und Dampfschiffahrts-Unternehmungen dieselben Begünstigungen eingeräumt würden, wie ihren activen Collegen.

Thatsächlich ist das derzeit aber noch nicht einmal bei den k. k. Oesterr. Staatseisenbahnen der Fall, und es ist gewiss eine Anomalie, wenn nicht eine Ungerechtigkeit, dass auch hier nicht nur zwischen activen Beamten und jenen des Ruhestandes, sondern auch zwischen Civil- und Militärpensionisten ein Unterschied gemacht wird.

Diese Zurücksetzung der Civilbeamten wird aber um so kränkender, wenn man bedenkt, dass ein grosser Theil derselben, hauptsächlich in den unteren Rangsclassen aus gewesenen Officieren und Unterofficieren besteht.

Vom finanziellen Standpunkte dürfte in dieser Frage wohl kaum eine wesentliche Einwendung erhoben werden können, denn eine Vermehrung der Betriebskosten dürfte selbst bei grösserer Benützung der Begünstigungen Seitens der Pensionisten nicht eintreten.

Die Gefertigten erlauben sich daher, an Seine Excellenz den Herrn Eisenbahnminister die Anfrage zu stellen:

„1. Ist derselbe geneigt, den k. k. Civilbeamten des Ruhestandes bei Benützung der k. k. Oesterr. Staatsbahnen dieselben Begünstigungen zu gewähren, wie den activen Beamten und den k. k. Militärbeamten in Pension?

2. Ist Seine Excellenz geneigt, seinen Einfluss so weit als möglich dahin geltend zu machen, dass die gleichen Begünstigungen auch Seitens der übrigen österr. Eisenbahn- und Dampfschiffahrts-Unternehmungen gewährt werden?"

Die in der Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 28. Februar von den Abgeordneten Spindler und Genossen an Seine Excellenz den Herrn Eisenbahnminister gerichtete Interpellation lautet:

Euere Excellenz! Im Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt, redigirt im k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem k. k. Handelsministerium, und zwar in Nr. 19 vom 18. Februar 1896, findet sich auf Seite 406 eine Annonce der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn über die Einführung eines neuen Tarifes für den inländischen Kohlenverkehr über Aussig, bezw. Bodenbach, durch den mit 1. April dieses Jahres der gleichnamige, seither in Kraft befindliche Tarif vom 1. Juli 1894 ausser Kraft treten soll.

Die Einführung des neuen Tarifes bedeutet, wie die Annonce besagt, eine Erhöhung der seitherigen Tarife.

Wir haben gelegentlich der in der Budgetdebatte von Seiner Excellenz dem Finanzminister abgegebenen Erklärungen gehört, dass die General-Direction der k. k. Staatsbahnen aus fiscalischen Gründen genöthigt sei, eine Erhöhung der Tarife vorzunehmen. Es scheint, dass die Aussig-Teplitzer Bahn die günstige Gelegenheit, sich auf leichte Weise eine ganz horrende Mehreinnahme zu schaffen, nicht ungenützt vorübergehen lassen will, und wie wir hören, beabsichtigt die Buschtěhrader Eisenbahn, diesem Schritte zu folgen.

Wir glauben nicht, dass die Ertragsverhältnisse der Aussig-Teplitzer Bahn zu einer Erhöhung der Tarife irgendwelche Veranlassung bieten; das Erträgniss der Bahn würde vielmehr im Interesse der heimischen Industrie und Landwirthschaft eine Ermässigung der Tarife erheischen.

Wir erinnern daran, dass in den Concessionsbestimmungen der Aussig-Teplitzer Eisenbahn der Regierung das Recht vorbehalten war, sofern das Erträgniss der Aussig-Teplitzer Bahn 15 pCt. übersteigt, eine Ermässigung der Tarife zu fordern.

Die Aussig-Teplitzer Bahn wusste diese immerhin beschränkende Bestimmung dadurch zu paralysiren, dass es ihr durch das Wohlwollen der Regierung geglückt ist, das Nominale ihrer Actien von 210 fl. aus den angespeicherten Reserven auf 500 fl. zu erhöhen und sich dadurch die Möglichkeit einer Erhöhung der Dividende von 30 fl. bis auf 75 fl. per Stück zu sichern, ohne dass die Concessionsbestimmungen rücksichtlich des 15percentigen Erträgnisses actuell werden konnten.

Mit Rücksicht auf dieses künstlich erhöhte Actiencapital ist die Aussig-Teplitzer Bahn immerhin in der beneidenswerthen Lage gewesen, reichlichere Dividenden zu zahlen; im vergangenen Jahre zum Beispiel 75 fl. per Stück, was einer nahezu $37^1/_2$percentigen Verzinsung des factisch angelegten Capitals entspricht.

Wir sollten annehmen, dass ein derartiges Erträgniss der Aussig-Teplitzer Bahn nicht den Muth geben dürfte, von der Regierung eine Erhöhung ihrer Tarife zu fordern; nachdem es jedoch trotzdem geschieht, so gestatten wir uns die Anfrage: Was gedenkt Seine Excellenz der Herr Eisenbahnminister zu thun, um einer geradezu frivolen Erhöhung der Tarife Seitens der Aussig-Teplitzer Bahn vorzubeugen und dadurch die inländische Industrie und Landwirthschaft vor ungerechtfertigten Forderungen der Privatbahnen zu schützen?

Wir müssen hiebei des Umstandes Erwähnung thun, dass die fortschreitende Entwicklung des Verstaatlichungsgedankens doch zweifellos auch zur Verstaatlichung der Aussig-Teplitzer und Buschtěhrader Bahn in mehr oder minder weiter Zukunft führen muss. Die Aussig-Teplitzer Bahn verfrachtete im Jahre 1894 im inländischen Verkehre allein ein Quantum von mehr als 500.000 Wagen, und wir glauben, die durch die geplante Tariferhöhung zu erwartende Mehreinnahme der Aussig-Teplitzer Bahn mit ungefähr einer Million Gulden per Jahr taxiren zu können. Es entspricht dies auf Grundlage einer vierpercentigen Verzinsung der Rente einem Capitale von 25 Millionen Gulden, welch letzteres die Regierung seinerzeit, wenn sie an die Verstaatlichung der Aussig-Teplitzer Bahn schreiten sollte, derselben mehr zu zahlen haben würde.

Im Hinblicke hierauf geben wir unserer Ueberzeugung Ausdruck, dass die Regierung dem diesbezüglichen Verlangen der Aussig-Teplitzer und Buschtěhrader Bahn nach einer Erhöhung ihrer Tarife die Genehmigung nicht ertheilen kann und erbitten uns von Seiner Excellenz dem Herrn Eisenbahnminister diesbezügliche Aufklärungen in Betreff folgender Anfrage:

„Was gedenkt Seine Excellenz zu thun, um einer Erhöhung der Tarife Seitens der Aussig-Teplitzer Bahn vorzubeugen und dadurch die inländische Industrie und Landwirthschaft, namentlich jene des Elbethalgebietes, vor ungerechtfertigten Forderungen der Privatbahnen zu schützen?"

Eisenbahn-Projecte und Bau.

K. k. Oesterr. Staatsbahnen. (Herstellung einer Viehausladeanlage: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Triest hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes für die Herstellung einer Viehausladeanlage in der Station S. Sabba für den 9. März anberaumt. Als Leiter der Commission ist der k. k. Statthaltereirath Ritter von Vintschgau bestimmt. [G.-I.-Z. 2913.]

— (Linie Graz—Fehring: Herstellung einer Durchfahrt: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Graz hat die politische Begehung hinsichtlich des abgeänderten Projectes für die aus Anlass des Baues der Schleppbahn von der k. k. Staatsbahnlinie Graz—Fehring zum städtischen Schlachthause herzustellende Durchfahrt für die Lagergasse in Graz auf den 9. März anberaumt. Als Leiter der Commission ist der k. k. Bezirkshauptmann Friedrich Freiherr von Schweickhardt bestimmt. [G.-I.-Z. 3191.]

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Linie Wien—Krakau: Ausführung einer Geleiseanlage: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Brünn hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes, betreffend die Ausführung einer Geleiseanlage für die Kohlenverladung am Georgsschachte in Mährisch-Ostrau für den 9. März anberaumt. Als Leiter der Commission wurde der k. k. Bezirkscommissär Martin Fric bestimmt. [G.-I.-Z. 4144.]

Oesterr. Nordwestbahn. (Linie Chlumetz—Parschnitz: Geleisevermehrung in Chlumetz.) In der Station Chlumetz wird aus Anlass des gesteigerten Verkehres ein achtes Geleise hergestellt. [16. Februar, Z. 3018.]

— (Bauliche Erweiterung in Alt-Paka.) Auf Grund des anstandslosen Ergebnisses der am 9. December 1895 durchgeführten Localverhandlung wurde die Erweiterung der Desinfectionsanlage in der Station Alt-Paka genehmigt. [14. Februar, Z. 158/I.]

— (Linie Geiersberg—Wildenschwert: Wagenkasten-Aufstellung in Friedrichswald.) In der Station Friedrichswald wird behufs Einlagerung von Gütern ein zweiter Wagenkasten aufgestellt. [21. Februar, Z. 630/I.]

— (Linie Wien—Tetschen: Erweiterung der Desinfectionsstation in Deutschbrod.) Für die Erweiterung der am Bahnhofe in Deutschbrod bestehenden Desinfectionsstation wurde der Bauconsens ertheilt. [21. Februar, H.-M.-Z. 4043.]

— (Linien Wien—Tetchen und Deutschbrod—Liebau: Herstellung von Bauergänzungen.) Die Aufstellung von zwei Ständerlaternen in der Station Guntersdorf, dann die Verlängerung der bestehenden Schotterperrons und Aufstellung neuer Ständerlaternen in den Stationen Zellerndorf, Startsch-Trebitsch und Slatinan wurde genehmigt. [11. Februar, H.-M.-Z. 3411.]

Südnorddeutsche Verbindungsbahn. (Linie Josefstadt—Seidenberg: Umwandlung eines Gemeindeweges.) Das Project für die Umwandlung des im Bereiche des Bahnkörpers in km 173·5/6 gelegenen Gemeindeweges in eine Bezirksstrasse für Zwecke des Bezirksausschusses in Friedland wurde genehmigt. [11. Februar, H.-M.-Z. 1606.]

Projectirte Localbahn Melnik-Mšeno mit Abzweigung von Lhotka nach Střednicz und Verbindung von Melnik zum Elbeumschlagsplatze. (Bauconsensertheilung.) Auf Grund des im Allgemeinen anstandslosen Ergebnisses der in der Zeit vom 24. September bis 20. October 1895 stattgefundenen politischen Begehung und Enteignungsverhandlung, verbunden mit der Festsetzung der feuersicheren Herstellungen, betreffend die projectirte Localbahn von Melnik nach Mšeno mit einer Abzweigung von Lhotka nach Střednicz und der Verbindung von Melnik zum Elbeumschlagsplatze, ferner die projectirte Anschlussstation Melnik der genannten Localbahn, hat die k. k. Statthalterei in Prag im Namen des k. k. Handelsministeriums den Bauconsens für das ganze der Begehung unterzogene Project mit Ausnahme der Theilstrecke von km 20·5 bis km 21·4 ertheilt. [H.-M.-Z. 3764.]

Projectirte Localbahn Gross-Siegharts—Raabs. (Anordnung der Trassenrevision.) Die k. k. Statthalterei in Wien hat hinsichtlich des von der Gemeindevorstehung Raabs vorgelegten Vorprojectes für eine normalspurige Localbahn von der Station Gross-Siegharts der Localbahn Göpfritz—Gross-Siegharts nach Raabs die Trassenrevision auf den 6. März anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Bezirkscommissär Dr. Edmund Zarboch betraut. [E.-M.-Z. 1610/I.]

Projectirte Localbahn Laun-Libochowitz. (Anordnung der Trassenrevision und Stationscommission.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat hinsichtlich des von J.U.Dr. Peter Hilbert, Bürgermeister in Laun, im Vereine mit Vincenz Říha vorgelegten generellen Projectes für eine normalspurige Localbahn von Laun nach Libochowitz die Trassenrevision und Stationscommission auf den 9. März anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Statthalterei-Secretär Carl Loula betraut. [E.-M.-Z. 1495.]

Schleppbahn zur Holzschleiferei des Andreas Forabosko in St. Andrä. Das vom steiermärkischen Landes-Eisenbahnamt vorgelegte Project für eine in km 66·4/5 der Murthalbahn abzweigende und zur Holzschleiferei des Andreas Forabosko in St. Andrä führende Schleppbahn wurde zur Ausführung genehmigt. [E.-M.-Z. 1265.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Internationales Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr. (Wahl des einzuhaltenden Transportweges durch die Eisenbahn.) In Nr. 11 ex 1895 (Seite 464) der „Zeitschrift für den internationalen Eisenbahntransport" wird das nachstehende Urtheil des Tribunals von Lunéville als Handelsgericht veröffentlicht: Am 12. September 1894 wurde in Haag eine Sendung von 610 Bündeln gesalzener Häute im Gewichte von 20.000 kg nach Blamont (Frankreich) aufgegeben. Der Absender hatte den Transportweg im Frachtbriefe nicht angegeben. Die Versandtstation Haag, die mit der Bestimmungsstation nicht im directen Verkehre steht, fertigte die Sendung auf Givet im belgisch-niederländischen Verkehre ab, von wo die Weiterbeförderung nach Blamont mit Umkartirung in Avricourt stattfand. Der Empfänger verweigerte die Zahlung der durch Kartirung auf Givet erwachsenen Fracht von 815 Frcs.; er behauptete, die Sendung hätte über Winterswyk—Saargemünd nach Deutsch-Avricourt dirigirt werden müssen, welche Route kürzer und billiger gewesen und über welche schon viele vorhergehende Transporte geleitet worden wären; er schulde über diese letztere an Fracht nur 689 Frcs. 75 Cts., d. i. 125 Frcs. 25 Cts. weniger. In der Annahme, dass ein grobes Verschulden von ihrer Seite nicht vorliege, nachdem der Absender im Frachtbriefe weder die Transportroute, noch die anzuwendenden Tarife angegeben hatte, liess die Versandtbahn den Empfänger durch die Empfangsbahn auf Zahlung von 815 Frcs. Fracht für die thatsächlich durchlaufene Strecke gerichtlich belangen. Das Tribunal von Lunéville, als Handelsgericht, hat die Klage aus folgenden Erwägungen abgewiesen: Nach Art. 6 des internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahn-Frachtverkehr ist der Absender gehalten, den Transportweg, sowie die Station, auf welcher die Zollabfertigung stattfinden soll, auf dem Frachtbriefe anzugeben; in demselben Artikel ist aber gesagt, dass in Ermanglung dieser Angabe die Eisenbahn denjenigen Weg zu wählen hat, welcher ihr für den Absender am zweckmässigsten erscheint, und dass sie für die Folgen dieser Wahl nur haftet, wenn ihr hiebei ein grobes Verschulden zur Last fällt. Hieraus folgt, dass im vorliegenden Falle die Versandtbahn beim Mangel einer Angabe des Transportweges Seitens des Absenders die Sendung über die kürzeste und als die vortheilhafteste für den Absender zu betrachtende Route hätte leiten sollen. Die Entfernung von Haag nach Blamont über Avricourt beträgt nur 568 km, während sie über Givet 606 km lang ist. Der Versandtbahn fällt somit aus der Leitung der Sendung über die letztere Route ein grobes Verschulden zur Last, dessen Folgen sie zu tragen hat; dieses Verschulden stellt sich als ein umso gröberes dar, weil sie früher zahlreiche Sendungen des Klägers auf dessen Verlangen über Igney—Avricourt abgefertigt hatte.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Locomotivprüfungen.) In der Zeit vom 1. bis 21. August 1895 fand die technisch-polizeiliche Prüfung rücksichtlich fünf für die Linien der k. k. Staatsbahnen bestimmter Verbund-Güterzugs-Locomotiven mit Schlepptender, welche nach den mit Handelsministerial-Erlass vom 28. März 1893, Z. 11.767, genehmigten Typenplänen in der Locomotivfabrik der Staatseisenbahn-Gesellschaft neu erbaut wurden und die Fabrikationsnummern 2451 bis incl. 2455, sowie die Bahninventarsnummern 5933 bis incl. 5937 tragen, statt. Die Kessel dieser Locomotiven, welche der Serie III c angehören, haben die gesetzliche Probe anstandslos bestanden. Die gleichartig gebauten Maschinen haben im Ganzen drei Achsen, von denen die zweite die Triebachse ist. Die Achsen liegen vor der Feuerbüchse und sind mit einander gekuppelt Die Maschinen haben horizontale aussenliegende Cylinder, innenliegende Frames, die Steuerung zeigt die

Construction nach Heusinger-Waldegg, ist aussenliegend, und geschieht die Umsteuerung mittelst Hebel und Schraube combinirt. Das Kesselgewicht wird durch sechs Blattfedern auf die Achsen übertragen, und besitzt der Kessel eine vollständige Armatur. Die Locomotiven haben ausserdem variable Blaserohre, Hilfsgebläse, zwei Injecteure nach Friedmann A E Nr. 9, Sandstreuapparat, Funkenfänger mit Sieb, Vacuum- und Spindelbremse, Dampfheizungseinrichtung und Geschwindigkeitsmesser nach System Haushälter. Die Spurweite ist normal. Das Totalgewicht beträgt bei jeder Locomotive 42 t. Die Probefahrten fanden auf der 11·9 km langen Strecke Wien—Purkersdorf der westlichen Staatsbahnen statt, und wurden hiebei maximale Geschwindigkeiten von 65 bis 74 km und Durchschnittsgeschwindigkeiten von 44 bis 50 km per Stunde erzielt. In Anbetracht dieses nach jeder Richtung hin günstigen Ergebnisses dieser technisch-polizeilichen Prüfungen wurden die vorbeschriebenen Locomotiven dem öffentlichen Zugsförderungsdienste auf den k. k. Staatsbahnen übergeben. [Z. 1111/I.]

— (Einstellung von vier Cisternenwagen.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die von der Firma Girardelli & Stern in Wien bei der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen in Vorlage gebrachten Typenpläne für einen zum Spiritustransport bestimmten Cisternenwagen mit Bremse, wonach die genannte Firma vier Stück dieser Wagen bei der Maschinen- und Wagenbaufabriks-Actiengesellschaft in Simmering mit der Bestimmung zur Einstellung in den Fahrpark der k. k. Oesterr. Staatsbahnen anfertigen zu lassen beabsichtigt, mit dem Beifügen genehmigt, dass der genannten Firma Seitens der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen, mit Rücksicht auf die grössere Sicherheit der Wagenkuppler, die Anbringung von Sicherheitshandgriffen nahezulegen ist. [Z. 569/I.]

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Einstellung von 30 Kesselwagen.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die von der Kaiser Ferdinands-Nordbahn vorgelegten Typenpläne für 30 Stück für Petroleumtransporte bestimmte Reservoirwagen, wonach die Ostrauer Mineralöl-Raffinerie Max Böhm & Comp. 22 Stück ohne Bremse und 8 Stück mit Bremse in der Waggonfabrik F. Ringhoffer in Prag-Smichow mit der Bestimmung zur Einstellung in den gesellschaftlichen Wagenpark anzuschaffen beabsichtigt, mit dem Bemerken genehmigt, dass im Hinblicke auf die grössere Sicherheit der Wagenkuppler diese Wagen mit Sicherheitshandgriffen zu versehen sind. [Z. 654/I.]

— (Locomotivprüfungen.) Im Sinne des § 21 der Eisenbahn-Betriebsordnung vom 16. November 1851 wurde in der Zeit vom 16. Juli bis zum 13. November 1895 die technisch-polizeiliche Prüfung an zehn Stück für die Linien der Kaiser Ferdinands-Nordbahn bestimmter Lastzugs-Locomotiven mit Schlepptender vorgenommen. Die Locomotiven wurden sämmtlich nach den mit Handelsministerial-Erlass vom 10. Juni 1893, Z. 18.447, und vom 11. September 1894, Z. 42.289, genehmigten Typenplänen in der Locomotivfabrik zu Wr.-Neustadt hergestellt und tragen die Inventarsnummern 542 bis incl. 551, die Fabrikationsnummern 3808 bis incl. 3817 und gehören der Serie III c an. Die Kessel derselben wurden laut Certificat der gesetzlichen Kesselprobe anstandslos unterzogen. Die Maschinen haben vier Achsen, von denen die dritte die Triebachse ist. Die einzige Laufachse liegt vorne in einem eigenen Pisselgestelle mit geschobener Deichsel, und ist die Laufachse verschiebbar, während die zweite, dritte und vierte Achse mit einander gekuppelt sind. Die Maschinen haben aussenliegende, mit Verbund-Einrichtung versehene Cylinder, innenliegende Frames, die Steuerung zeigt die Construction nach Heusinger-Waldegg, ist aussenliegend, und die Umsteuerung geschieht mittelst Schraube und Hebel. Das Kesselgewicht wird durch acht Blattfedern auf die Achsen übertragen, und ist zwischen der ersten und zweiten und dritten und vierten Achse auf jeder Seite je ein Balancier vorhanden. Der Kessel ist mit einer vollständigen Armatur ausgerüstet, und ist die Locomotive noch versehen mit einem variablen Blaserohr, Hilfsgebläse (Restarting), Injecteuren nach Friedmann, gewöhnlichem Sandstreuapparat, Funkensieb, Vacuumbremse, auf die dritte und vierte Achse wirkend, Pulsometerwechsel, Dampfheizungseinrichtung und Gölsdorf'sche Anfahrtsvorrichtung. Die Spurweite ist normal. Das Totalgewicht jeder dieser Locomotiven beträgt im ausgerüsteten Zustande 50 t. Die Probefahrten fanden auf der 13 km langen Strecke von Floridsdorf nach Wagram der Kaiser Ferdinands-Nordbahn statt, und wurden hiebei maximale Geschwindigkeiten von 80—91 km und durchschnittliche Geschwindigkeiten von 58—67 km per Stunde erreicht. Im Hinblicke auf dieses günstige Ergebniss konnten die vorbeschriebenen Maschinen dem öffentlichen Zugförderungsdienste der Kaiser Ferdinands - Nordbahn übergeben werden. [Z. 1111/I.]

Behebung einer Verkehrsstörung.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen: (Eisenbahn-Betriebsdirection Lemberg.)

4. März. Gesammtverkehr in der Strecke Zagórz—Mezö-Laborcz und Güterverkehr in der Strecke Posada chyrowska—Neu-Zagórz wieder aufgenommen.

Nachrichten aus Ungarn.

Eisenbahnprojecte. (Ertheilung einer Vorconcession.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat mit Erlass vom 17. Februar, Z. 8059, dem Béla Klobusiczky, Einwohner von Monospetri, die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten im Sinne der bestehenden Normen für eine von der Station Pap-Tamási der Linie Nagyvárad (Grosswardein) — Pap - Tamási—Ér-Mihályfalva der im Betriebe der kgl. Ungarischen Staatsbahnen stehenden Biharer Localbahnen abzweigende und diese über Pocsály, Esztár, Henczida, Gaborján und die Gemarkung der Gemeinde Berettyó-Ujfalu in der Station Berettyó-Ujfalu mit der Hauptlinie Budapest—Nagyvárad (Grosswardein)—Brassó (Kronstadt)—Predeal verbindende normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Milleniums - Landesausstellung. (Ausstellungstarif.) Für den Transport von Ausstellungsgegenständen und lebenden Thieren, welche für die im Jahre 1896 in Budapest zu veranstaltende Millenniums-Landesausstellung bestimmt sind oder von dort rückbefördert werden, gelangt Seitens der ungarischen Eisenbahnen und Schiffahrts-Unternehmungen ein eigener temporärer Tarif zur Anwendung, der vom 10. Februar 1896 bis Ende Februar 1897 Giltigkeit hat.

Verschiedene Mittheilungen.

Localbahn Strakonitz - Winterberg. (Generalversammlung.) Am 29. Februar wurde unter Vorsitz des Präsidenten des Verwaltungsrathes Ludwig Lobmeyr und im Beisein des landesfürstlichen Commissärs, k. k. Ministerialsecretär Dr. Carl Freiherr von Banhans, eine ausserordentliche Generalversammlung der Actionäre der Localbahn Strakonitz-Winterberg abgehalten. Bei derselben waren 16 Actionäre anwesend, welche insgesammt 1923 Actien mit 619 Stimmen vertraten. In dieser Generalversammlung wurde einstimmig beschlossen, den Verwaltungsrath zu ermächtigen, die erforderlichen Schritte einzuleiten, damit der Gesellschaft die Ah. Concession zum Baue und Betriebe einer normalspurigen Locomotiv-Eisenbahn von der Station Winterberg über Eleonorenhain nach Wallern, womöglich mit einer Abzweigung von Eleonorenhain bis an die böhmische Landesgrenze bei Kuschwarda mit der Richtung nach Passau, ertheilt und dementsprechend der § 2 der Gesellschaftsstatuten abgeändert werde. Ausserdem beschloss die Versammlung, die beim Baue der Localbahn Strakonitz-Winterberg erzielten verfügbaren Ersparnisse zur Uebernahme eines Theiles der für eine der beiden neuprojectirten Linien auszugebenden Stammactien zu verwenden, jedoch die ziffermässige Höhe der Betheiligung der Beschlussfassung der nächsten ordentlichen Generalversammlung vorzubehalten.

Generalversammlungen.

2. März: Achenseebahn-Gesellschaft.
5. „ Oesterr. Eisenbahn-Verkehrsanstalt.
14. „ Prag-Duxer Eisenbahn (ausserordentliche).
21. „ Wiener Locomotivfabriks-Actiengesellschaft.
31. „ Ungarische Westbahn.

Personal-Nachrichten.

Se. k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 29. Februar dem Ministerialrathe im Handelsministerium Dr. Wilhelm Leddihn anlässlich der erbetenen Uebernahme in den bleibenden Ruhestand in Anerkennung seiner vieljährigen pflichttreuen und ausgezeichneten Dienstleistung den Titel und Charakter eines Sectionschefs allergnädigst zu verleihen geruht. Glanz m. p.

Lagerhaus-Angelegenheiten.

Lagerhaus der Stadt Wien.

I. Stand und Bewegung des Waarenlagers.

	Februar 1896				Februar 1895			
	Lagerstand	Eingelagert	Ausgelagert	Lagerstand	Lagerstand	Eingelagert	Ausgelagert	Lagerstand
	am ersten	vom ersten bis letzten		am letzten	am ersten	vom ersten bis letzten		am letzten
	Meter-Centner (bei Spiritus Hektoliter zu 100 Graden)							
Insgesammt . .	358.690	90.398	144.571	304.517	350.228	50.621	92.041	308.808
Darunter:								
Weizen	118.922	28.187	51.315	95.794	70.754	14.909	26.407	59.256
Roggen	34.414	24.084	22.419	36.079	85.220	3.253	11.071	77.402
Gerste	59.016	6.811	12.913	52.914	67.512	8.142	13.704	61.950
Hafer	42.958	6.055	24.488	24.525	36.559	7.488	12.361	31.686
Mais	2.136	10.827	10.280	2.683	2.504	3.560	3.430	2.634
Hirse	1.108	377	580	905	1.250	319	553	1.016
Bohnen	5.768	1.969	1.389	6.348	4.818	1.517	3.418	2.917
Erbsen	1.502	—	344	1.158	1.554	498	301	1.751
Malz	981	202	202	981	2.473	102	476	2.099
Raps	41.086	1.634	8.141	34.579	32.666	331	6.453	26.544
Hanfsamen	462	102	149	415	260	100	291	69
Wicken	1.105	208	446	867	1.383	200	302	1.281
Mehl	6.542	2.729	1.898	7.373	6.125	1.198	1.380	5.943
Kleie	2.989	1.845	2.125	2.709	11.966	350	4.728	7.588
	318.989	85.030	136.689	267.330	325.044	41.967	84.875	282.136
Spiritus	1.047	—	—	1.047	—	—	—	—
Zucker	12.980	—	2.187	10.793	2.890	1.000	1.200	2.690
Wein	3.830	429	439	3.820	1.779	1.179	1.310	1.648
Oele und Fette	1.398	592	385	1.605	1.515	357	264	1.608
Sonstige Waaren	20.446	4.347	4.871	19.922	19.000	6.118	4.392	20.726
Mittlere Tagesbewegung . .	9.399 Meter-Centner				6.203 Meter-Centner			
Versicherungswerth . . . fl.	3,476.120	579.290	1,057.480	2,997.930	3,185.630	440.690	778.590	2,847.730

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine.

	Im Umlaufe	Ausgegeben, bezw. vorgemerkt	Zurückgelangt	Im Umlaufe	Im Umlaufe	Ausgegeben, bezw. vorgemerkt	Zurückgelangt	Im Umlaufe
	am ersten	vom ersten bis letzten		am letzten	am ersten	vom ersten bis letzten		am letzten
Lagerscheine . . . . . Stück	105	45	34	116	79	7	16	70
Versicherungswerth . . fl.	461.600·—	115.850·—	138.620·—	438.830·—	541.620·—	24.010·—	112.290·—	453.340·—
Davon abgesondert übertragen:								
Warrants . . . . . . Stück	16	4	1	19	4	—	1	3
Versicherungswerth . . fl.	91.950·—	17.900·—	1.800·—	108.050·—	12.290·—	—	5.600·—	6.690·—
Lombardbetrag . . . . fl.	47.823·—	8.557·—	900·—	55.480·—	7.104·38	—	3.000 —	4.104·38

Landschaftliches Lagerhaus Innsbruck.

Verkehrsausweis pro Februar 1896.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waaren	Stand am ersten	Eingelagert	Ausgelagert	Stand am letzten
		vom ersten bis letzten		
	in Metercentner			
Weizen	9361·46	4685·19	4304·05	9742·60
Roggen	3487·94	233·55	104·53	3116·96
Gerste	2092·32	214·60	618·07	1688·85
Hafer	2419·54	307·75	745·38	1981·91
Mais	841·12	1116·19	1073·01	884·33
Mehl	595·65	305·25	401·60	490·30
Wein	3396·41	615·69	359·14	3652·96
Verschiedene	1264·36	1156·57	1114·78	1306·15
Zusammen .	23458·80	8634·79	9229·56	22864·03
Versicherungswerth	319.890	88.950	71.550	337.290

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

	Stand am ersten	Ausgegeben, bezw. abgesondert übertragen	Zurückgelangt	Stand am letzten
		vom ersten bis letzten		
Lagerscheine . Stück	28	13	8	33
Versicherungswerth .	83.610	33.600	33.080	84.130
Abgesondert übertragene Warrants . .	4	10	—	14
Versicherungswerth .	9.600	14.600	—	24.200
Lombardbetrag . . .	4.290	6.800	—	11.090

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Anwendung der Frachtsätze für den Verkehr zwischen Wien (Staatsbahnhof) einerseits und gewissen Stationen der priv. Oesterr.-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft andererseits auch für den Verkehr mit Wien (Nordbahnhof).

Die im Local-Gebührentarife, Theil II, Heft 1, der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft vom 1. October 1894, sowie die im temporären Anhange zu den Localgütertarifen, Theil II, Heft 1 und 2, der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft vom 1. Jänner 1896 enthaltenen Frachtsätze für den Verkehr zwischen Wien (Staatsbahnhof) einerseits und den Stationen der Strecken Schimitz bis Bodenbach, Obrowitz bis Tischnowitz, Okřiško bis incl. Tečic, Latein bis incl. Nemotitz, Böhm.-Trübau bis incl. Hohenstadt, Chotzen bis Mittelsteine und Starkoč, sowie den Stationen der an diese Strecken anschliessenden Localbahnen der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft andererseits gelangen bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896, auch im Verkehre mit Wien (Nordbahnhof) zur Anwendung.

Wien, am 5. März 1896. [144]

Ost-Nordwest-Oesterreichischer Eisenbahnverband.

Reexpeditionsbegünstigung für im Freilager der Galizischen Handels-Actiengesellschaft in Stanislau eingelagerte Spiritussendungen.

Vom 15. März 1896 an bis auf Widerruf wird in der Station Stanislau die Reexpedition von Spiritus, welcher in Reservoir(Cisternen)wagen von den in dem Ausnahmetarife X des Tarifes, Theil II, Heft 1, giltig vom 1. October 1893, bezw. von den in dem Ausnahmetarife XIV des Tarifes, Theil II, Heft 2, giltig vom 1. Jänner 1894, enthaltenen Stationen der Linien Stanislau—Husiatyn und Stanislau—Suczawa unter der Adresse des Freilagers der Galizischen Handels-Actiengesellschaft in Stanislau per Bahn anlangt, daselbst in dem genannten Freilager unter Bahnaufsicht eingelagert und sodann von dort in Reservoir(Cisternen)wagen nach einer der in den beiden genannten Ausnahmetarifen aufgenommenen oder darüber hinaus gelegenen Stationen westlich von Krakau weiterbefördert wird, gestattet.

Im Uebrigen sind bezüglich der Einlagerung, Reexpedition und Frachtausgleichung die vom 1. Februar 1889 giltigen „Bestimmungen über die Behandlung und Verrechnung solcher Güter, welche in den Lagerhäusern der Oesterr.-Ungarischen Monarchie eingelagert und dortselbst reexpedirt werden", sowie die in den beiden vorgenannten Ausnahmetarifen enthaltenen weiteren Bestimmungen massgebend.

Wien, am 3. März 1896. [145]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Russischer Grenzverkehr.

Eliminirung der Station Biadoliny aus dem Ausnahmetarife für Getreide etc.

In dem mit 1. April 1896 zur Einführung gelangenden Nachtrage I zum Tarif-Theil II, Heft 2, für den Oesterr.-Ungarisch-Russischen Grenzverkehr ist die Station Biadoliny mit sämmtlichen für dieselbe vorgesehenen Frachtsätzen zu streichen.

Wien, am 4. März 1896. [146]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Rumänisch-Norddeutscher Eisenbahnverband. (Theil II, Heft I.)

Berichtigung von Frachtsätzen.

Die Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 3 A b (für Eisen und Stahl in Mengen von 5000 kg) von Hammer und Ratibor nach Ploesti sind von 605 auf 597 Centimes für 100 kg zu berichtigen.

Wien, am 4. März 1896. [147]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Gemeinsamer Tarif, Theil I, der österreichischen und ungarischen Eisenbahnen. (Berechnung der Transportgebühren für Wagenladungsgüter, wenn unterwegs eine Umladung stattfindet und hiezu mehr Wagen oder Wagen mit grösserem Ladegewichte verwendet werden.) Wenn Güter, für welche die Frachtberechnung für mindestens 10.000 Kilogramm pro Frachtbrief und Wagen zu erfolgen hat, aus irgend einem Grunde in einer Unterwegsstation umgeladen werden und die Umladestation mehr Wagen verwendet, als dies Seitens der Verladestation geschehen ist, so sind die Frachtgebühren in der Weise zu berechnen, als ob die bezüglichen Sendungen von der Aufgabs- bis zur Bestimmungsstation ohne Umladung zur Beförderung gelangt wären.

Der gleiche Vorgang ist zu beobachten, wenn Güter, für welche die Frachtgebühren nach dem Ladegewichte der verwendeten Wagen zur Berechnung zu gelangen haben, in einer Unterwegsstation umgeladen werden und die Umladestation mehr Wagen oder Wagen mit grösserem Ladegewichte in Verwendung nimmt.

In solchen Fällen ist die Umladestation verpflichtet, in den Verrechnungs-Documenten über den Weitertransport alle auf die Frachtberechnung in der Aufgabsstation bezughabenden Daten (Nummer des von der Aufgabsstation verwendeten Wagens, dessen Ladegewichtsziffer etc.) anzuführen und zu bemerken, dass eine Umladung stattgefunden hat.

Diese Berechnungsweise wurde den Stationen mit besonderem Dienstbefehle (Nr. 3 vom 1. Februar 1896) aufgetragen.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. (Refactien im Güterverkehre Wien—Budapest, ungarischen Schiffahrtsstationen unterhalb Budapest, bosnischen, serbischen, rumänischen, bulgarischen Stationen und den Seehäfen.) Mit Schiffahrtsbeginn 1896 treten folgende neue Refactietabellen für den Güterverkehr zwischen Wien und Korneuburg einerseits und Budapest, nach und von allen unterhalb Budapest gelegenen ungarischen und bosnischen Donau-, Theiss-, Save-, Drau-, Bega- und Franzenscanal-Stationen, nach und von serbischen (Belgrad ausgenommen), rumänischen, bulgarischen Stationen und den Seehäfen andererseits in Kraft:

1. Refactietabelle Nr. 1 für den Güterverkehr von Wien Praterqai loco und Nussdorf nach Budapest (auch Donauuferbahnhof und Neupest) und vice versa. Nach dieser Tabelle werden von den tarifmässigen

Frachtsätzen bei einem während der Schiffahrtsperiode aufgelieferten Gesammtquantum von a) 500, b) 2000, c) 5000 q refactirt: bei Eilgütern a) 24, b) 32, c) 40 kr. per 100 kg, bei sperrigen Gütern a) 12, b) 16, c) 20 kr. per 100 kg, bei Gütern der Classe I a) 12, b) 16, c) 20 kr. per 100 kg, bei Gütern der Classe A a) 6, b) 8, c) 10 kr. per 100 kg, bei Gütern der Classe B a) 3, b) 4, c) 6 kr. per 100 kg, bei Gütern des Specialtarifes I 2 B 2 kr. per 100 kg, bei Gütern des Specialtarifes II a) 6 kr., b) 8 kr., c) 10 kr. per 100 kg. Die Liquidirung der Refactien erfolgt an den Aufgeber auf Grund der Original-Schiffs-Aufgabsrecepisse, welche längstens bis 31. Jänner 1897 vorzulegen sind, widrigenfalls jeder Anspruch auf die betreffende Refactie verloren geht. Ausgeschlossen von der Refactirung sind: Getreide, Mahlproducte, Zucker (exclusive Traubenzucker und Stärkezucker), Zündhölzchen und alle Artikel, für welche Special- und Ausnahmetarife, insoweit letztere nicht in der Refactietabelle enthalten sind, bestehen, oder für welche besondere Frachtermässigungen eingeräumt wurden, ferner alle Regiesendungen. In die fixirten Minimalquantitäten können bis zur Hälfte des aufgelieferten Gesammtquantums auch solche Sendungen einbezogen werden, welche innerhalb des angegebenen Zeitraumes ab Wien loco per Bahn nach Budapest und vice versa befördert wurden. Hiezu ist die Vorlage der auf die reclamirende Firma als Versenderin lautenden Original-Bahn-Aufnahmsscheine, bezw. bahnämtlichen Frachtbrief-Duplicate erforderlich, welche Documente nach erfolgter Vormerkung zurückgestellt werden. Eine Cumulirung mit Quantitäten, welche auf Basis anderer Refactietabellen refactirt werden, kann nicht stattfinden.

2. Refactietabelle Nr. 2 für den Güterverkehr

A. von und nach Wien transit (d. i. Bahnumschlag Praterquai, Nordbahnlände und Donauquaibahnhof) und Korneuburg: nach und von Budapest (auch Donauuferbahnhof und Neupest).

B. von und nach Wien loco und transit (Praterquai loco und transit, Nordbahnlände und Donauquaibahnhof), Nussdorf und Korneuburg:
   1. nach und von allen unterhalb Budapest gelegenen ungarischen und bosnischen Schiffsstationen der Donau, Theiss, Save, Drau, des Bega- und Franzenscanals;
   2. nach und von serbischen, rumänischen, bulgarischen Schiffsstationen und den im Specialtarife IV angeführten Seehäfen mit Ausschluss des Verkehres mit Belgrad.

Nach dieser Tabelle werden von den tarifmässigen Frachtsätzen refactirt: im Verkehre nach und von Budapest, nach und von den ungarischen Stationen unterhalb Budapest und den bosnischen Stationen bei einem während der Schiffahrtsperiode aufgelieferten Gesammtquantum von mindestens a) 300 q, b) 3000 q: bei Eilgütern a) 30, b) 40 kr. per 100 kg, bei sperrigen Gütern a) 15, b) 20 kr. per 100 kg, bei Gütern der Classe I a) 15, b) 20 kr. per 100 kg, bei Gütern der Classe A a) 6 kr., b) 10 kr. per 100 kg, bei Gütern der Classe B a) 3 kr., b) 6 kr. per 100 kg, bei Gütern des Specialtarifes I 2 B 2 kr. per 100 kg, bei Gütern des Specialtarifes II a) 6 kr., b) 10 kr. per 100 kg; im Verkehre nach und von serbischen, rumänischen und bulgarischen Schiffsstationen, mit Ausnahme von Belgrad, nach und von den Seehäfen bei einem während der Schiffahrtsperiode aufgelieferten Gesammmtquantum von mindestens a) 300 q, b) 3000 q: bei Eilgütern a) 60 Cts., b) 80 Cts. per 100 kg; bei sperrigen Gütern a) 30 Cts., b) 40 Cts. per 100 kg; bei Gütern der Classe I a) 30 Cts., b) 40 Cts. per 100 kg; bei Gütern der Classe B a) 12 Cts., b) 20 Cts. per 100 kg; bei Gütern des Specialtarifes I 3 B 5 Cts. per 100 kg; bei Gütern des Specialtarifes II B a) 12 Cts., b) 20 Cts. per 100 kg. Sendungen mit Theilfrankaturen (d. i. Frachtzahlung bis zu einer vor dem Bestimmungsorte gelegenen Station) werden nur nach den am Frachtbriefe vorgeschriebenen Endbestimmungsstationen refactirt. Die Liquidirung der Refactien erfolgt an den Aufgeber, und zwar im Verkehre unter A. auf Grund der Original-Schiffs-Aufgabsrecepisse, im Verkehre unter B. im Thalverkehre auf Grund der Original-Schiffs-Aufgabsrecepisse, im Bergverkehre auf Grund der Original-Schiffsfrachtbriefe, welche Documente längstens bis 31. Jänner 1897 vorzulegen sind, widrigenfalls jeder Anspruch auf die betreffende Refactie verloren geht. Ausgeschlossen von der Refactirung sind: Getreide, Mahlproducte, Zucker (exclusive Traubenzucker und Stärkezucker) und Zündhölzchen, Sendungen, welche nach den Sätzen der Specialtarife Nr. I 3 a, Nr. IV 2 und IV 3 abgefertigt werden, ferner alle Artikel, für welche Special- und Ausnahmetarife, insoweit letztere nicht in der Refactietabelle angeführt sind, bestehen, endlich alle Regiesendungen. Die Cumulirung der Quantitäten in den Relationen A und B ist gestattet. Dagegen kann eine Cumulirung mit Quantitäten, welche auf Basis anderer Refactietabellen refactirt werden, nicht stattfinden. Die Frachtdocumente sind stationsweise zu consigniren; die hiezu erforderlichen Formulare sind bei der gesellschaftlichen Direction in Wien erhältlich.

3. Refactietabelle Nr. 3 für den Güterverkehr von und nach Belgrad loco und Belgrad transit (Bahnumschlag) nach und von Wien loco und transit (Praterquai loco und transit, Nordbahnhof, Donauquaibahnhof), Nussdorf und Korneuburg. Von den tarifmässigen Frachtsätzen werden refactirt bei einem während der Schiffahrtscampagne aufgelieferten Gesammtquantum von mindestens a) 300 q, b) 1500 q: für Eilgüter a) 30 Cts., b) 48 Cts. per 100 kg; für sperrige Güter a) 15 Cts., b) 24 Cts. per 100 kg; für Güter der Classe I a) 15 Cts., b) 24 Cts. per 100 kg; für Güter der Classe A a) 12 Cts., b) 16 Cts. per 100 kg; für Güter der Classe B a) 6 Cts., b) 9 Cts. per 100 kg; für Güter des Specialtarifes I 3 B a) 4 Cts., b) 5 Cts. per 100 kg; für Eisen und Eisenwaaren bei Aufgaben unter 1000 kg per Frachtbrief a) 20 Cts., b) 25 Cts. per 100 kg; für Papier der Position 302 bei Aufgaben von mindestens 10.000 kg per Frachtbrief a) 6 Cts., b) 9 Cts. per 100 kg; für Eisen der Position 110 bei Aufgaben von mindestens 10.000 kg per Frachtbrief a) 6 Cts., b) 8 Cts. per 100 kg; für landwirthschaftliche Maschinen bei Aufgaben unter 5000 kg per Frachtbrief a) 20 Cts., b) 25 Cts. per 100 kg, bei Aufgaben von mindestens 5000 kg per Frachtbrief a) 22 Cts., b) 30 Cts. per 100 kg. Sendungen mit Theilfrankaturen (d. i. Frachtzahlung bis zu einer vor dem Bestimmungsorte gelegenen Station) werden nur nach den am Frachtbriefe vorgeschriebenen Bestimmungsstationen refactirt. Die Liquidirung der Refactien erfolgt an den Aufgeber, und zwar im Verkehre von Belgrad auf Grund der Original-Schiffsfrachtbriefe, im Verkehre nach Belgrad auf Grund der Original-Schiffs-Aufgabsrecepisse, welche Documente längstens bis 31. Jänner 1897 vorzulegen sind, widrigenfalls jeder Anspruch auf die betreffende Refactie verloren geht. Ausgeschlossen von der Refactirung sind: Getreide, Mahlproducte, Zucker und Zündhölzchen, Sendungen, welche nach Specialtarif Nr. I 3 A abgefertigt werden, sowie alle Artikel, für welche Special- und Ausnahmetarife (insoweit solche nicht in dieser Refactietabelle angeführt sind) bestehen, oder für welche besondere Ermässigungen eingeräumt wurden, ferner alle Regiesendungen. Eine Cumulirung mit Quantitäten, welche auf Basis anderer Refactietabellen refactirt werden, ist unzulässig.

Bayerisch-Schweizerischer Ausnahmetarif Nr. 5 für Getreide u. s. w. (Verkehr mit S.C.B. u. w.) vom 10. September 1885. (Aufhebung dieses Ausnahmetarifes.) Mit Wirksamkeit ab 1. April tritt der vorbezeichnete Ausnahmetarif ausser Kraft.

Die Einführung neuer Frachtsätze wird besonders bekannt gegeben werden.

Nassau-Bayerischer Gütertarif vom 1. Jänner 1891. (Aenderung einer Stationsbezeichnung.) Seit dem 1. October 1895 führt die Station Biebrich (früher Biebrich-Mosbach) wieder die Stationsbezeichnung „Biebrich (Mosbach)“.

Die Bezeichnung des anderen Bahnhofes, welche gemäss Nachtrag II zum vorbezeichneten Tarife (Seite 14, letzte Zeile) „Biebrich Rheinbahnhof“ zu lauten hat, bleibt unverändert.

Rheinisch-Westphälisch-Bayerischer Gütertarif vom 1. Jänner 1891, Hefte Nr. 2 und 3. (Neuer Ausnahmetarif 17.) Mit Wirksamkeit vom 15. Februar ist ein neuer Ausnahmetarif 17 für die Beförderung von abgeröstetem Schwefelkies (Schwefelkiesabbräuden) zum Hochofenbetriebe im Tarifhefte Nr. 2 zur Einführung gekommen.

Die in diesem Ausnahmetarife enthaltenen Frachtsätze kommen jedoch nur dann zur Anwendung, wenn die Sendungen an Hochofenwerke, das heisst an Roheisen herstellende Hüttenwerke gerichtet und in den Frachtbriefen ausdrücklich als „zum Hochofenbetriebe“ bestimmt bezeichnet sind.

Im Uebrigen gelten die für die Anwendung des Ausnahmetarifes 4 massgebenden Bestimmungen.

— (Ausdehnung des Ausnahmetarifes 17 auf das Tarifheft 3.) Der Ausnahmetarif 17 für abgerösteten Schwefelkies (Schwefelkiesabbrände) im Verkehre von Heufeld nach rheinisch-westphälischen Stationen hat unter den daselbst angegebenen Bedingungen auch im Bereiche des Rheinisch-Westphälisch-Bayerischen Tarifheftes 3 im Verkehre mit den Stationen, Hochdahl, Hoerde-Hacheney und Kupferdreh Anwendung zu finden.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
										kr.				
565	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	1. Leere, gebrauchte Fässer (mit weniger als 1·3 Meter Durchmesser der grössten Fläche), bei Aufgabe in Mengen unter 5000 kg	Troppau K. F. N. B.	Hennersdorf	Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. Die nebenbezifferten Frachtsätze haben nur für Sendungen Geltung, welche von einem mit der Station Troppau K.F.N.B. mittelst Schleppgeleises verbundenen Industrie-Etablissement aufgeliefert werden. Das Aufladen der Sendungen haben die Parteien auf ihre Kosten zu besorgen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1896	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	20·0		Im Kartirungswege		
					Skrochowitz-Braunsdorf					9·0				
			2. Säcke, gebrauchte, bei Aufgabe in Mengen unter 5000 kg		Hennersdorf					20·0				
					Skrochowitz-Braunsdorf					9·0				
			3. Zucker der Position Z.—8 der Güterclassification des Tarif-Theiles I vom 1. Jänner 1893: a) bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen		Breitenau					19·0				
					Erbersdorf					17·0				
					Freiwaldau-Gräfenberg					36·5				
					Freudenthal					19·0				
					Friedland a. M.					22·0				
					Hennersdorf					19·0				
					Jägerndorf					12·0				
					Karlsthal					22·0				
					Kriegsdorf					19·0				
					Knnan					17·0				
					Niklasdorf					27·9				
					Olbersdorf					17·0				
					Römerstadt					24·0				
					Röwersdorf					17·0				
					Sandhübel					31·2				
					Stohl-Karlsdorf					22·0				
					Würbenthal					22·0				
					Ziegenhals					22·0				
			b) bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen		Breitenau					25·0				
					Erbersdorf					22·0				
					Freiwaldau-Gräfenberg					42·5				
					Freudenthal					25·0				
					Friedland a. M.					28·0				
					Hennersdorf					25·0				
					Jägerndorf					15·0				
					Karlsthal					28·0				
					Kriegsdorf					25·0				
					Knnan					22·0				
					Niklasdorf					33·9				
					Olbersdorf					22·0				
					Römerstadt					31·0				
					Röwersdorf					22·0				
					Sandhübel					37·2				
					Stohl-Karlsdorf					28·0				
					Würbenthal					28·0				
					Ziegenhals					28·0				
			c) bei Aufgabe in Mengen unter 5000 kg		Breitenau					34·0				
					Erbersdorf					30·0				
					Freiwaldau-Gräfenberg					53·5				
					Frendenthal					34·0				
					Friedland a. M.					39·0				
					Hennersdorf					34·0				
					Jägerndorf					20·0				
					Karlsthal					39·0				
					Kriegsdorf					34·0				
					Knnau					30·0				
					Niklasdorf					44·9				
					Olbersdorf					30·0				
					Römerstadt					44·0				
					Röwersdorf					30·0				
					Sandhübel					48·2				
					Stohl-Karlsdorf					39·0				
					Würbenthal					39·0				
					Ziegenhals					39·0				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
566	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Zucker aller Art exclusive Traubenzucker (Glykose), Stärkezucker und Bleizucker	Prag (k.k.St.B.) Prag (Bubna) (B.E.B.) Prag (Smichow) (B.E.B.) Smichow	Landek	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1896	Localtarif, bezw. Böhmisch-Tiroler Eisenbahn-Verbandstarif, Theil II	118 kr.	92 kr.	26 kr.	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Orig.-Frachtbriefe, welche längstens binnen einem Jahre vom Zeitpunkte des beendeten Eisenbahn-Transportes vorzulegen sind, sowie gegen Beibringung amtlicher Bestätigung, dass der Zucker via Martinsbruck bei Landek thatsächlich zur Gänze nach der Schweiz ausgeführt wurde	.
				Taus					115 kr.	93 kr.	22 kr.			
567	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Zucker aller Art (Pos. 2—8 der Güterclassification des Tarif-Theiles I)	a) Chybi b) Preran	Bełz Rawa ruska Sokal	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindest. 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1896	Ost-Nordwest-Oesterr. Eisenbahn-Verbandstarif, Theil II, Heft 5 vom 1. October 1892	Bestehen keine directen Frachtsätze	kr. a) b) 89 117 85 113 93 121		Im Kartirungswege		
568	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Holz des Ausnahmetarifes Nr. 2 A, B, C und D des Tarifes Theil II, Heft 2, vom 1. April 1895 für den Norddeutschen Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina	Zwardon (Station der k. k. österr. Staatsbahnen, galizische Linien)	einer der im Tarife Theil II, Heft 2 vom 1. April 1895 für den vorbezeichneten Verkehr in den Schnitttafeln I b, II b und III b angeführten deutschen Stationen	Aufgabe mit directen Frachtbriefen und Einhaltung der Bestimmungen des Tarifes Theil II, Heft 2, vom 1. April 1895 für den Norddeutschen Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina	Vom 10. März 1896 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1896	Theil II, Heft 2, vom 1. April 1895 für den Norddeutschen Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina	Bestehen keine directen Frachtsätze	Siehe nachstehende Tabelle		Im Kartirungswege		Bei Ermittlung der Gesammt-Frachtsätze sind nach Anleitung des vorbezeichneten Tarifes die in den Schnitttafeln I b, II b und III b für den Verkehr mit Friedrichshütte p. p. angeführten Schnitt-Frachtsätze anzuwenden

Vom Schnittpunkte bis	Schnitttafel I a		Schnitttafel II a		Schnitttafel III a	
	Ausnahmetarif A		Ausnahmetarif B, C, D Abtheilung α)		Ausnahmetarif B, C, D Abtheilung β)	
	Frachtsatz	Coursdifferenz	Frachtsatz	Coursdifferenz	Frachtsatz	Coursdifferenz
	für 100 Kilogramm in Pfennig					
Zwardon im Verkehre mit						
Myslowitz	28*)	—	27*)	—	12	—
Neuberun	28*)	—	27*)	—	12	—
den übrigen deutschen Stationen	29*)	—	27*)	—	12	—

*) Nur giltig in der Richtung von Oesterreich nach Deutschland.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zngeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	nnd im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungswei) Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingnngen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
				von	nach									

Nr.	von der	im Namen der	für Artikel	von	nach	Bedingungen	Zeit	Bezeichnung	Bregenz a)	Bregenz b)	Buchs a)	Buchs b)	St. Margrethen a)	St. Margrethen b)	Art der Durchführung	13	Besondere Bemerkungen
569	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		welche auf Grund der Bestimmungen des Localgütertarifes, Theil II, Heft 1, vom 1. Jänner 1896 nach Ausnahmetarif III a und III b tarifiren	Bregenz Buchs St. Margrethen		a) Bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 5.000 kg pro Wagen b) „ „ „ „ „ „ „ 10.000 „ „ „ Einhaltnng der einschlägigen Tarifbestimmungen	bis zur Durchführung im Localgütertarife, längstens jedoch bis Ende December 1896	Localtarif	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg — Kreuzer österr. Währ.						Im Kartirungswege		Die Frachtsätze für Bregenz gelten auch für die vorgelegenen Vorarlberger Stationen: Lauterach, Schwarzach, Dornbirn, Hohenems, Götzis und Rankweil, jene für Buchs für die Stationen Feldkirch. Schaan-Vaduz, Nendeln, Frastanz, Nenzing, Strassenhaus und Bludenz, und die für St. Margrethen für die Stationen Hard-Fussach und Lustenau, insoweit sich nicht auf Grund der Gebührenberechnungstabelle des Tariftheiles II, Heft 1, für die einzelnen Relationen billigere Frachtsätze ergeben
					Amstetten				223	198	223	198	231	206			
					Beneschau				269	242	269	242	277	250			
					Budweis				255	228	255	228	263	236			
					Ebenfurth loco				291	261	—	261	—	269			
					Eggenburg				291	261	—	261	—	269			
					Gmünd				278	250	278	250	286	258			
					Göpfritz				291	261	291	261	299	269			
					Kl.-Schwechat				285	256	—	256	—	264			
					Klosterneuburg-Weidling				285	256	—	256	—	264			
					Krems				269	241	269	241	—	249			
					Leobersdorf				285	256	—	256	—	264			
					Melk				241	215	241	215	249	223			
					Nusle-Vršovic				269	242	269	242	277	250			
					Nussdorf				285	256	—	256	—	264			
					Penzing				—	253	—	253	—	261			
					Pöchlarn				236	211	236	211	244	219			
					St. Pölten				255	228	255	228	263	236			
					St. Valentin				204	181	204	181	212	189			
					Schwarzenau-Zwettl				285	256	285	256	293	264			
					Sigmundsherberg				288	259	—	259	296	267			
					Steyr				213	190	213	190	221	198			
					Tabor				278	250	278	250	286	258			
					Tulln				273	246	273	246	281	254			
					Ulmerfeld				227	203	227	203	235	211			
					Wien I. (K.E.B.)				282	253	—	253	—	261			
					Wien II. (K.F.J.B.)				288	259	—	259	—	267			
					Wien Donauquai-Bahnhof				292	262	—	262	—	270			
					Wien Lagerhaus				289	260	—	260	—	268			
					Wittingau				278	250	278	250	286	258			
				und vice versa													

Nr.	von der	im Namen der	für Artikel	von	nach	6–14
570	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Getreide etc.	Bełzec trs., Brody (Bhf.) trs., Husiatyn trs., Krystynopol trs., Nadbrzezie trs., Nowosielitza (Bhf.) trs., Podwołoczyska (Bhf.) trs., Rawa ruska trs., Sokal trs., Granica trs., bezw. Szczakowa trs.	Schalding	Mit Giltigkeit bis zur Einführung im Tarifwege, längstens bis 31. December 1896, tritt in dem vom 1. Februar 1895 giltigen Ausnahmetarife für Getreide etc. für den Bayerisch-Oesterreichisch-Russischen Grenzverkehr für die Station **Schalding** der kgl. Bayerischen Staatsbahnen in der Schnitttafel II des genannten Tarifes in der Rubrik „a) Getreide etc." der Schnittfrachtsatz von 215 Pfennigen für 100 kg in Kraft.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
									Kreuzer ö. W.					
571	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Sammelgüter aller Art als Frachtgut	Eger	Wien II (K.F.J.B.) oder umgekehrt	5000 kg	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1896	Localtarif	193	170	23	Im Kartirungswege		
						10.000 kg			179	150	29			
			Sammelgüter als Frachtgut, bestehend aus Porzellan in Kisten verpackt, Klicker (Krimmer, Knicker, Glasschusser, Schusser, Märbel) der Pos. K. 25 der Güterclassification des Tarif-Theiles I; Glaswaaren der Pos. G—20, Schiefergriffel, Schieferstifte der Pos. S—18 und Rechentafeln (Schiefertafeln) der Pos. R 4 der Güterclassification des Tarif-Theiles I; Eisenwaaren der Pos. E—6 und 7 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Eger	Wien Praterquai mit directen Frachtbriefen nach Ungarn und darüber hinaus	Bei Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen			Verschieden	100				
572	Aussig-Teplitzer Eisenbahn	Betheiligten Verwaltungen	Chamottesteine und Chamotteziegel	Kodersdorf Königl. Eisenbahn-Direction Halle a. S.	Maria-Ratschitz	Bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindest. 10.000 kg für einen Wagen und Frachtbrief und Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Vom 10. März 1896 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1896	Ostdeutsch-Oesterr. Verbandtarif, Theil II, Heft 2 vom 1. Jänner 1896	Besteht kein directer Frachtsatz	66 Pfennig		Im Kartirungswege		
573	Buschtěhrader Eisenbahn		Vom dritten Tage nach erfolgter Veröffentlichung dieser Kundmachung bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1896 gelangt für die zu Neubauten in der Baumwollspinnerei und Weberei in Liebauthal bei Königsberg in Böhmen dienenden Baumaterialien und Fabriks-Einrichtungsgegenstände als Frachtgut bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen im Verkehre nach der Station Königsberg-Maria Kulm bei einem Durchlaufe von mindestens 40 km auf den Linien der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn die laut Ausnahmetarifes XVIII des vom 1. März 1893 giltigen Nachtrages V zum Localgütertarife, Theil II, dieser Bahn vom 1. Juni 1887 festgesetzte Frachtermässigung unter Einhaltung der im genannten Ausnahmetarife vorgeschriebenen Bedingungen zur Anwendung.												

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
574	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Holics-Gödinger Localbahn-Actiengesellschaft	1. Holz des Specialtarifes 2 und der Classe C, dann Getreide und Hülsenfrüchte	Holics loco und transito (letzteres für Sendungen von Szakolcza, Egbell, Kutti, Szekelyfalu-Bur-Szt. György, Nagy-Lévárd, Malaczka, Detrekö - Csütörtök, Zobor, Devenyto und Stomfa)	Göding loco und transit	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1896	Directer Tarif zwischen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn und der Holics-Gödinger Localbahn-Actiengesellschaft	11 kr.	7 kr.	4 kr.	Im Kartirungswege		
			2. Mehl und Mahlproducte aus Getreide und Hülsenfrüchten, dann Futterstoffe	Göding loco und transit	Holics loco und transito (letzteres für Sendungen nach Szakolcza, Egbell, Kutti, Szekelyfalu - Bur - Szt. György, Nagy-Lévárd, Malaczka, Detrekö-Csütörtök, Zobor, Devenyto und Stomfa)				11 kr.	7 kr.	4 kr.			
575	Kaschau-Oderberger Eisenbahn	Betheiligten Verwaltungen	Eisenerze, Schlacke (auch Schwefelkiesabbrände)	Marmaros-Sziget transito		Giltig für Sendungen, welche in den Stationen Nagy-Bocsko und Kis-Bocsko mit directen Frachtbriefen aufgegeben werden, und die letzteren den Vermerk: „Zum Hochofenbetriebe" enthalten. Die Fracht ist für das factische Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen zu entrichten	Bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, spätestens jedoch bis Ende December 1896	Ostdeutsch - Ungarischer Eisenbahnverband. Theil II, Heft 1	In Markpfennigen			Im Kartirungswege		
					Beuthen O.S.B.				137	133	4			
					Beuthen R.O.U.				138	134	4			
					Bobrek				137	133	4			
					Borsigwerk				136	132	4			
					Gleiwitz				135	131	4			
					Königshütte O.S.				137	133	4			
					Laurahütte				137	133	4			
					Ludwigsglück				136	132	4			
					Morgenroth				137	133	4			
					Schwientochlowitz				137	133	4			
					Tarnowitz				139	135	4			
					Zabrze				136	132	4			
576	Südbahn-Gesellschaft		Quarz		Leoben S.B.	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Auf- und Abladen durch die Partei. Die Transporte müssen in Leoben locale Verwendung finden oder nach Stationen der Leoben-Vordernberger Bahn, Eisenerz-Vordernberger Bahn oder nach Stationen der Strecke St. Michael loco—St. Ruprecht loco bestimmt sein	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarif	Heller			Im Kartirungswege		
				Kindberg					28	20	8			
				Mitterdorf					34	20	14			
				Wartberg-Mürzthal					34	20	14			
				Krieglach					34	24	10			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
577	Oesterr. Nordwestbahn		Steine der Classe C und des Specialtarifes 3	Semil	Smidar loco und transit	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens unter Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen hat durch die Partei auf deren Kosten zu erfolgen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1896	Localtarif	Verschieden	kr. 11·4	Verschieden	Im Kartirungswege		Auf den Frachtbriefen muss der Bezirksausschuss in Neubidschow als Aufgeber und alleiniger Empfänger erscheinen.
					Neubidschow					12·6				

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 28. **Wien, 10. März 1896.** **IX. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Gesetz vom 17. Jänner 1896,*) wirksam für das Herzogthum Krain, betreffend die Förderung der Bahnen niederer Ordnung.

Ueber Antrag des Landtages Meines Herzogthums Krain finde Ich anzuordnen, wie folgt:

§ 1.

Die Ausführung jener für den öffentlichen Verkehr bestimmten Bahnen niederer Ordnung (Localbahnen, Secundärbahnen, Vicinalbahnen, Kleinbahnen u. dgl.), deren Nothwendigkeit oder Nützlichkeit vom Standpunkte der Landesinteressen ausser Zweifel steht, bezüglich welcher jedoch dargethan erscheint, dass die Interessenten (insbesondere Bezirke, Gemeinden und Private) ausser Stande sind, die erforderlichen Geldmittel zur Gänze aufzubringen, kann vom Lande gefördert werden: entweder

a) durch Garantirung eines jährlichen Reinerträgnisses behufs Sicherstellung der höchstens vierpercentigen Verzinsung und der innerhalb der Concessionsdauer planmässig zu bewirkenden Tilgung des durch Ausgabe von Prioritätsobligationen (Eisenbahn-Schuldverschreibungen) oder durch Aufnahme eines Hypothekar-Anlehens zu beschaffenden Theiles des Anlagecapitals der betreffenden Bahn niederer Ordnung oder

b) durch Gewährung eines bücherlich sicherzustellenden, mit höchstens vier Percent verzinslichen und innerhalb der Concessionsdauer rückzahlbaren Darlehens, eventuell gegen Refundirung in Prioritätsobligationen, in beiden Fällen bis zur Höhe von siebzig Percent des vom Landesausschusse (§ 10) anerkannten Baaraufwandes;

c) durch Gewährung von Beiträgen à fonds perdu mittelst einmaliger Capitalszahlung oder in Annuitäten.

Ausserdem kann das Land nach Beschaffenheit der obwaltenden besonderen Verhältnisse sich an der Capitalsbeschaffung für solche Bahnen niederer Ordnung auch dadurch betheiligen, dass dasselbe entweder eine Reinertragsgarantie im Sinne der Bestimmung in lit. a) bezüglich der zur Ergänzung des Bauaufwandes auszugebenden, mit einer höchstens vierpercentigen Verzugsdividende auszustattenden und innerhalb der Concessionsdauer zu tilgenden Prioritätsactien gewährt oder Prioritäts-, bezw. Stammactien zum vollen Nennwerthe übernimmt.

§ 2.

Die im § 1 vorgesehene Unterstützung von Bahnen niederer Ordnung durch das Land kann nur dann eintreten:

a) wenn die Nothwendigkeit oder Nützlichkeit des beabsichtigten Eisenbahnbaues vom Standpunkte der Landesinteressen durch Beschluss des Landtages anerkannt wird (§ 9) und

b) wenn Seitens der Interessenten und des Staates gemeinsam oder Seitens eines dieser beiden Theile allein entweder

---

*) Enthalten in dem am 13. Februar 1896 ausgegebenen VI. Stücke des Landesgesetz-Blattes für das Herzogthum Krain unter Nr. 7.

1. nach Massgabe des Erfordernisses für den Bahnbau einzuzahlende Beiträge zu dem durch den Landesausschuss anerkannten Bauaufwande in der Höhe von wenigstens fünfundzwanzig Percent à fonds perdu oder gegen Uebernahme von Actien des Unternehmens zum vollen Nennwerthe zugesichert werden oder
2. die Verpflichtung übernommen wird, für den Fall, als die jährlichen Betriebsüberschüsse der in Frage kommenden Bahn zur Bedeckung des Erfordernisses für die Verzinsung, sowie für die Tilgung des Anlagecapitals innerhalb der Concessionsdauer nicht ausreichen sollten, Zuschüsse bis zu mindestens drei Achtel ($^3/_8$) dieses jährlichen Gesammterfordernisses zu leisten.

§ 3.

Für den Bau und Betrieb, sowie für die gesellschaftliche Verwaltung der nach § 1 dieses Gesetzes vom Lande geförderten Bahnen niederer Ordnung ist unter entsprechender Einflussnahme des Landesausschusses in der Regel im Wege der Vereinbarung mit der Staatsverwaltung oder mit der Verwaltung der Anschlussbahn Vorsorge zu treffen.

§ 4.

Für jene Bahnen niederer Ordnung, deren Baucapital ganz oder zum Theil durch Uebernahme von Stammactien Seitens der Interessenten, des Landes oder des Staates aufgebracht wird, sind besondere Actiengesellschaften zu bilden.

Der Gesellschaftsvorstand hat aus höchstens neun Mitgliedern zu bestehen, von welchen zwei vom Landesausschusse bestellt werden.

In die Gesellschaftsstatuten ist die Bestimmung aufzunehmen, dass die Functionen des Vorstandes der Gesellschaft als Ehrenämter unentgeltlich zu versehen sind.

Auch ist in den Statuten nach Massgabe der von Fall zu Fall zwischen den betheiligten Factoren zu treffenden Vereinbarungen zu bestimmen, ob und inwieweit eine Rückzahlung der dem Lande aus dem Titel der Reinertragsgarantie (§ 1, Z. 1) etwa geleisteten Vorschüsse nebst Zinsen aus den Reinerträgnissen des betreffenden Bahnunternehmens stattzufinden haben wird.

§ 5.

Die Prioritätsactien jener Actiengesellschaften, welche für die auf Grund dieses Gesetzes vom Lande subventionirten Bahnen gebildet werden, haben Anspruch auf eine vierpercentige Vorzugsdividende vor den Stammactien.

Prioritäts- oder Stammactien, welche auf Grund der Bestimmungen dieses Gesetzes in den Besitz des Landes gelangen, dürfen vor Ablauf eines Jahres, vom Tage der Betriebseröffnung der betreffenden Eisenbahnlinie an gerechnet, nicht veräussert werden.

§ 6.

Erklärungen der Interessenten (Bezirke, Gemeinden und Private), womit dieselben sich zur Uebernahme von Actien, zu Beitragsleistungen à fonds perdu, zu Grundabtretungen, Materiallieferungen und sonstigen Naturalleistungen verpflichten, müssen rechtsverbindlich in der vom Landesausschusse (§ 10) festzusetzenden Form abgegeben werden.

Sollten Interessenten (Gemeinden, Bezirke, Private) mit der Erfüllung solcher Verpflichtungen im Rückstande bleiben, so ist der Landesausschuss berechtigt, gegen Gemeinden und Strassenbezirksconcurrenzen in analoger Anwendung des Gesetzes vom 10. April 1881, L.-G.-Bl. Nr. 6, gegen sonstige Interessenten im Wege der politischen Execution vorzugehen.

§ 7.

Die Zulässigkeit und die Bedingungen für die Benützung von Landes-, Bezirks- und Gemeindestrassen zur Anlage und zum Betriebe von Bahnen niederer Ordnung sind, unbeschadet der der Staatsverwaltung gesetz- oder concessionsmässig vorbehaltenen Einflussnahme auf solche Anlagen, vom Landesausschusse festzustellen.

Hiebei hat als Grundsatz zu gelten, dass für eine solche Benützung ein besonderes Entgelt in keinem Falle zu entrichten ist, und dass alle thunlichen, zum mindesten aber jene Erleichterungen und Begünstigungen Anwendung zu finden haben, welche nach den jeweilig geltenden Normen für Reichsstrassen vorgeschrieben sind.

§ 8.

Das Jahreserforderniss für die auf Grund dieses Gesetzes durch das Land übernommenen Verpflichtungen ist mit der entsprechenden Bedeckung durch den Landesvoranschlag anzusprechen, und ist die ordnungsmässige Verwendung der bewilligten Geldmittel im Landes-Rechnungsabschlusse auszuweisen.

§ 9.

Dem Landtage bleibt die Beschlussfassung und Entscheidung über die Art und Höhe der den einzelnen Bahnunternehmungen aus Landesmitteln zu gewährenden finanziellen Unterstützung, über die näheren Modalitäten der hiezu erforderlichen Geldbeschaffung und über die Veräusserung von in den Besitz des Landes gelangten Prioritätsobligationen, Prioritäts- oder Stammactien der Bahnunternehmungen vorbehalten.

§ 10.

Dem Landesausschusse obliegt im Allgemeinen die Vorbereitung und Antragstellung hinsichtlich der nach § 9 der Beschlussfassung und Entscheidung des Landtages vorbehaltenen Angelegenheiten, sowie die Durchführung der diesfalls vom Landtage gefassten Beschlüsse.

Insbesondere obliegt dem Landesausschusse die Prüfung der vorgelegten Projecte, deren Kosten, unbeschadet der eventuellen Refundirung derselben aus dem Anlagecapitale der betreffenden Bahnlinie, von den Inter-

essenten zu bestreiten sind, ferner die Einleitung und Durchführung der Vorerhebungen und Verhandlungen zum Zwecke der Sicherstellung des Baues von Eisenbahnen auf Grund dieses Gesetzes, der Abschluss von diesfälligen Präliminarverträgen mit den Interessenten, Unternehmern und Eisenbahn-Verwaltungen, sowie die Vornahme der erforderlichen Vereinbarungen mit der Staatsverwaltung, die Einflussnahme auf den Bau und Betrieb der Bahnen, die Ueberprüfung der Betriebs- und Ertragsrechnungen, sowie die Durchführung der in Gemässheit dieses Gesetzes und der Beschlüsse des Landtages nothwendigen finanziellen Transactionen.

Insolange dem Landesausschusse nicht eigene Organe zur fachlichen Beurtheilung von Bahnprojecten in technischer und commercieller Beziehung zur Verfügung stehen, hat derselbe seinen Anträgen und Beschlüssen das Ergebniss der diesfalls durch Organe der Regierung gepflogenen Prüfung zu Grunde zu legen.

§ 11.

Zur Prüfung der auf Grund dieses Gesetzes zu fördernden Bahnprojecte und zur Erörterung der auf ihre finanzielle Unterstützung aus Landesmitteln bezughabenden Fragen wird ein Landeseisenbahnrath errichtet, dessen Zusammensetzung, Organisation und Wirkungskreis vom Landtage über Antrag des Landesausschusses festgestellt wird.

§ 12.

Mit der Durchführung dieses Gesetzes werden Meine Minister des Innern, der Finanzen und des Handels betraut.

Wien, am 17. Jänner 1896.

Franz Joseph m. p.

Badeni m. p. **Biliński** m. p. **Glanz** m. p.

Verlängerung der Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von St. Pölten nach Harland.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat die der Firma Mathias Salcher's Söhne in Wien im Vereine mit der Union-Baugesellschaft in Wien mit dem Erlasse vom 22. August 1894, Z. 44.024 (Verordnungs-Blatt Nr. 103 vom 11. September 1894), ertheilte und mit dem Erlasse vom 28. August 1895, Z. 49.738 (Verordnungs-Blatt Nr. 109 vom 17. September 1895), verlängerte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von St. Pölten nach Harland neuerlich auf weitere sechs Monate verlängert.

Wien, am 6. Februar 1896. Z. 463/I.

Verlängerung der Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine mit elektrischer Kraft zu betreibende Kleinbahn von der Station Aussee der Salzkammergutbahn nach Alt-Aussee zum Fusse des Loser.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat die der Firma Schwarz, Wagendorfer & Comp. in Aussee mit dem Erlasse vom 13. Februar 1895, Z. 1638 (Verordnungs-Blatt Nr. 26 vom 28. Februar 1895), ertheilte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine mit elektrischer Kraft zu betreibende Kleinbahn von der Station Aussee der Salzkammergutbahn nach Alt-Aussee zum Fusse des Loser auf weitere sechs Monate verlängert.

Wien, am 14. Februar 1896. Z. 1005/I.

Ausdehnung der ertheilten Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von der Station Sigmundskron der k. k. priv. Bozen-Meraner Bahn zur Station Neumarkt-Tramin der Südbahnlinie Kufstein—Ala auf die weitere Strecke von der Station Bozen-Gries der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft über Gries zur Station Sigmundskron.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat die dem Bürgermeister Dr. Julius Perathoner in Bozen im Vereine mit dem Bürgermeister Johann Piristi in Tramin, dem Bürgermeister Franz Lindner in Gries, dem Vice-Bürgermeister Carl Seeber in Neumarkt, dem Reichsraths- und Landtagsabgeordneten Paul Welponer, Präsidenten der Handels- und Gewerbekammer in Bozen, und dem Bürgermeister Andreas Freiherrn von Dipauli in Kaltern ertheilte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normal- oder schmalspurige Localbahn von der Station Sigmundskron der k. k. priv. Bozen-Meraner Bahn über Eppan, Kaltern und Tramin zur Station Neumarkt-Tramin der Südbahnlinie Kufstein—Ala auf die weitere Strecke von der Station Bozen-Gries der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft über Gries zur vorgedachten Station Sigmundskron ausgedehnt.

Wien, am 27. Februar 1896. Z. 272/I.

Inland.

Parlamentarisches.

In der Sitzung des Budgetausschusses des Abgeordnetenhauses vom 4. März referirte Abg. Dr. Hallwich über den in Folge Errichtung eines Eisenbahnministeriums abgeänderten Theilvoranschlag des Handelsministeriums. Redner erörterte zunächst die principielle Frage der Legalität der Kundmachung vom 19. Jänner 1896, mit welcher auf Grund Allerhöchster Ermächtigung die Organisation des Eisenbahnministeriums angeordnet wurde, wobei er auf den im Jahre 1868 bei Errichtung des Ministeriums für Landesvertheidigung und des Ackerbauministeriums eingehaltenen analogen Vorgang hinwies. Die Budgetberathung gebe dem Reichsrathe die Möglichkeit, die Mittel zur Errichtung jenes Ministeriums zu bewilligen oder auch nicht zu bewilligen. Vorläufig müsse der Referent mit dem Antrage schliessen: „Der Ausschuss wolle beschliessen, in die Detailberathung des mit Zuschrift des Finanzministeriums vom 14. Februar 1896 vorgelegten abgeänderten Voranschlages des Handelsministeriums bezüglich der Staatseisenbahn-Verwaltung für 1896 einzugehen."

Specialberichterstatter Dr. Ritter v. Meznik empfahl die Annahme der von der Regierung bezüglich des neu errichteten Eisenbahnministeriums gemachten Vorschläge.

Abg. Dr. Exner besprach die Frage der Ausgestaltung des Eisenbahnministeriums in ein Verkehrsministerium, sowie den Mangel einer klaren Auseinanderhaltung der Competenz in den verschiedenen Ressorts der Centralstellen und gelangte schliesslich zu dem Antrage:

„Die Regierung wird aufgefordert, jene Veränderungen in der Ressorteintheilung der Centralstellen in Erwägung zu ziehen, welche durch die derzeitigen Verhältnisse begründet erscheinen; insbesondere soll die Regierung die Ausgestaltung des neugebildeten Eisenbahnministeriums in ein completes Verkehrsministerium ins Auge fassen."

Abg. Dr. Kaizl sprach sich dahin aus, dass die Frage der Errichtung eines Ministeriums in die Competenz der Legislative gehöre, und stellte den Antrag, die Beschlussfassung und Berichterstattung über die Nachtragscreditvorlage insolange zu vertagen, als bis den für die Errichtung eines besonderen Eisenbahnministeriums erforderlichen Bedingungen des Artikels 11 des Staatsgrundgesetzes entsprochen sein wird.

Finanzminister Dr. Ritter v. Biliński bemerkte, dass Abg. Dr. Kaizl vielleicht de lege ferenda Recht haben möge; de lege lata müsse die Regierung auf den vom Herrn Ministerpräsidenten im hohen Hause ausgeführten Rechtsanschauungen beharren, und sie könne sich nur freuen, dass beide Referenten des Ausschusses ihrer Rechtsanschauung beipflichten. Wenn aus den Vorkommnissen des Jahres 1868 keine Consequenzen gezogen werden wollen, so macht der Finanzminister aufmerksam, dass dieselben unmittelbar nach der mit Begeisterung aufgenommenen Publication der Verfassung stattfanden. Es liege also nichts näher, als dass das damalige Parlament, wenn es die Anschauungen der damaligen Regierung nicht getheilt hätte, gegen die administrative Schaffung des Ackerbauministeriums protestirt haben würde. Dies geschah nicht, obwohl bekanntlich die damalige Majorität sich der Regierung oft wenig nachsichtig zeigte.

Die Anfragen des Abg. Dr. Kaizl wegen Deckung der Gehalte beantwortete der Herr Minister dahin, dass zwei Ministergehalte noch zur Verfügung standen und dass die anderen Gehalte aus den betreffenden Mitteln des Finanzprovisoriums gedeckt werden.

Endlich wies der Herr Minister darauf hin, dass die Organisation der Staatsbahnen unbestritten eine Prärogative der Krone sei, dass die Statute der Jahre 1881 und 1884 dem Parlamente nicht vorgelegt wurden und daher auch jetzt umso weniger vorgelegt werden konnten, als eine Genehmigung derselben durch den Reichsrath ausgeschlossen sei und die Möglichkeit eines Conflictes, das heisst eine eventuelle Ablehnung der Kenntnissnahme einer zu Recht bestehenden kaiserlichen Verordnung entschieden vermieden werden müsse.

Abg. Dr. Bareuther sprach sich dahin aus, dass, solange der Reichsrath nicht ein Gesetz beschlossen habe, das bestimmt, dass die Eisenbahnsachen einem neuen Eisenbahnministerium zugewiesen seien, das Eisenbahnministerium keinen gesetzlichen Boden habe. Redner empfahl folgenden Gesetzesantrag zur Annahme: „Mit Zustimmung der beiden Häuser des Reichsrathes finde Ich anzuordnen, wie folgt: § 1. Die Eisenbahnsachen sind aus der Verwaltung des Handelsministeriums auszuscheiden und einem besonderen Eisenbahnministerium zuzuweisen. § 2. Mit dem Vollzuge ist mein Gesammtministerium beauftragt."

Regierungsvertreter Sectionschef Dr. Ritter v. Wittek führte aus, dass ein ähnlicher Anlass — die angesprochene Geldbewilligung für ein im Verordnungswege zu errichtendes Eisenbahnministerium im Jahre 1878 in Preussen — dem bekannten Staatsrechtslehrer Rudolf Gneist Anlass geboten habe, die Frage der Abgrenzung der parlamentarischen Befugnisse gegenüber dem Rechte der Krone, die Ministerialressorts abzuändern oder solche neu zu bilden, in einer eigenen Abhandlung („Gesetz und Budget") zu untersuchen. Die von ihm darin entwickelte Anschauung, dass, von England ausgehend, in sämmtlichen constitutionellen Staaten Westeuropas die vollziehende Gewalt der Krone auch das Recht in sich schliesse, die Ministerialressorts den wechselnden Verwaltungsbedürfnissen entsprechend zu gestalten, sei seither in der Theorie unbestritten geblieben und dürfe als opinio communis der Staatsrechtslehrer gelten. Einschränkungen des allgemeinen Organisationsrechtes der Executive, wie sie namentlich in Bezug auf die gesetzlich festgelegte Gerichtsverfassung positiv vorkommen, seien als Ausnahme stricte auszulegen. Die Anführung bestimmter Ministerien in einzelnen Verwaltungsgesetzen habe nur relative Geltung, d. h. es seien darunter nur die zur Zeit mit den betreffenden Agenden betrauten Ministerien zu verstehen. Gneist behandelte sodann auch die Frage, welche Consequenzen die Bewilligung oder Nichtbewilligung derartiger Budgetposten nach sich ziehe, und führte namentlich Oesterreich als eines jener Länder an, in denen seit Beginn der Verfassung wiederholt und ständig Ressortänderungen durch kaiserliche Entschliessung vor sich gegangen sind.

Abg. Dr. Russ wendete sich gegen die Ausführungen des Herrn Regierungsvertreters und bat den Herrn Eisenbahnminister um Auskunft über die innere Organisation des Eisenbahnministeriums, von der bisher nichts verlautet habe, namentlich aber um die Stellung der General-Inspection im Rahmen des Ministeriums, weil es ja doch nicht angehe, dass diese Hilfsbehörde den Staatsbahnbetrieb selbst beaufsichtige, dessen oberster Chef nunmehr Eisenbahnminister sei.

Abg. Dr. Pietak vertrat die Anschauung, dass die Feststellung der Grundzüge der Organisation unter die Competenz der Gesetzgebung gehöre, dass jedoch die Eintheilung der obersten Verwaltung in mehr oder weniger Ressorts, somit die Creirung eines neuen oder Aufhebung eines früheren Ministeriums, darunter nicht subsumirt werden könne.

Abg. Dr. Pacák war der entgegengesetzten Anschauung.

Handelsminister Freiherr von Glanz bemerkte gegenüber dem Abg. Dr. Pacák, dass das Eisenbahnministerium nicht mehr und nicht weniger ein Organ der öffentlichen Verwaltung bilde als jedes andere Ministerium. Bei Beurtheilung der Frage, ob es für die Errichtung eines Eisenbahnministeriums eines speciellen legislativen Actes bedürfe, sei die Art und Weise massgebend, wie bisher die betreffenden Gesetzesbestimmungen gehandhabt wurden; in dieser Hinsicht liegen so zahlreiche Präcedenzfälle und Aussprüche früherer Regierungen und hervorragender Parlamentarier vor, dass wohl nicht in Zweifel gezogen werden könne, dass damals, als die fraglichen Gesetze erlassen wurden und die ganze Zeit her die Ansicht galt, dass die Ressorteintheilung ausschliesslich Aufgabe der Executive sei. Er könne keinen Grund sehen, warum diese Gesetzesbestimmungen jetzt anders interpretirt werden sollen als damals, wo die Erinnerung an die bei Erlassung derselben massgebenden Intentionen noch ganz frisch waren und die Männer noch lebten und wirkten, aus deren Initiative diese Gesetze hervorgegangen sind. Was die Competenz des Parlamentes in budgetärer Hinsicht betreffe, so wurde dieselbe nicht in Frage gestellt, und sei ihr durch die Nachtragsvorlage Rechnung getragen worden. Gegenüber der Resolution des Abg. Dr. Exner wolle er zwar der Frage nicht vorgreifen, ob nicht etwa in Zukunft Ressortverschiebungen sich als zweckmässig ergeben könnten, er müsse aber darauf aufmerksam machen, dass es nicht zweckmässig sein würde, dem Handelsministerium, welchem die Führung der Handelspolitik obliege, die Mittel aus der Hand zu nehmen, die es zur Erfüllung seiner Aufgabe bedürfe. Dann wäre es schon rationeller, auch die Handelspolitik dem Eisenbahnministerium zu übertragen, welches dann eigentlich nicht viel Anderes wäre als das alte Handelsministerium.

Eisenbahnminister FML. Ritter von Guttenberg reflectirte in längerer Rede auf die Einwendungen, welche gegen die Errichtung des Eisenbahnministeriums im executiven Wege erhoben wurden und legte die Gründe dar, welche für die

Richtigkeit der von der Regierung vertretenen Anschauung sprechen.

Im weiteren Verlaufe erörterte der Herr Minister die interne Organisation des neugeschaffenen Ministeriums und die Gesichtspunkte, aus welchen diese Organisation künftig im Einzelnen ausgestaltet werden soll. Insbesondere beleuchtete der Herr Minister die Erwägungen, welche es gerathen erscheinen liessen, die General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen in Unterordnung unter das Ministerium als Zwischeninstanz gegenüber den Privatbahnen und als zugleich berathendes Executivorgan gegenüber den Staatsbahnen bestehen zu lassen. Der Herr Minister schloss seine Ausführungen mit dem Ersuchen, den Antrag des Abg. Dr. Bareuther auf Vorlage eines Gesetzes wegen Errichtung des neuen Ministeriums abzulehnen und die von der Regierung überreichte Nachtragsvorlage zum Staatsvoranschlage anzunehmen.

Abg. Dr. Menger erklärte, dass im Interesse der Thätigkeit des Handelsministeriums eine innige und dauernde Verbindung zwischen Handelsministerium und Eisenbahnministerium hergestellt werden müsse. Redner stellt daher den Antrag: „Die Regierung wird dringend ersucht, jene stete und eingehende Verbindung zwischen dem Handelsministerium und dem Eisenbahnministerium aufrechtzuerhalten, welche zur zweckmässigen Lösung der handelspolitischen, sonstigen commerciellen und socialpolitischen Fragen unabweisbar nöthig erscheint.“ Hinsichtlich der Competenzfrage hielt er eine Klarstellung für durchaus nothwendig und stellte den Antrag: „Die Regierung wird aufgefordert, ohne Verzug eine Vorlage einzubringen, in welcher die Organisation und die Ressorteintheilung des Ministeriums, sowie der Vorgang bei Aufstellung eines neuen Ressortministeriums festgesetzt werden.“

Handelsminister Freiherr von Glanz muss gegen den Antrag des Abg. Dr. Bareuther entschieden Stellung nehmen, weil die Feststellung und Vertheilung der Ressortgrenzen nach den bestehenden gesetzlichen Bestimmungen Sache der Executive sei. Was den Antrag Menger anlange, so könne er sich heute nicht principiell aussprechen. Das sei eine weittragende Frage, für die er die Schlussfassung der Regierung vorbehalte.

Abg. Morsey äusserte sich dahin, dass, nachdem die principielle Frage einmal aufgerollt sei, dieselbe in einer Weise entschieden werden müsse.

In demselben Sinne sprach sich auch Abg. Dr. Beer aus. Da der Herr Handelsminister sich dahin ausgesprochen habe, dass er nicht in der Lage sei, zu den verschiedenen Anträgen, namentlich zu dem Antrage des Abg. Dr. Menger Stellung zu nehmen, stellte Redner den Antrag, die Verhandlung zu vertagen und für die nächste Sitzung den Herrn Ministerpräsidenten einzuladen, damit der Budgetausschuss in die Lage komme, nach Anhörung des Herrn Ministerpräsidenten einen die Rechte des Parlaments wahrenden Beschluss zu fassen.

Abg. Dr. Kaizl besprach die im Ausschusse eingebrachten Anträge und ersuchte nochmals um Annahme seines Antrages.

Nach einigen thatsächlichen Berichtigungen des Abg. Dr. Hallwich wurde der Antrag des Abg. Dr. Beer angenommen und sohin die Verhandlung abgebrochen.

In der Sitzung des Budgetausschusses des Abgeordnetenhauses vom 6. März wurde die Debatte über die Errichtung des Eisenbahnministeriums fortgesetzt.

Ministerpräsident Graf Badeni

bezog sich zunächst auf die von ihm im Hause abgegebenen Erklärungen, die er im Ausschusse zu wiederholen bereit sei, wobei er sich aber andererseits eben auf diese Wiederholung beschränken müsse. Der Debatte im Ausschusse folgend, will der Herr Ministerpräsident den Gegenstand de lege lata und de lege ferenda besprechen. De lege lata glaubt der Herr Ministerpräsident, schon im Hause ziemlich deutlich gesprochen zu haben, indem er eine Erklärung abgab, dahin gehend, dass die Regierung der Ansicht ist, dass die Errichtung von Ministerien und die Feststellung der Competenzen derselben eine Prärogative der Krone ist und daher nicht der Legislative, sondern dem Verordnungswege anheimfällt, und zwar auf Grund des geltenden Verfassungsrechtes.

Diese Ansicht sei bestärkt und gestählt durch eine dreissigjährige unangefochtene Praxis, so dass die Regierung nicht nur das Recht hatte, so vorzugehen, wie sie vorgegangen ist, sondern auch die Pflicht, zumal die Regierung der Ansicht war, dass im Verfassungsleben nicht nur an den Wortlaut der Verfassung sich zu halten sei, sondern es auch auf die Uebung und Praxis sehr wesentlich ankomme. Daher glaubt die Regierung, correct vorgegangen zu sein. Die Regierung wäre daher nicht in der Lage, eine Aeusserung des Ausschusses annehmen zu können, die entweder offen oder auf umschriebenem Wege das Vorgehen der Regierung als ein nicht correctes darstellen würde. Auch nicht auf umschriebenem Wege, nämlich wenn in einer Directive für die Zukunft vielleicht eine Art von Mahnung für die Vergangenheit enthalten wäre. Nichtsdestoweniger ist — wie der Herr Ministerpräsident sofort betonte — die Regierung weit entfernt, in das vollkommene und uneingeschränkte Budgetrecht des Parlamentes eingreifen, dasselbe einschränken oder demselben irgendwie nahetreten zu wollen. Es ist die Pflicht jeder Regierung, die Rechte des Parlamentes in jeder Hinsicht zu wahren, und der gegenwärtigen Regierung, bezüglich deren Verfassungsmässigkeit im Nachbarlande wegen des nichtparlamentarischen Ursprunges von gewisser Seite Zweifel geäussert wurden, mehr als jeder anderen. De lege ferenda würde es sich um nichts Geringeres handeln, als um eine Aenderung der Verfassung. Einen Mittelweg gebe es hier nicht. Wenn man — wie die Regierung — der Ansicht ist, dass bisher de lege lata correct vorgegangen wurde, müsste zu einer Aenderung dieses Zustandes ein neues Verfassungsgesetz geschaffen werden. Es mag der Erwägung des Ausschusses überlassen bleiben, ob ein solcher weitgehender Antrag aus Anlass einer Budgetpost gestellt werden solle. Die Regierung müsste sich aber vorbehalten, einem derartigen Antrage gegenüber erst dann Stellung zu nehmen, wenn er concret vorliegen sollte.

Der Herr Ministerpräsident schloss mit der Versicherung, dass es ihm, so sehr er es sonst wünschte, in dieser Angelegenheit nicht möglich sei, dem Ausschusse weiter entgegenzukommen, als dass er bereit sei, im Hause ausdrücklich zu erklären, dass die Regierung weit entfernt sei, dem vollen Budgetrechte des Parlamentes irgendwie nahetreten zu wollen.

Abg. Dr. Beer beantragte folgende Resolution:

„Ohne den Prärogativen der Krone nahezutreten, wird die Regierung aufgefordert, bei Veränderungen der Ressorteintheilung der bestehenden Centralstellen, welche auf den Staatsvoranschlag von Einfluss sind, die verfassungsmässigen Rechte des Parlamentes hinsichtlich der Bewilligung der erforderlichen Mittel sich gegenwärtig zu halten.“

Abg. Graf Pálffy erklärte, nach seiner Ansicht habe der Referent Abg. Dr. Hallwich in seinen vorgestrigen Ausführungen die Legitimität der Kundmachung vom 19. Jänner 1896 klar und deutlich nachgewiesen und schloss sich derselbe den Ausführungen des Referenten an.

Abg. Dr. Bareuther beharrte bei seinem in der vorigen Sitzung gestellten Antrage.

Abg. Dr. Kaizl sprach gegen die Ausführungen des Herrn Ministerpräsidenten, sowie gegen den Antrag Beer.

Abg. Dr. Fux sprach sich dahin aus, dass die Executive zweifellos berechtigt sei, Aenderungen im Ministerium vorzunehmen. Die Regierung müsse aber vor Inslebentreten der Institutionen die Mittel in Anspruch nehmen, weshalb Redner sich für den Antrag des Abg. Beer aussprach.

Abg. Dr. Piętak beharrt bei seiner Ansicht, dass unter den Begriff der Grundzüge der Organisation die Creirung von Ministerien nicht subsumirt werden könne.

Abg. Lupul sprach sich gegen den Antrag des Abg. Dr. Beer aus und hält dafür, dass die Errichtung eines Ministeriums ein Vorrecht der Krone sei.

Abg. Dr. Steinwender trat de lege lata für die Gesetzlichkeit der Errichtung des Eisenbahnministeriums ein, wünscht aber auch de lege ferenda nicht eine Aenderung des Zustandes.

Abg. Dr. Pacák erklärte, er könne von der Vertheidigung der Prärogative des Parlaments nicht abstehen.

Ministerpräsident Graf Badeni

betonte, er sei vor Allem ein Freund klarer Verhältnisse. Er könne daher der vom Abg. Dr. Beer beantragten Resolution zustimmen, indem er aber zugleich ebenso offen erkläre, dass er, auch wenn diese Resolution angenommen wird, in Zukunft genau ebenso vorgehen werde, wie es im vorliegenden Falle geschehen ist, wobei die Regierung sich übrigens das Budgetrecht des Parlaments stets gegenwärtig halten werde.

Abg. Dr. Beer betonte, dass der Budgetausschuss verpflichtet sei, das Budgetrecht des Hauses wirksam auszuüben, was kaum möglich sei, wenn die Organisation durchgeführt werde, bevor die Mittel dafür verfassungsmässig genehmigt seien.

Abg. Dr. Ritter v. Kozłowski bemerkte, die Competenzbefugnisse der Ministerien seien nicht durch Gesetze geregelt worden und bedürfen auch zu ihrer Aenderung keines Gesetzes. Nach der Erklärung der Regierung, dass dieselbe dem Budgetrechte des Parlamentes volle Rechnung trage, seien alle anderen Resolutionen überflüssig.

Abg. Dr. Nitsche unterstützte die Resolution des Abg. Dr. Beer.

Abg. Romanczuk erklärte, für den Antrag des Abg. Dr. Bareuther stimmen zu wollen. Dagegen sei die Resolution des Abg. Dr. Beer zu wenig klar.

Abg. Dr. Menger zog sodann die erste der beiden von ihm gestellten Resolutionen zu Gunsten der Resolution des Abg. Dr. Beer zurück.

Abg. Dr. Graf Piniński erklärte, der Regierung könne schon aus dem Grunde kein Vorwurf gemacht werden, weil sie sich auf zahlreiche anderere ähnliche Präcedenzfälle berufen kann. Bezüglich der Resolution des Abg. Dr. Beer gab Redner vollkommen zu, dass sie dem Budgetrechte des Parlamentes entspreche. Da jedoch im gegenwärtigen Momente das völlige Recht der budgetären Bewilligung oder Versagung der Geldmittel für das neue Ressortministerium offenstehe und dieses Recht auch von der Regierung anerkannt werde, glaubt Redner, dass es überflüssig wäre, dies in Form einer besonderen Resolution zum Ausdrucke zu bringen

Finanzminister Dr. Ritter von Biliński erklärte, dass er den Standpunkt des Abg. Dr. Menger theile, wonach die Regierung auch im Falle ihrer Berechtigung zur Schaffung neuer Institutionen die hiefür nöthigen Mittel ohne Bewilligung des Parlamentes, bezw. ohne nachträgliche Indemnität nicht ausgeben darf. Danach sei auch gegenwärtig vorgegangen worden, da der Eisenbahnminister aus den für zwei Minister präliminirten Mitteln, die anderen Beamten theils auf Rechnung des Etats des Handelsministeriums, theils speciell der General-Direction der Staatsbahnen bezahlt werden und auf Rechnung des Eisenbahnministeriums keine einzige Ernennung oder sonstige Ausgabe stattgefunden habe.

Abg. Dr. Menger beantragte, die Erklärung des Ministers, dass derselbe mit den von ihm (Redner) ausgeführten Verhältnissen des Budgetrechtes des Parlamentes übereinstimme, in das Protokoll und in den Bericht aufzunehmen. Diesem Antrage wurde stattgegeben.

Berichterstatter Abg. Dr. Hallwich wies darauf hin, dass die Schöpfer der Staatsgrundgesetze des Jahres 1867 der Rechtsanschauung waren, die Organisation der Ministerien gehöre in die Competenz der Executive. Redner sprach sich gegen die Anträge der Abgeordneten Dr. Kaizl und Dr. Bareuther aus. Der Antrag des Abg. Dr. Beer lasse die schwebende staatsrechtliche Frage offen, lege das Schwergewicht auf die Budgetbewilligung und wolle dem Reichsrathe für die Zukunft die Garantie dafür schaffen, dass ihm sein allerwichtigstes Recht nicht illusorisch gemacht werde. Redner sprach sich daher für denselben aus, ebenso empfahl er die Anträge der Abgeordneten Dr. Exner und Menger zur Annahme.

Nach dem Schlussworte des Berichterstatters für den Eisenbahnetat Abg. Dr. Ritter von Meznik wurde zur Abstimmung geschritten.

Bei der Abstimmung wurden die Ziffern der Regierungsvorlage angenommen. Desgleichen wurde der Resolutionsantrag Menger, durch welchen die Regierung dringend ersucht wird, jene stete und eingehende Verbindung zwischen dem Handels- und dem Eisenbahnministerium aufrechtzuerhalten, welche zur zweckmässigen Lösung der handelspolitischen und sonstigen commerciellen und socialpolitischen Fragen nöthig erscheint, angenommen. Alle anderen Resolutionsanträge wurden abgelehnt.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

K. k. Oesterr. Staatsbahnen. (Linie Prag—Pilsen: Erweiterung der Station Holoubkau: Politische Begehung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Hořovic hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes für die Erweiterung der Station Holoubkau für den 12. März anberaumt. Als Leiter der Commission ist der Amtsleiter der k. k. Bezirkshauptmannschaft in Hořovic bestimmt. [G.-I.-Z. 3924.]

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. (Linie Wien—Bodenbach: Hütte in Wien.) Für Zwecke der Unionbank wurde in der Station Centralbahnhof Wien eine Manipulationshütte hergestellt. [15. Februar, Z. 1065/I.]

— (Errichtung einer Personen-Haltestelle nächst Doxan.) Zwischen den Stationen Hrobec und Theresienstadt wird beim Wächterhause Nr. 404 nächst Doxan an der Niveauübersetzung der von Prag nach Theresienstadt führenden Strasse eine Personen-Haltestelle für gewisse Local- und Personenzüge errichtet, welche nach der nächstgelegenen Ortschaft den Namen Hrdly führen soll. [20. Februar, Z. 1324/I.]

— (Canal mit Gas- und Wasserleitung in Aussig.) Für Zwecke der Stadtgemeinde Aussig wird nächst der Station Aussig ein Canal hergestellt und durch das Object in km 517·993 eine Gas- und Wasserleitung gelegt. [11. Februar, Z. 3566.]

— (Signalhütte in Schleinbach und Einfriedung des Aufnahmsgebäudes in Mistelbach.) In der Station Schleinbach wird bei den Weichenwächterhäusern 1 und 2 eine Signalhütte hergestellt und in der Station Mistelbach die Einfriedung vor dem Aufnahmsgebäude vergrössert. [15. Februar, Z. 1064/I.]

Graz-Köflacher Eisenbahn im Betriebe der Südbahn. (Linie Lieboch—Wies: Herstellung eines neuen Inundationsobjectes: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Graz hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes für die Herstellung eines neuen Inundationsobjectes in km 15·978 der Linie Lieboch—Wies unter gleichzeitiger Auflassung der derzeit bestehenden Inundationsobjecte in km 15·659, 15·934, 15·966 und 15·989 für den 12. März anberaumt. Als Leiter der Commission wurde der k. k. Bezirkshauptmann Friedr. Freih. v. Schweickhardt bestimmt. [G.-I.-Z. 3875.]

Projectirte Localbahn Wekelsdorf-Parschnitz. (Ergebniss der Trassenrevision.) Auf Grund des Ergebnisses der in der Zeit vom 8. bis 10. October 1895 durchgeführten Trassenrevision und Stationscommission bezüglich des von der Bauunternehmung Ritschl & Comp. in Wien vorgelegten Vorprojectes für eine normalspurige Localbahn von der Station Wekelsdorf der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft zur Gemeinschaftsstation Parschnitz der Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn hat das k. k. Eisenbahnministerium die Trassenführung der projectirten Localbahn im Allgemeinen genehmigt. [H.-M.-Z. 73.848 ex 1895.]

Drahtseilbahn von der Edmundsklamm nach Stimmersdorf und Kleinbahn mit elektrischem Betriebe von Stimmersdorf nach Rainwiese. (Ergebniss der Trassenrevision.) Auf Grund des günstigen Ergebnisses der am 10. December 1895 durchgeführten Trassenrevision des Projectes für eine schmalspurige Drahtseilbahn von der Edmundsklamm nach Stimmersdorf und einer schmalspurigen Adhäsionsbahn von Stimmersdorf nach dem Luftcurorte Rainwiese hat das k. k. Eisenbahnministerium die Trassenführung der gedachten Bahnlinien im Allgemeinen genehmigt. [E.-M.-Z. 99.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. Oesterr. Staatsbahnen. (Locomotivprüfungen.) In der Zeit vom 20. August bis 20. September 1895 fand die technisch-polizeiliche Prüfung rücksichtlich vier Stück für die Linien der k. k. Oesterr. Staatsbahnen bestimmter Secundär-Tenderlocomotiven statt, welche nach den mit Erlass vom 21. Juli 1881, Z. 16.714, genehmigten Typenplänen in der Locomotivfabrik vorm. H. Sigl in Wr.-Neustadt erbaut wurden. Diese vier Maschinen gehören der Serie III a an und tragen die Fabrikationsnummern 3822 bis incl. 3825, sowie die Inventarsnummern 9780 bis incl. 9783. Die Kessel haben die gesetzliche Probe laut Certificat anstandslos bestanden. Die Maschinen haben drei Achsen, von denen die zweite die Triebachse ist. Alle drei Achsen sind mit einander gekuppelt. Die Maschinen haben horizontale aussenliegende Cylinder, innenliegende Frames. Das Kesselgewicht wird durch sechs Blattfedern auf die Achsen übertragen. Der Kessel ist mit einer vollständigen Armatur ausgerüstet, und ist die Locomotive noch versehen mit variablem Blaserohr, Hilfsgebläse, einem Injector nach Friedmann A. E. Nr. 7 und einem Injector nach Schlu Nr. 7, Sandstreuapparat für beide Richtungen, Vacuum- und Spindelbremse, Pulsometerwechsel, Dampfheizung und Signalglocke. Die Spurweite ist normal. Das Totalgewicht jeder dieser Locomotiven beträgt 30 t. Die Probefahrten fanden auf der 11·9 km langen Strecke Wien—Purkersdorf und retour statt, und wurden hiebei maximale Ge-

schwindigkeiten von 52—61 km per Stunde, sowie Durchschnittsgeschwindigkeiten von 42—45 km erreicht. Im Hinblicke auf dieses günstige Ergebniss wurden diese vier Locomotiven dem öffentlichen Zugförderungsdienste auf den Linien der k. k. Oesterr. Staatsbahnen übergeben. [Z. 1111/I.]

Verkehrsstörungen.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen:

(Eisenbahn-Betriebsdirection Linz.)

9. März. Bei Wächterhaus Nr. 33, Strecke Steg—Obertraun, musste in Folge Lawinensturzes Zug 2316 angehalten und nach Steg zurückgeschoben werden.

(Eisenbahn-Betriebsdirection Villach.)

9. März. In km 6·3 bis 6·5 der Strecke Eisenerz—Erzberg Lawine abgegangen. Dauer der Verkehrsstörung voraussichtlich 2—3 Tage. Personenverkehr wird mit Umsteigen aufrecht erhalten.

9. März In Folge von mehrfachen Lawinenstürzen in der Strecke Hieflau—Gstatterboden erlitten am 8. März die Züge 914, 965, 917, 972, 912 und 975 Verspätungen bis zu zwei Stunden. Zug 901 musste nach Hieflau zurückgeschoben werden. Ein Umsteigen der Reisenden bis auf Weiteres unmöglich.

Schiffahrt.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. (Fahrplan der Localfahrten zwischen Engelhartszell—Linz—Grein—Krems, giltig vom 14. März bis auf Weiteres, längstens bis Ende April 1896.) Mit 14. März tritt der Localschiff-Fahrplan auf der Donaustrecke Engelhartszell—Linz—Grein—Krems in Kraft. Die Bergfahrt ab Krems nach Linz erfolgt jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag um 7 Uhr Früh, ab Linz nach Engelhartszell jeden Mittwoch, Freitag und Sonntag um 5 Uhr Früh. Die Thalfahrt ab Engelhartszell nach Krems erfolgt jeden Sonntag, Dienstag und Donnerstag um 7 Uhr Früh mit der Ankunft in Krems um 7 Uhr 15 Minuten Abends an den gleichen Tagen.

Ausserdem verkehrt jeden Montag, Mittwoch und Freitag ein Localschiff zwischen Krems—Melk (Abfahrt ab Krems um 10 Uhr 30 Minuten Vormittags, Ankunft in Melk um 1 Uhr 50 Minuten Nachmittags; Abfahrt ab Melk um 5 Uhr 30 Minuten Nachmittags, Ankunft in Krems um 7 Uhr 15 Minuten Abends).

Für die Benützung der Localschiffe werden Fahrkarten zu ermässigten Preisen ausgegeben. Für die Expedition von Packeten und kleineren Gegenständen mit Localschiffen besteht ein ermässigter Frachtentarif.

Erste Fahrt ab Krems nach Linz am 14. März;
Erste Fahrt ab Linz nach Engelhartszell am 15. März;
Erste Fahrt ab Engelhartszell nach Linz—Krems am 17. März;
Erste Fahrt ab Krems nach Melk am 18. März und retour von Melk nach Krems.

— (Eröffnung der Güteraufnahme von und nach allen gesellschaftlichen Schiffsstationen.) Laut einer Kundmachung der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft wurde die Frachtgüteraufnahme von und nach allen gesellschaftlichen Schiffsstationen am 7. März eröffnet.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft, Betriebs-Direction Budapest. (Abstreifung der lagernden Güter.) Die Budapester Betriebs-Direction der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft fordert mit Rücksicht auf die baldige Eröffnung der Schiffahrt alle ihre Committenten, deren Güter wegen Hochwassergefahr auf den hiesigen oberen Quai geschafft wurden, auf, dieselben in kürzester Zeit abholen zu lassen. Im entgegengesetzten Falle müssten diese Güter auf Kosten der Eigenthümer wieder auf den unteren Quai gebracht werden, und würde die Gesellschaft bei etwaigem Eintritt späterer Hochwässer keine weitere Verantwortung für selbe übernehmen.

Regulirung des Eisernen Thores. (Arbeitsprogramm für das Jahr 1896.) Dem vom kgl. ungarischen Handelsministerium erstatteten Berichte über die im Laufe des Jahres 1896 noch auszuführenden Regulirungsarbeiten im Bereiche des Eisernen Thores (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 124 ex 1895) zufolge war es im vorjährigen Frühjahre der dauernd und abnorm hohe und im Monate October wieder der niedrige Wasserstand, der es unmöglich machte, ein zufriedenstellendes Arbeitsergebniss zu erzielen. Von dem für 1895 festgestellten Programme wurde, namentlich was die Sprengungs- und Baggerungsarbeiten betrifft, kaum die Hälfte absolvirt. Es sind noch etwa 29.067·8 m³ Felsen zu lockern, was bei der mehr als doppelt so hohen Leistungsfähigkeit der zur Verfügung stehenden Maschinen heuer leicht zu bewerkstelligen sein wird. Ferner sind heuer auch 258.491 m³ unter dem Wasser befindliche Felsen zu beseitigen. Der Schiffahrtscanal durch den Stenka-Fall wurde gänzlich fertiggestellt und dem Verkehre übergeben (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 132 und 139 ex 1895). Der Schiffahrtscanal durch den Jucz-Fall ist gleichfalls schon so weit vorgeschritten, dass er voraussichtlich im Frühjahre dem Verkehre wird übergeben werden können. Im Frühjahre wird auch schon in den Eisernen Thor-Canal Wasser eingelassen werden. Der Damm beim Jucz-Canal wird bis Ende Juli vollendet sein. Im Uebrigen sind die Verfügungen so getroffen worden, dass die feierliche Eröffnung des Eisernen Thor-Canals am 27. September anstandslos wird erfolgen können.

Oesterreichischer Lloyd.

Abfahrten ab Triest in der Woche vom 6. bis zum 12. März.

Adriatischer Dienst.

6. März, um 7 Uhr Früh: Dampfer „Sultan“, Capitän A. Petris, nach Dalmatien bis Spizza, mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Traù, Spalato, Carober, Milnà. Cittavecchia, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Curzola, Orebich, Terstenik, Meleda, Gravosa, Ragusavecchia, Castelnuovo, Teodo, Perasto, Risano, Perzagno, Cattaro und Budua. Ueberschiffung in Gravosa auf den Dampfer der Gesellschaft Ragusa-Metkovich nach Glupana, Slano, Canosa, Calamota, Isola di Mezzo und auf Verlangen nach Stagno grande.

6. „ um Mitternacht: Dampfer „Massimiliano“, Capitän M. Zurich, nach Venedig.

7. „ um 7 Uhr Früh: Dampfer „Metkovich“, Capitän A. Scarpa, nach Dalmatien und Metkovich, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Postire, Pucische, Macarsca, Gradaz und Fort-Opus. Ueberschiffung in Gravosa auf die Dampfer der Gesellschaft Ragusa-Metkovich nach Crkovice, Drace, Stagno piccolo und auf Verlangen nach Stagno grande.

9. „ um Mitternacht: Dampfer „Carlotta“, Capitän A. Mocole, nach Venedig.

10. „ um 7 Uhr Früh: Dampfer „Leda“, Capitän F. Marocchino, nach Dalmatien bis Cattaro, mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Zaravecchia, Zlarin, Sebenico, Spalato, Milnà, Lesina, Curzola, Gravosa, Castelnuovo (Megline), Perasto, Risano und Perzagno. Ueberschiffung in Gravosa auf den Dampfer der Gesellschaft Ragusa-Metkovich nach Glupana, Slano, Canosa, Calamota, Isola di Mezzo und auf Verlangen nach Stagno grande.

11. „ um 7 Uhr Früh: Dampfer „Najade“, Capitän P. Badessich, nach Dalmatien und Metkovich, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Almissa, Macarsca, S. Giorgio di Lesina, Trapano und Fort-Opus, überdies S. Martino und Gelsa auf der Rückfahrt; Anschluss in Pola nach Cherso, Rabaz, Abbazia, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Valcassione und Porto Manzo. Ueberschiffung in Gravosa auf die Dampfer der Gesellschaft Ragusa-Metkovich nach Crkovice, Drace, Stagno piccolo und auf Verlangen nach Stagno grande.

11. „ um Mitternacht: Dampfer „Massimiliano“, Capitän M. Zurich, nach Venedig.

12. „ um 6 Uhr Abends: Dampfer „Graf Wurmbrand“, Capitän A. Bilaffer, Eildampfer nach Cattaro, mit Berührung von Pola, Zara, Spalato und Gravosa.

Levante- und Mittelmeer-Dienst.

8. März, um 7 Uhr Früh: Dampfer „Ettore“, Capitän C. Zalampich, nach Smyrna, mit Berührung von Fiume, Corfu, Patras, Zante Cerigo, Canea, Rethymo, Candien, Vatby, Cesmè und Chios Ueberschiffung in Smyrna nach Mytilene.

8. „ um 11 Uhr Vormittags: Dampfer „Niobe“, Capitän G. Damianovich, nach Thessalien und Constantinopel mit Berührung von Lussinpiccolo, Spalato, Gravosa, Cattaro, Antivari, Dulcigno, S. Giov. di Medua, Durazzo, Valona, Santi Quaranta, Corfu, Santa Maura, Argostoli, Catacolo, Calamata, Piräus, Volo, Salonich, Cavalla, Lagos, Dedeagatsch, Dardanellen, Gallipoli und Rodosto. Ueberschiffung in Corfu nach Sajada, Parga, Santa Maura, Prevesa und Salaghora.

11. „ um Mittag: Dampfer „Cleopatra“, Capitän B. Vidos, nach Alexandrien, mit Berührung von Brindisi und Ueberschiffung in Alexandrien nach Port Said, Jaffa, Beyruth, Larnaca und Rhodus.

12. „ um 11 Uhr Vormittags: Dampfer „Austria“, Capitän G. Ghezzo, nach Constantinopel und Odessa, mit Berührung von Brindisi, Santi Quaranta, Corfu, Patras, Piräus und Dardanellen. Ueberschiffung in Constantinopel nach Ineboli, Samsun, Kerasund, Trapezunt, Batum und Kustendjeh. Für Passagiere und Werthsachen Ueberschiffung in Corfu nach Albanien, in Piräus nach Thessalien, Syra, Chios und Smyrna, und in Constantinopel nach Varna und Burgas.

Dienst nach Ostindien, China und Japan.

20. März, um 4 Uhr Nachm.: Dampfer „Vindobona“, Capitän C. Bellen, nach Indien, China und Japan, mit Berührung von Fiume, Port Said, Suez, Aden, Kurrachee, Bombay, Colombo, Penang, Singapore, Hongkong, Shanghai und Kobe.

3. April, um Mittag: Dampfer „. . . . .“, Capitän . . . ., nach Bombay, mit Berührung von Brindisi, Port Said, Suez und Aden. Anschluss in Bombay nach China und Japan bis Kobe. Die Ladung nach Madras und Calcutta wird in Colombo auf den Dampfer der Zweiglinie Colombo—Madras—Calcutta überschifft.

Ohne Haftung für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Contumaz-Massregeln.

Verschiedene Mittheilungen.

Firmaprotokollirung. In dem Handelsregister des k. k. Handelsgerichtes Wien wurde am 3. März bei der Firma „K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn" Ludwig Tenenbaum als Verwaltungsrathsmitglied über Ableben gelöscht.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des XLVIII. Stückes.) Das am 4. März herausgegebene XLVIII. Stück enthält unter

Nr. 2028: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 28. Februar 1896, Z. 34.899, betreffend das Verbot der Einfuhr von Schweinen aus dem bosnischen Orte Ledenica kat. sammt Umgebung nach Böhmen.

Nr. 2029: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Schlesien vom 28. Februar 1896, Z. 3946, betreffend die Beschränkung der Einfuhr von Wiederkäuern aus Ungarn nach Schlesien.

Nr. 2030: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Niederösterreich vom 2. März 1896, Z. 19.928, betreffend die Einfuhr von Schweinen aus dem Occupationsgebiete nach Niederösterreich.

Nr. 2031: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Steiermark vom 29. Februar 1896, Z. 6281, betreffend die Beschränkung der Einfuhr von Schweinen aus dem Occupationsgebiete nach Steiermark.

Nr. 2032: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Steiermark vom 2. März 1896, Z. 6557, betreffend das Verbot der Ein- und Durchfuhr von Klauenthieren aus Dalmatien und dem Occupationsgebiete nach und durch Steiermark.

— (Inhalt des XLIX. Stückes.) Das am 5. März herausgegebene XLIX. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2033: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Schlesien vom 1. März 1896, Z. 4020, betreffend das Verbot der Einfuhr von Schweinen aus dem bosnischen Orte Ledenica kat. sammt Umgebung nach Schlesien.

Nr. 2034: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Niederösterreich vom 3. März 1896, Z. 16.488, betreffend Beschränkungen im Verkehre mit Wiederkäuern, Schlacht- und Handels- (Futter-) Schweinen aus Galizien nach Niederösterreich.

Personal-Nachrichten.

Se. k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 29. Februar allergnädigst die Einreihung des Directors des Postsparcassenamtes, Hofrathes Franz Ritter Wacek von Orlic in die vierte Rangsclasse der Staatsbeamten ad personam zu genehmigen und demselben den Titel und Charakter eines Sectionschefs zu verleihen geruht.

Glanz m. p.

Lagerhaus-Angelegenheiten.

Lagerhaus der Stadt Bregenz.

Verkehr im Monate Februar 1896.

Artikel	Lager am 1. Februar	Eingang	Ausgang	Lager am 29. Februar
	Metercentner			
Weizen	1824	803	1017	1610
Roggen	270	101	101	270
Gerste	815	1429	401	1843
Hafer	3648	2028	1806	3870
Malz	1114	328	432	1010
Mais	1226	406	634	998
Diverse	7188	2059	1736	7511
Total	16085	7154	6127	17112

Oeffentliches Lagerhaus und Freilager Wien, II., Praterquai.

Monat Februar 1896.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waaren	Stand am ersten Februar 1896	Eingelagert	Ausgelagert	Stand am letzten Februar 1896
		vom ersten bis letzten Februar		
	in metrischen Centnern (bei Spiritus in Hektolitergraden)			
Insgesammt	80.945	748	33.302	48.391
Darunter wichtige Waaren:				
Weizen	28.304	—	10.388	17.916
Hafer	34.519	201	18.206	16.514
Korn	6.914	—	3.606	3.308
Gerste	3.400	360	658	3.102
Reps	4.229	22	—	4.251
Diverse	3.579	165	444	3.300
Assecuranzwerth . . fl.	601.020	10.550	229.910	381.660

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

	Stand am ersten Februar 1896	Ausgegeben, bezw. abgesondert übertragen	Zurückgelangt	Stand am letzten Februar 1896
		vom ersten bis letzten Februar		
Lagerscheine:				
Stück	1	—	—	1
Versicherungswerth . fl.	1.520	—	—	1.520

Oeffentliches Lagerhaus und Freilager Wien, II., Franzensbrückenstrasse.

Monat Februar 1896.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waaren	Stand am ersten Februar 1896	Eingelagert	Ausgelagert	Stand am letzten Februar 1896
		vom ersten bis letzten Februar		
	in metrischen Centnern (bei Spiritus in Hektolitergraden)			
Ingesammt	93.148	32.794	31.997	93.945
Darunter wichtige Waaren:				
Dextrin	2.165	117	166	2.116
Fettwaaren	2.332	411	245	2.498
Kaffee	2.345	1.286	803	2.828
Wein	6.709	3.693	4.165	6.237
Zucker	59.412	21.599	20.551	60.460
Diverse	20.185	5.688	6.067	19.806
Assecuranzwerth . . fl.	3,368.450	1,297.137	1,053.877	3,611.710

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

	Stand am ersten Februar 1896	Ausgegeben, bezw. abgesondert übertragen	Zurückgelangt	Stand am letzten Februar 1896
		vom ersten bis letzten Februar		
Lagerscheine:				
Stück	40	1	2	39
Versicherungswerth . fl.	83.300	2.100	4.000	81.400
Abgesondert übertragene Warrants:				
Stück	—	—	—	—
Versicherungswerth . fl.	—	—	—	—
Lombardbetrag . . . fl.	22.000	1.000	2.100	20.900

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Prager Transittarif.

Frachtsatz des Specialtarifes 1 für Prag (Smichow) — Hohenstadt.

Mit Wirksamkeit vom 25. März 1896 bis zur tarifmässigen Durchführung gelangt der im Prager Transittarife vom 1. September 1890 enthaltene Frachtsatz Hohenstadt—Smichow (k.k.Oe.St.B.) des Specialtarifes 1 unter den für diesen Tarif giltigen Bestimmungen auch für Prag (Smichow) B.E.B. zur Anwendung.

Prag, am 5. März 1896. [147]

Die General-Direction der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn.

Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft.

Neuauflage des Tarifes.

Auf den Linien Salzburg (Bahnhof)—Parsch—St. Leonhard (Drachenloch) der Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft tritt mit 1. April 1896 eine umgearbeitete Neuauflage des Tarifes vom 15. April 1890 nebst Nachträgen in Kraft, und wird mit genanntem Tage der Tarif vom 15. April 1890 nebst Nachträgen ausser Wirksamkeit gesetzt.

Salzburg, am 6. März 1896. [148]

Süddeutsche Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Einführung neuer Tarife.

Mit Giltigkeit vom Schiffahrtsbeginn 1896 treten folgende neue Tarife in Kraft:

Kartirungssätze zu dem vom 1. Juni 1894 giltigen Gebührentarife für den Güterverkehr;

Specialtarif für Getreide, Hülsenfrüchte, Malz, Reis und Oelsaaten;

Directe Frachtsätze für Getreide, Hülsenfrüchte und Oelsaaten ab Schiffsstationen via Barcs
a) nach der Schweiz,
b) nach Vorarlberger Stationen;

Uebernahmetarif für Mehl und Mahlproducte ab Budapest nach österreichischen Bahnstationen (2 Theile).

Exemplare derselben sind bei der Direction kostenfrei zu erhalten.

Wien, am 6. März 1896. [149]

Bau-Ausschreibung.

Auf der für Rechnung der Commission für Verkehrsanlagen in Wien herzustellenden Wiener Stadtbahn sind nachstehende Bauausführungen im Offertwege zu vergeben:

a) Die Ausführung der in der Haltestelle Ober-Döbling im Baulose 13 der Vorortelinie herzustellenden Hochbauarbeiten,
b) die Ausführung der in der Haltestelle Unter-Döbling im Baulose 13 der Vorortelinie herzustellenden Hochbauarbeiten

Die Bauvergebung erfolgt theils gegen Pauschalpreise, theils auf Nachmass um Einheitspreise; die annäherungsweisen Kosten der Arbeiten betragen: ad a 58.000 fl., ad b 63.000 fl.

Die näheren Bestimmungen für die Einbringung der Angebote, die Formularien hiefür, die Preisliste, die Baubeschreibung, die Detail-Kostenberechnung, die Tabelle der Percentsätze, die Bedingnisse, die Pläne u. s. w. sind bei der Baudirection für die Wiener Stadtbahn (VII. Bezirk, Mariahilferstrasse Nr. 126) oder bei der k. k. Bauleitung der Wiener Stadtbahn, Section Vorortelinie (XV., Gerstnergasse Nr. 1) einzusehen.

Die bezüglichen Angebote sind versiegelt spätestens am **31. März 1896, 12 Uhr Mittags,** bei der General-Direction der k. k. Staatsbahnen (XV. Bezirk, Administrationsgebäude) einzureichen.

Zur Danachachtung wird ausdrücklich hervorgehoben, dass nur jene Offerenten bei der Offertverhandlung auf eine Berücksichtigung ihres Angebotes zählen können, welche in einer alle Zweifel ausschliessenden Weise ihre finanzielle und technische Leistungsfähigkeit bezüglich der Durchführung der von ihnen zu übernehmenden Aufgabe darzuthun vermögen.

Offerte, bei welchen nicht alle der als Bestandtheil derselben bezeichneten Beilagen von dem Aussteller des Offertes unterschrieben wurden oder deren Einbringung vor Erlag des Vadiums erfolgte, ferner solche Offerte, in denen eine gänzliche oder theilweise Aenderung der Offertgrundlagen angestrebt wird, werden als nicht eingebracht angesehen.

Wien, im März 1896.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen

Lieferungs-Ausschreibung.

Die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen beabsichtigt, die Lieferung und Aufstellung der mechanischen Einrichtungen für die Wasserstationen Skomorochy stare, Podwysokie, Potutory, Kozowa und Denysów-Kupczynce der im Baue befindlichen Linie Halicz—Ostrów—(Tarnopol) und Ostrów-Berezowica, Trembowla und Mszaniec der ebenfalls im Baue befindlichen Linie Tarnopol—Kopyczynce (ostgalizische Localbahnen) im öffentlichen Offertwege zu vergeben.

Diese Einrichtungen sind loco franco der genannten Stationen zu liefern und bis längstens 15. September 1896 auf der Linie Halicz—Ostrów—(Tarnopol) und bis 1. October 1896 auf der Linie Tarnopol—Kopyczynce betriebsfähig aufzustellen; die Lieferung hat auf Grund der diesbezüglichen Offertbehelfe, als: Offertformularien, Bedarfsausweise, Lieferungsbedingnisse und Typenpläne der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, zu erfolgen, welche nebst den Bestimmungen für die Offertabgabe bei der Fachabtheilung 2 der k. k. General-Direction, (Wien, Westbahnhof) und bei den k. k. Eisenbahn-Betriebsdirectionen Krakau, Lemberg und Stanislau eingesehen und bei der k. k. General-Direction und den vorgenannten Betriebsdirectionen gegen Vergütung der Kosten auch behoben werden können.

Die auf die Lieferung für die Linie Halicz—Ostrów—(Tarnopol bezughabenden Offerte sammt Beilagen sind ungestempelt, hingegen jene auf die Lieferung für die Linie Tarnopol—Kopyczynce bezughabenden Offerte vorschriftsmässig gestempelt unter versiegeltem Umschlage mit der Aufschrift: „Offert für die Lieferung von Wasserstations-Einrichtungen der Linie Halicz—Ostrów—(Tarnopol), bezw. Tarnopol—Kopyczynce“, bis längstens 23. März 1896, Mittags 12 Uhr, im Einreichungs-Protokolle der k. k. General-Direction (Administrationsgebäude nächst dem Westbahnhofe) zu überreichen.

Die Eröffnung der eingelaufenen Offerte erfolgt an demselben Tage um 2 Uhr Nachmittags bei der Fachabtheilung 2 der k. k. General-Direction, und steht es den Offerenten frei, hiebei anwesend zu sein.

Der Offertleger hat für sein Offert bis zum 15. April 1896 im Worte zu verbleiben und für den Fall der Annahme desselben eine Caution zu erlegen, deren Höhe 5 Percent des Werthes der Lieferung beträgt.

Wien, im Februar 1896.

Die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
578	Bozen-Meraner Bahn		Ziegel, Dach-, Mauer- und Hohlziegel	Terlan	Untermais	Minimalquantum von jährlich 1400 Tonnen	Bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1896	Localtarif	19	9	10	Rückvergütungsweg	Vorlage der Original-Frachtbriefe bis längstens 31. Jänner 1897	
					Meran				20	10	10			
579	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Eine Schnellzugs-Locomotive	Wr.-Neustadt	Prag (Smichow) B.E.B.	Die Locomotive muss zu Dienstzwecken der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn bestimmt und an diese Verwaltung adressirt sein. Frachtzahlung für das Effectivgewicht	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Juni 1896	Localtarif	Directer Tarif besteht nicht	71·5 Kreuzer = 143 Heller		Im Kartirungswege		
									Kreuzer					
580	Südbahn-Gesellschaft	K. k. österr. Staatsbahnen	Cement	Ober-Piesting	Grammat-Neusiedl	Bei Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen hat durch die Partei auf eigene Kosten zu erfolgen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarife	20	19	1	Im Kartirungswege		
				Scheibmühl					28	24	4			
581	Südbahn-Gesellschaft	Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Chamottesteine, Chamotteziegel, Chamottemehl, feuerfeste Ziegel	Halbstadt St.E.G.	Zágráb S.B	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Aufladen hat die Partei auf eigene Kosten zu besorgen. Das Abladen hat die Partei auf eigene Kosten zu besorgen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	Heller 237·8		Im Kartirungswege		
			Chamottemörtel, Chamottespeise, feuerfester Thon			Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Aufladen hat die Partei auf eigene Kosten zu besorgen				253·8				
			Chamotterohre, Chamottemuffeln, Gasretorten, cylindrische, aus Chamotte			Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Das Aufladen hat die Partei auf eigene Kosten zu besorgen				253·8				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
									kr.	kr.	kr.			
582	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Rundholz	Zauchtel	Wien Nordbahnhof	Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 1000 metr. Tonnen (à 1000 kg). Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Besorgung des Auf- und Abladens der Sendungen durch Parteiorgane. Aufrechthaltung der weiteren einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. Die Sendungen müssen für die Donau- und Wienflussregulirung, sowie für die Wiener Stadtbahn bestimmt sein	Bis Ende December 1896	Localbahntarife, u. zw. rücksichtlich des Hauptbahnnetzes vom 1. Jänner 1893 und rücksichtlich der Localbahn vom vom 1. Juni 1888	40·5	35·5	5·0	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Versenderin und an eine Bauleitung der Donau- und Wienflussregulirung, bezw. der Wiener Stadtbahn als Empfängerin lautende Frachtbrief-Duplicate, welche nicht mehr zurückgestellt werden. Bei Sendungen, welche nicht an obige Bauleitungen adressirt sind, von denselben jedoch bezogen wurden, sind den Frachtbrief-Duplicaten auch die auf die reclamirende Firma als Versenderin lautenden Original-Frachtbriefe, auf welchen Seitens der genannten Bauleitungen die Bestätigung enthalten sein muss, dass diese Holzsendungen zu obigen Zwecken bezogen worden sind, beizulegen. Diese Documente sind spätestens bis Ende Februar 1897 vorzulegen	
				Fulnek					48·0	41·5	6·5			
583	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Ziegel (Mauer- und Dachziegel)	Grussbach-Schönau	Wien Nordbahnhof (via Lundenburg)	Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 1500 metr. Tonnen (à 1000 kg). Zahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen; Auf- und Abladen der Sendungen durch Parteiorgane	Bis Ende December 1896	Localtarif vom 1. Jänner 1893	19·5 kr.	14·9 kr.	4·6 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	

584 B.E.B. Vom dritten Tage nach erfolgter Veröffentlichung dieser Kundmachung bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1896 wird für die frachtgutmässige Beförderung der zum Baue der Localbahn Schlackenwerth—Joachimsthal dienenden, in der Station Schlackenwerth zur Abgabe gelangenden Baumaterialien, einschliesslich Eisenmaterialien, Baurequisiten und Bauwerkzeuge bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen und bei einem Durchlaufe von mindestens 40 km auf den Linien der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn die laut Ausnahmetarifes XVIII des vom 1. März 1893 giltigen Nachtrages V zum Localgütertarife, Theil II, dieser Bahn vom 1. Juni 1887 festgesetzte Frachtermässigung unter Einhaltung der im genannten Ausnahmetarife vorgeschriebenen Bedingungen bewilligt

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
									Kreuzer					
585	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		1. Ziegel (Mauer- und Dachziegel) und Bruchsteine	Bielitz	Oderberg	Zahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen; Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen; die Sendungen müssen zum Baue und zur ersten Einrichtung von Industrie-Etablissements in Oderberg bestimmt sein	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1896	Localtarif vom 1. Jänner 1893	11·1	8·2	2·9	Im Rückvergütungswege	Auf das bauführende industrielle Etablissement in Oderberg als Aufgeber und Empfänger lautende Original-Aufnahmsbescheinigungen, welche Seitens der Empfangsstation die Bestätigung darüber tragen müssen, dass die Sendungen bei den nebenbezeichneten Bauten verwendet worden sind, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses. Die genannten Frachtdocumente werden nicht wieder zurückgestellt	
			2. Kalk	Zabierzow					19·1	16·4	2·7			
				Stauding					7·0	4·2	2·8			
				Chrzanow (Frachtenstation)					15·0	12·1	2·9			
			3. Cement	Szczakowa					17·8	15·0	2·8			
			4. Steine der Position 8—59 der Güterclassification des Tarif-Theiles I vom 1. Jänner 1893	Bielitz		Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen			21·4	10·2	11·2			
			5. Holz des Specialtarifes 2						19·4	10·2	9·2			
			6. Thüren, Fenster, Thür- u. Fensterstöcke, Beschläge, Fussböden und Fussbodentheile			Auflieferung in jeder Menge			Verscbieden	24·5	Verschieden			
									Pfennige					
586	Oesterreichischen Nordwestbahn	Betheiligten Verwaltungen	Erdwachs, roh, unverpackt	Boryslaw	Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz	Bei Aufgabe resp. Bezahlung der Fracht für den Frachtbrief und Wagen, und zwar für mindestens 10.000 kg	14 Tage nach erfolgter Publication bis auf Weiteres, längstens bis Ende Mai 1896	Elbeumschlagstarif für Galizien und die Bukowina vom 1. Jänner 1893	280	245 *)	35	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf den Namen des Reclamanten als Aufgeber lautenden Frachtbrief-Duplicate für den Bahntransport zum Umschlagsplatz und der Schiffsconnossements für die Verschiffung per Elbe nach Hamburg oder Harburg. Diese Documente, welche keinen bahnämtlichen Rückvergütungsstempel tragen dürfen, sind längstens bis Ende August 1896 in Vorlage zu bringen	*) In diesen Frachtsätzen ist die Schlepphahngebühr nicht enthalten; dieselbe beträgt 10 Pfennige für 100 kg bei Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag; bei Aussig-Landungsplatz 9·5 Pfennige für 100 kg
				Drohobycz					278	243 *)	35			
				Stanislau					303	263 *)	40			
				Boryslaw	Schönpriesen-Umschlag				275	240 *)	35			
				Drohobycz					273	238 *)	35			
				Stanislau					298	258 *)	40			
				Boryslaw	Dresden-Elbquai				309	274	35			
				Drohobycz					307	272	35			
				Stanislau					332	292	40			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
									kr.	kr.	kr.			
587	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Schotter	Bautsch	Zauchtel	Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen. Aufrechthaltung der übrigen einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1896	Localtarife, und zwar rücksichtlich des Hauptbahnnetzes vom 1. Jänner 1893 und rücksichtlich der Localbahn vom 1. Juni 1888	19·5	12·0	7·5	Im Kartirungswege		
					Preran				29·0	14·7	14·3			
					Friedek-Mistek				38·3	27·7	10·6			
					Troppau				30·0	15·7	14·3			
					Kremsier				31·7	17·4	14·3			
					Teschen				37·9	27·9	10·0			
					Olmütz				31·9	11·5	20·4			
					Wrbatek				33·6	12·5	21·1			
					Prossnitz				34·6	14·2	20·4			
					Hradisch				34·9	20·6	14·3			
					Brünn				40·7	25·8	14·9			
					Holubitz				36·9	22·6	14·3			
					Lundenburg				42·0	26·9	15·1			
					Dürnkrut				45·6	30·5	15·1			
					Grussbach-Schönau				46·7	31·6	15·1			
					Gänserndorf				47·7	32·6	15·1			
					Wagram				49·2	34·1	15·1			
					Marchegg				49·7	34·6	15·1			
					Haugsdorf				50·3	35·2	15·1			
					Floridsdorf				50·6	35·5	15·1			
					Jedlesee trs.				50·8	35·7	15·1			
					Wien Nordbahnhof				51·1	36·0	15·1			
					Zellerndorf				51·2	36·1	15·1			
					Wien Nordbahn Donauuferbahnhof trs.				51·5	36·4	15·1			
		Betheiligten Verwaltungen			Himberg			Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	47·1	—			
					Wolkersdorf					41·9	—			
588	Südbahn-Gesellschaft		Hotel-Einrichtungsgegenstände	Wien-Matzleinsdorf	Pörtschach a. S.	Sendungen müssen zur Einrichtung neuer Hotelanlagen bestimmt sein, worüber der Nachweis zu erbringen ist	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende September 1896	Localtarif	Verschieden	50 Percent Nachlass vom Normaltarife mit einem Minimalfrachtsatze von 112 h pro 100 kg bei Sendungen, für welche die Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro verwendeten Wagen erfolgt, dann für Sendungen unter 10.000 kg, insoferne für dieselben ein ganzer Wagen zur Verwendung kommt, unter Zugrundelegung der Frachtberechnung für mindestens 10.000 kg pro verwendeten Wagen; endlich mit einem Minimalfrachtsatze von 138 h pro 100 kg bei Sendungen in geringeren Quantitäten	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen auf reclamirende Firma als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
589	**K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen**	Buschtěhrader Eisenbahn	Quarz (Kies), auch gebrannt und gemahlen, der Pos. Q—1 der Güterclassification des Oesterr.-Ungar. Tarifes, Theil I vom 1. Jänner 1893	Tachau	Carlsbad	Bei Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens, sowie Einhaltung der für diesen Artikel allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Vom 15. März bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1896	Localtarife	40·8 kr. ö. W.	35 kr. ö. W.	5·8 kr. ö. W.	Im Kartirungswege		

Abänderung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Angabe der Abänderung und Bezeichnung des Zeitpunktes derselben	Bemerkungen
9	Nr. 24 vom 29. Februar 1896	530	Südbahn-Gesellschaft		Zucker, raffinirt	Bükk Lövö Nagy-Czenk Sopron S.B.	Triest S.B. und Fiume	Die Bezeichnung des Artikels hat mit Giltigkeit vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung an zu lauten: **„Zucker aller Art"**	

Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Angabe der Berichtigung, beziehungsweise Umschreibung derselben	Bemerkungen
18	Nr. 22. vom 25. Februar 1896	501	Südbahn-Gesellschaft	Kgl. ungar. Staatseisenbahnen	Mehl (mit der Bestimmung nach England und Brasilien, sowie nach über Gibraltar hinaus gelegenen französischen, belgischen und niederländischen Häfen)	Diversen Stationen	Fiume	1. In der Rubrik 5 „für die Transportstrecke von" ist neben Eszék einzuschalten „und Eszék alvaros". 2. In der Rubrik 13 ist in der 3. Zeile, statt „Landes-Mühlenverband" einzuschalten **„ung. Landes-Mühlenverband"**	

Dampfschiffahrts - Gesellschaft des Oesterreichischen Lloyd.

Fracht-Tarif nach Istrien, Dalmatien und Albanien

giltig vom 1. Jänner 1892.

Ab TRIEST nach:	Waaren für je 100 Kilo				Waaren nach Volumen		Geld- und Werth-Sendungen	
	I. Classe		II. Classe		per Cubikmeter		für fl. 100	
	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.
Rovigno, Pola, Fiume	—	30	—	45	1	05	—	10
Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Lussinpiccolo, Selve, Zara	—	40	—	60	1	40	—	15
Zaravecchia, Sebenico, Rogosnizza, Trau, Spalato	—	50	—	80	1	75	—	15
San Pietro, Almissa, Macarsca, Gradaz, Carrober, Trapano, Fort Opus, Metcovich, Milnà, Cittavechia, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Terstenik, Postire, Pucischie, Gelsa, Curzola, Orebiccio, Meleda, S. Martino	—	70	1	10	2	45	—	20
Gravosa, Ragusavecchia, Castelnuovo, Perasto, Risano, Perzagno, Cattaro, Budua, Spizza	—	80	1	20	2	80	—	20
Antivari, Dulcigno, San Giov. di Medua, Parga, Prevesa, Sajada	—	80	1	20	2	80	—	20

Für Packete und kleine Colli wird die Fracht berechnet: bis zum Gewichte von 15 K. mit 30% / von 15—50 mit 50% } des Frachtsatzes II. Classe

Minimalfracht 30 Kreuzer.

Anmerkung. Die Frachten nach den ausländischen Häfen verstehen sich in Gold

Für Colli über 50 Kilogramm wird die Fracht nach dem abgerundeten Gewichte von 10 zu 10 Kilo und zwar nach der jeweiligen Waaren-Classe berechnet.

Die Verfrachtung geschieht auf Grund der Bestimmungen des gesellschaftlichen Betriebs-Reglements.

Fracht-Tarif nach der Levante

giltig vom 1. Jänner 1892.

Ab TRIEST	Fracht für Waaren für je 100 Kilogramm								Fracht für Geldsendungen und Werthsachen		Fracht für Packete und kleine Colli
	I. Classe		II. Classe		III. Classe		IV. Classe		für je fl. 100		
	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	
nach Brindisi, Corfu	—	50	—	75	1	—	1	50	—	20	Für ein Gewicht bis 15 Kilo 30% / Für ein Gewicht über 15—50 Kilo 50% / der Fracht jener Classe, zu welcher die Waaren gehören. / Minimalfracht 30 Kreuzer.
„ Argostoli, Calamata, Catacolo, Cerigo, Chios, Durazzo, Insel Candien, Patras, Piräus, Santa Maura, Santi Quaranta, Syra, Valona, Zante	—	80	1	20	1	60	2	40	—	20	
„ Constantinopel, Dedeagh, Salonich	—	80	1	20	1	60	2	40	—	25	
„ Alexandrien, Cavalla, Cesmè, Dardanellen, Gallipoli, Lagos, Mitilene, Rhodus, Vathy (Samos). Smyrna, Volo	—	90	1	35	1	80	2	70	—	25	
„ Burgas, Costanza, Port Said, Varna	1	—	1	50	2	—	3	—	—	40	
„ Alexandrette, Beyruth, Batum, Braila, Caifa, Cypern, Galatz, Jaffa, Ineboli, Mersina, Odessa, Kerasund, Samsun, Sulina, Trapezunt	1	20	1	80	2	40	3	60	—	40	

Anmerkung. Die Frachten sind in Gold zu zahlen.

Für Colli über 50 Kilogramm wird die Fracht nach dem abgerundeten Gewichte von 10 zu 10 Kilo der jeweiligen Waarenclasse berechnet.

Die Verfrachtung geschieht auf Grund der Bestimmungen des gesellschaftlichen Betriebs-Reglements.

Obige Frachtsätze haben auch ab Fiume Giltigkeit, und zwar für jene Fahrten, auf welchen der Hafen von Fiume berührt wird.

Der Verwaltungsrath der Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterreichischen Lloyd.

VERORDNUNGS-BLATT

FÜR

EISENBAHNEN UND SCHIFFAHRT.

Redigirt im k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem k. k. Handelsministerium.

Unser Blatt wird zur Verlautbarung amtlicher Kundmachungen, sowie von Kundmachungen über Tarifermässigungen in der Form von Rückvergütungen und Tarifbegünstigungen und sonstiger Mittheilungen in Eisenbahn- und Schiffahrts-Angelegenheiten benützt.

Es enthält neben seinem die amtlichen Verlautbarungen umfassenden auch einen nichtamtlichen Theil, dessen Aufgabe es ist, wichtigere Vorkommnisse im Bereiche der Eisenbahn-Verwaltung der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder, sowie der hier in Betracht kommenden Schiffahrt, ferner, soweit dies von Interesse ist, auch solche Nachrichten bezüglich Ungarns und des Auslandes zur allgemeinen Kenntniss zu bringen, und ermöglicht hiedurch einen Ueberblick über das Thatsachenmaterial des Eisenbahnwesens und der Schiffahrt der österreichisch-ungarischen Monarchie und des Auslandes.

Das Verordnungs-Blatt erscheint wöchentlich dreimal, am Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Der **Pränumerationspreis** beträgt:

	ganzjährig	halbjährig	vierteljährig
für **Oesterreich-Ungarn**	fl. 12·—	fl. 6·—	fl. 3·—
für das **Deutsche Reich**	Mark 25·—	Mark 12·50	Mark 6·25
für das **übrige Ausland**	Frcs. 33·—	Frcs. 16·50	Frcs. 8·25

Das Abonnement kann mit jedem Kalendervierteljahr begonnen werden.

Einschlägige **Inserate** werden aufgenommen und nach aufliegendem Tarif berechnet.

Probenummern und **Kostenvoranschläge** gratis und franco.

Die Administration

Wien, I., Wallfischgasse 15.

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

Verordnungs-Blatt
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt im k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr: Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl. „ das Deutsche Reich . . . 25 Mark „ das übrige Ausland . . . 33 Frcs. Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 29. Wien, 12. März 1896. IX. Jahrgang.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Erlass des k. k. Eisenbahnministers vom 26. Februar 1896, Z. 75.631 ex 1895, an die Verwaltungen der österr. Eisenbahnen, betreffend die Annullirung von Widmungskarten landsturmpflichtiger Eisenbahnbediensteten.

Aus Anlass der Seitens einiger Eisenbahn-Verwaltungen theils an das k. k. Ministerium für Landesvertheidigung, theils an das Handelsministerium gerichteten Einschreiten um Veranlassung der Annullirung von Widmungskarten landsturmpflichtiger Eisenbahnbediensteten werden der geehrten Verwaltung über Ersuchen des erstgenannten k. k. Ministeriums vom 20. December 1895, Z. 2894/Pr. IV b, nachstehende Erläuterungen zu dem h. o. Circular-Erlasse vom 8. August 1895, Z. 5418 (Verordnungs-Blatt für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 100 ex 1895), betreffend die Meldepflicht landsturmpflichtiger Eisenbahnbediensteten, zur Danachachtung bekannt gegeben:

Die Landsturm-Widmungskarten jener Eisenbahnbediensteten, welchen die Enthebung vom Landsturmdienste bereits zugestanden wurde, bedürfen der im Punkte 4 des obgedachten Erlasses erwähnten Annullirung nicht, weil dem Landsturmpflichtigen mit der ihm bekannt gegebenen Enthebung vom Landsturmdienste die Verpflichtung erwächst, das in seinem Besitze befindliche Document in Gemässheit der den bezüglichen Widmungskarten A und B beigefügten Belehrung im Wege der Evidenz-, bezw. der politischen Bezirksbehörden den betreffenden Landsturmbezirks-Commanden rückzusenden.

In derselben Art und Weise werden auch die Widmungskarten C der vom Landsturmdienste Enthobenen an die Landsturmbezirks-Commandanten rückzuleiten sein.

Durch die Bestimmungen des Punktes 4 des mehrerwähnten Erlasses sind somit die landsturmpflichtigen Eisenbahnbediensteten keinesfalls entbunden, der ihnen persönlich obliegenden Verpflichtung zur Rücksendung eines in ihrem Besitze befindlichen, durch die Enthebung vom Landsturmdienste ungiltig gewordenen Documentes nachzukommen.

Den Eisenbahn-Verwaltungen wird aber dadurch Gelegenheit geboten, die Zahl der mit Widmungskarten betheilten nicht enthobenen Bediensteten zu ermitteln, um die Enthebung derjenigen, welche zur Sicherung des ungestörten Betriebes im Mobilisirungsfalle unbedingt auf ihren Dienstposten zu belassen wären, zeitgerecht nach Punkt 66 der Vorschrift, betreffend die Organisation des Landsturmes, veranlassen zu können.

Schliesslich wird die geehrte Verwaltung mit Rücksicht auf den wahrgenommenen Umstand, dass auch Widmungskarten solcher Eisenbahnbediensteten einbezogen wurden, welche noch nicht vom Landsturmdienste enthoben worden sind, darauf aufmerksam gemacht, dass die Annullirung dieser Widmungskarten erst nach erfolgter Enthebung der betreffenden Personen vom Landsturmdienste zulässig ist.

Wien, am 26. Februar 1896.

Der k. k. Eisenbahnminister:
Guttenberg m. p.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Wiener Stadtbahn. (Bauconsens für die Donaucanal-Linie.) Auf Grund des Ergebnisses der am 25. November 1895 durchgeführten politischen Begehung wurde das Project für die Donaucanal-Linie zur Ausführung genehmigt Hinsichtlich der Einschaltung einer Haltestelle bei der Stefanie-Brücke, sowie überhaupt in Betreff der Stationen zwischen km 0·7 und 1·3 wurden die Commissionsanträge bestätigt. Für die Einschaltung einer Haltestelle zwischen der Brigitta-Brücke und Heiligenstadt werden bei der Bausausführung derart Vorkehrungen getroffen, dass diese Haltestelle bei fühlbar gewordenem Bedürfnisse errichtet werden kann.
[6. Februar, Z. 590/I.]

Aussig - Teplitzer Eisenbahn. (Linie Aussig—Komotau: Bauliche Erweiterung am Doblhoffschachte II.) Auf Grund des anstandslosen Ergebnisses der am 7. December 1895 durchgeführten politischen Begehung wurde für die Verlängeruug der Verladegeleise am Doblhoffschachte II (Gemeinde Modlau) der Brüxer Kohlenbergbau-Gesellschaft der Bauconsens ertheilt. [19. Februar, Z. 1290/I.]

Buschtěhrader Eisenbahn. (Linie Prag—Hostiwitz: Flugdach in der Station Prag [Smichow].) In der Station Prag (Smichow) wird für Zwecke der Firma Jos. Bruckner und Söhne ein Flugdach hergestellt. [16. Februar, Z. 1114/I.]

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Linie Wien—Krakau: Geleiseumgestaltuugen in Gänserndorf.) Behufs Erhöhung der Sicherheit des Publicums wurde in der Station Gänserndorf eine Umgestaltung von Geleiseverbindungen vorgenommen. [14. Februar, H.-M.-Z. 1619.]

Localbahn Stramberg-Wernsdorf. (Geleiseplan der Station Wernsdorf.) Der von der Firma Lindheim & Comp. vorgelegte Geleiseplan der Station Wernsdorf der Localbahn Stramberg-Wernsdorf wurde zur Ausführung genehmigt.
[H.-M.-Z. 2217.]

Projectirte Localbahn Wlaschim — Unter - Kralovic. (Ergebniss der Trassenrevision.) Im Hinblicke auf das Ergebniss der am 9. und 10. August 1895 durchgeführten Trassenrevision bezüglich des Vorprojectes für eine normalspurige Localbahn von Wlaschim nach Unter-Kralovic hat das k. k. Eisenbahnministerium die Trassenführung dieser Localbahn im Allgemeinen genehmigt. [H.-M.-Z. 70.586 ex 1895.]

Kleinbahn Teplitz-Eichwald. (Anordnung der politischen Begehung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 27. Februar die k. k. Statthalterei in Prag beauftragt, hinsichtlich des von der Internationalen Elektricitäts-Gesellschaft in Wien vorgelegten Vorprojectes für eine schmalspurige Kleinbahn mit elektrischem Betriebe, und zwar:

1. für eine Linie, abzweigend in km 0·7 der bestehenden Kleinbahn Teplitz-Eichwald, durch die Bahnhofstrasse, den Rudolfsplatz, die Graupnergasse, den Marktplatz, die Langegasse, Schlossplatz mit Jägerzeile bis zur Duxerstrasse;
2. von dieser Linie in km 0·5/6 abzweigend, durch die Königstrasse, den Stefansplatz, die Mühlstrasse und Pragerstrasse bis zur Gasanstalt,

die Trassenrevision in Verbindung mit der Stationscommission und, bei anstandslosem Ergebnisse dieser Verhandlung, anschliessend daran die politische Begehung vorzunehmen.
[H.-M.-Z. 77.190 ex 1895.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. Oesterr. Staatsbahnen. (Locomotivprüfung.) Im Sinne der Eisenbahn-Betriebsordnung fand am 27. September 1895 die technisch-polizeiliche Prüfung einer für die Linien der k. k. Staatsbahnen bestimmten Lastzugs-Locomotive mit Schlepptender statt. Die Maschine wurde nach den mit Handelsministerial-Erlass vom 27. Februar 1887, Z. 6445, genehmigten Typenplänen in der Locomotivfabrik zu Floridsdorf gebaut, gehört der Serie IV e an und trägt die Fabrikationsnummer 973 und die Bahninventarsnummer 7482. Die Locomotive ist mit sämmtlichen für eine Lastzugsmaschine erforderlichen Bestandtheilen, insbesondere mit Vacuumbremse auf alle Locomotivachsen, Spindelbremse, Dampfheizungseinrichtung und Geschwindigkeitsmesser etc. ausgestattet. Dieselbe hat normale Spurweite, und beträgt deren Gewicht 55·1 t. Die Probefahrt fand auf der 11·9 km langen Strecke Wien—Purkersdorf der k. k. Staatsbahnen statt, und wurde hiebei eine maximale Fahrgeschwindigkeit von 56 km und eine durchschnittliche Geschwindigkeit von 42 km per Stunde erreicht. Im Hinblicke auf dieses anstandslose Ergebniss wurde die vorbeschriebene Locomotive dem öffentlichen Zugförderungsdienste auf den Oesterr. Staatsbahnen übergeben. [Z. 1222/I.]

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Locomotivprüfung.) Am 2. Juli 1895 fand im Sinne der Eisenbahn-Betriebsordnung vom 16. November 1851 die technisch-polizeiliche Prüfung einer für die Linien der Kaiser Ferdinands-Nordbahn bestimmten Eilzugslocomotive mit Schlepptender statt. Diese Locomotive besitzt die Inventarsnummer 230, Serie II c, die Fabrikationsnummer 3805 und wurde nach den mit Handelsministerialerlass Z. 66.783 ex 1894, genehmigten Typenplänen in der Locomotivfabrik zu Wr. Nenstadt erbaut. Der Kessel derselben hat die gesetzliche Probe anstandslos bestanden. Die Maschine hat fünf Achsen, von denen die dritte die Triebachse ist. Laufachsen sind drei vorhanden, die Cylinder aussenliegend und horizontal, die Frames aussenliegend, die Steuerung zeigt die Construction Heusinger, ist aussenliegend und geschieht mittelst Reversirhebel. Das Kesselgewicht wird durch zehn Blattfedern auf die Achsen übertragen, und sind zwischen der dritten und vierten Achse Balanciers vorhanden. Ausserdem hat die Maschine zwei Injectoren, Vacuum- und Spindelbremse, Dampfheizungseinrichtung etc. Die Spurweite der Maschine ist normal, und beträgt das Totalgewicht der Locomotive in ausgerüstetem Zustande 59·7 t. Bei der auf der 26·2 km langen Strecke Floridsdorf—Gänserndorf der Kaiser Ferdinands-Nordbahn unternommenen Probefahrt wurde eine maximale Geschwindigkeit von 126 km per Stunde und eine mittlere Geschwindigkeit vou 79·2 km per Stunde erreicht. Bei dem anstandslosen Ergebnisse dieser technisch-polizeilichen Prüfung und der hiemit verbundenen Probefahrt konnte diese Locomotive dem öffentlichen Zugförderungsdienste für die Linien der Kaiser Ferdinands-Nordbahn übergeben werden [Z. 1222/I.]

Buschtěhrader Eisenbahn. (Einführung von Ostende-Express- und Expresszügen.) Das Eisenbahnministerium hat gestattet, dass die in der Zeit vom 15. Juni bis 31. August täglich verkehrenden Schnellzüge Nr. 27 und 28 Karlsbad—Eger, welche in Nürnberg Anschluss an den Ostende-Expresszug Ostende—Constantinopel finden und directe Wagen Karlsbad—Ostende führen werden, unter dem Namen Ostende-Expresszüge in Verkehr gesetzt werden.

Weiters wurde gestattet, dass die Schnellzüge Nr. 29 und 30 in der Strecke Karlsbad—Prag, von denen Zug Nr. 29 Anschluss an den Zug Nr. 5 der Staatseisenbahn-Gesellschaft findet und einen directen A B Wagen und den Schlafwagen Budapest—Karlsbad übernimmt, und Zug Nr. 30 in Prag Anschluss an den neuen Schnellzug Nr. 8 der Staatseisenbahn-Gesellschaft findet und an diesen die gedachten Wagen übergibt, den Namen Expresszüge führen dürfen. Diese ausgesprochenen Specialzüge vermitteln den directen Verkehr Karlsbad—Budapest, Belgrad—Constantinopel und auch einen günstigen Anschluss Triest—Karlsbad und werden in der Strecke Karlsbad—Prag, da sie in Komotau keinerlei Anschlüsse finden werden, mit Genehmigung des Eisenbahnministeriums auf der um 10 km kürzeren Route über Tuschmitz, anstatt über Komotau geführt werden.

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. (Herstellung telephonischer Verbindungen in der Station Chotzen.) Die Verwaltung obiger Eisenbahn hat in der Station Chotzen behufs Ermöglichung einer leichteren Verständigung des dienstthabenden Verkehrsbeamten mit den Heizhausorganen, sowie mit den auf der Stationsseite gegen Zamrsk und bei der Abzweigung nach Leitomischl postirten Stationsaufsehern eine telephonische Verbindung zwischen dem Verkehrs- und Telegraphenbureau einerseits und dem Heizhausbureau andererseits, dann zwischen dem erstgenannten Bureau und der Weichenwächterhütte gegen Zamrsk in km 271·590, sowie dem Wächterhause bei der Abzweigung nach Leitomischl in km 273·010 herstellen lassen. Bei Errichtung dieser Telephonanlage wurde im Einvernehmen mit der k. k. Post- und Telegraphen-Direction für Böhmen vorgegangen. [G.-I.-Z. 2313.]

Internationales Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr. (Länge der dem Uebereinkommen unterstellten Eisenbahnen.) Nach den dem Centralamte für den internationalen Eisenbahntransport in Bern durch die Vertragsstaaten zugegangenen Mittheilungen beträgt die Länge

der dem internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr unterstellten Eisenbahnen mit 31. März 1895 in

Belgien	4.534 km
Deutschland	44.900 „
Frankreich	35.602 „
Italien	12.566 „
Luxemburg	356 „
Niederlande	2.513 „
Oesterreich	15.800 „
Ungarn	12.934 „
Occupationsgebiet (Bosnien und Herzegowina)	105 „
Russland	30.917 „
Schweiz	3.123 „
Summe	163.350 km

— (Beilagen zum Frachtbriefe.) Anlässlich des Verlustes einer in dem Frachtbriefe an der dazu bestimmten Stelle vermerkten, an den Frachtbrief selbst mit einer Stecknadel angehefteten Beilage hatte die Eisenbahn dem reclamirenden Absender gegenüber behauptet, dass die Beilage dem Frachtbriefe nicht angeheftet gewesen sein könne, da Spuren von Klebestoff nicht bemerkbar seien, die Anheftung mit einer Stecknadel aber als eine ordnungsmässige nicht betrachtet werden könne. Das Centralamt für den internationalen Eisenbahntransport in Bern, das vom Interessenten um Bekanntgabe seiner Ansicht ersucht wurde, hat sich dahin ausgesprochen, dass es nicht darüber entscheiden könne, ob die gewählte Art der Anheftung loser Blätter an den Frachtbrief der reglementarischen Vorschrift für das betreffende Bahngebiet entspreche und es sich jedenfalls empfehle, die Befestigung in der von der Eisenbahn verlangten Weise zu bewerkstelligen. Immerhin würde, wenn eine Anweisung der Eisenbahn, was unter ordnungsmässiger Befestigung einer Frachtbrief-Beilage zu verstehen sei, nicht bestehe, die vorbehaltlose Annahme eines Frachtbriefes mit einer mittelst Stecknadeln angehefteten Beilage die Verantwortlichkeit der Bahn für den Verlust der Beilage begründen und die nachträgliche Ablehnung dieser Verantwortlichkeit ausschliessen. Für die Behauptung, dass die in der dafür vorgesehenen Frachtbrief-Columne ausdrücklich erwähnte Anlage überhaupt nicht dem Frachtbriefe beigegeben worden sei, ist der Beweis durch die Eisenbahn zu führen.

[Zeitschrift für den internationalen Eisenbahntransport Nr. 12 ex 1895, S. 502.]

Verkehrsstörungen und Behebung von solchen.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen:

(Eisenbahn-Betriebsdirection Linz.)

8. März. Wegen Lawinengefahr musste der Gesammtverkehr in der Strecke Obertraun—Aussee bis auf Weiteres eingestellt werden.

9. März. Wegen Dammunterwaschung in km 7·2 bis 7·5 der Strecke Steindorf—Braunau ist der Zugsverkehr zwischen den Stationen Munderfing und Friedburg bis auf Weiteres unterbrochen. Personenverkehr auch durch Umsteigen vorläufig unmöglich.

(Eisenbahn-Betriebsdirection Villach.)

9. März. In Folge eines neuerlichen Lawinensturzes in km 118·5 der Strecke Gstatterboden — Admont, wodurch der Tunneleingang verschüttet wurde, musste der Verkehr gänzlich eingestellt werden.

10. März. Verkehr in der Strecke Hieflau—Gstatterboden normal wieder aufgenommen.

(Eisenbahn-Betriebsdirection Innsbruck.)

9. März. Wegen Lawinenabgänge in der Nacht vom 8. zum 9. März Gesammtverkehr in der Strecke Langen—Danöfen voraussichtlich bis 10. März eingestellt. Die Personenzüge verkehren bis auf Weiteres nur bis und von Langen, andererseits von und bis Dalaas. Die Schnellzüge nur bis und von Landeck, resp. von und bis Bludenz.

10. März. Wegen Dammsetzung und Beschädigung der Untersteintunnels ist in der Strecke Lend-Gastein—Taxenbach der directe Verkehr bis auf Weiteres unterbrochen. Personen-, Gepäcks- und Eilgutverkehr wird vom 12. März, Mittags, an durch Umsteigen, bezw. Uebertragen wieder aufgenommen.

Kremsthalbahn.

10. März. Hauptstrecke bei km 12·6—12·8 durch Hochwasser unterbrochen. Gesammtverkehr nur zwischen Linz und Traun, Localverkehr in der Strecke Nettingsdorf—Klaus-Steyrling aufrecht.

Steyrthalbahn.

10. März. Wegen Hochwasserschäden wird der Personenverkehr zwischen Aschach und Grünburg nur durch Umsteigen aufrecht erhalten. Dauer der Unterbrechung voraussichtlich zwei Tage.

Salzburger Eisenbahn und Tramway.

10. März. Wegen Hochwasser wurde der Verkehr auf der Oberndorfer Linie eingestellt.

Nachrichten aus Ungarn.

Projectirte Localbahn Temesvár-Módos. (Concessionsurkunde.) Der „Vasuti és közlekedési közlöny" Nr. 21 vom 16. Februar und dessen darauffolgende Nummern verlautbart die zufolge Erlasses des kgl. ungar. Handelsministers vom 2. Jänner 1896, Z. 93.118 ex 1895, erflossene Concessionsurkunde zu Gunsten des Ausbaues und Betriebes der projectirten Localbahn Temesvár-Módos (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 14). Die Concessionäre dieser den Knotenpunkt Temesvár der kgl. Ungarischen Staatsbahnen mit der als Sackbahn endigenden Flügelbahn Szécsány-Párdány der im Staatsbetriebe stehenden Linie Nagy-Becskerek—Versecz der Torontáler Comitatsbahnen verbindenden Linie sind der Reichstagsabgeordnete Geheimer Rath Baron Fedor Nikolics und der Advocat Dr. Emerich Szivák. Das effective Bancapital dieser im Sinne des G.-A. XXXI ex 1880 und des diesen ergänzenden G.-A. IV ex 1888 als normalspurige Localbahn zu erbauenden und zu betreibenden, 52 km langen Linie ist mit 1,875.000 fl., das ist mit rund 36.000 fl. pro laufendes Bahnkilometer, bemessen, von welcher Summe ein Betrag von 127.000 fl. für Beschaffung der Fahrbetriebsmittel entfällt. Als Stationen sind herzustellen und einzurichten:

1. Die entsprechend zu erweiternde Ausgangsstation Temesvár der kgl. Ungarischen Staatsbahnen;
2. Keresztes, Station für den Personenverkehr und Verladebahnhof;
3. Rudna, Station für den Gesammtverkehr;
4. Gyulvész, Station für den Personenverkehr und Verladebahnhof;
5. Ujpécs, Station für den Gesammtverkehr und Wasserstation;
6. Parácz, Station für den Gesammtverkehr;
7. Román-Szent Mihály, Station für den Personenverkehr und Ladebahnhof;
8. Utvin, Station für den Gesammtverkehr;
9. Szabadfalu, Station für den Personenverkehr und Ladebahnhof;
10. Die entsprechend zu erweiternde Endstation Módos der Linie Szécsány-Módos—Párdány.

Ausser den genannten Stationen können mit Genehmigung des Ministers Haltestellen nach Bedarf nachträglich eröffnet werden.

Eisenbahnprojecte. (Ertheilung einer Vorconcession.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat mit Erlass vom 11. Februar, Z. 8272, dem Dr. Alexander Lederer, Director der Ungarisch-belgischen Metallindustrie-Actiengesellschaft, die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten im Sinne der bestehenden Normen für eine von der Station Pécs (Fünfkirchen) der Eisenbahn Budapest—Uj-Dombovár—Villány der kgl. Ungarischen Staatsbahnen und der in ihrem Betriebe stehenden Barcs-Fünfkirchner Eisenbahn ausgehende und diese über Regenye, Ocsárd, Viszló, Harkány, Siklós und die Gemarkung der Gemeinde Gordisa nach Ueberbrückung der Drau in der Station Dolnji-Miholjac mit der Vicinalbahn Belišće—Dolnji-Miholjac—Viljevo-Kapelna (Slavonische Drauthalbahn) verbindende normalspurige Localbahn, auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Projectirte Localbahn Belovár-Veröcze (Virovitica). (Ausbaubeschluss und Kostenvoranschlag.) Die Interessenten des Comitates Belovár (Croatien) und speciell die „Erste croatische Actiengesellschaft für Verwerthung von Rohproducten" haben den Beschluss zum successiven Ausbau des projectirten croatisch-slavonischen Eisenbahn-Betriebsnetzes gefasst. Die erste der Linien, welche zur Ausführung gelangen soll, ist jene, welche von der Station Veröcze der Barcs-Pakráczer Vicinalbahn ausgeht und über Misolinovac zur Station Belovár der Körös-Belovárer Vicinalbahn — nebst einer Flügelbahn von der Station Belovár bis zur Belovárer Dampfmühle — führen soll (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 68 ex 1895, Vorconcession Post 2). Die Länge der Strecke stellt sich auf insgesammt 65·1 km. Der

Zweck dieser Bahn ist, die Barcs-Pakráczer und die Körös-Belovárer Vicinalbahnen zu verknüpfen und hiedurch mit den südlichen Theilen Ungarns, mit Slavonien und dem Adriatischen Meere eine kürzere Verbindung herzustellen. Von Seiten der massgebenden localen Behörden wurde gegenüber den Concessionswerbern der Bahn ausbedungen, dass, wenn entweder durch den Staat oder im Wege privater Unternehmen unmittelbar aus Barcs in der Richtung gegen Belovár eine directe Verbindung hergestellt würde (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 137 ex 1890), dieselbe im Falle, wenn sich diese Verbindungslinie an die Veröcze-Belovárer Bahn anschliessen sollte, zu Gunsten derselben das Péagerecht zur Verfügung zu stellen verpflichtet sein wird. Auf der Vicinalbahn werden ausser den beiden Anschlussstationen noch die Stationen Spisic-Bukovica, Vukosavlevica, Pitomacca, Klostar, Kalatena und Misulinovac und die Haltestelle Trojstow geplant. Die thatsächlichen Bau- und Betriebseinrichtungskosten wurden mit Rücksicht auf die sehr schwierige und kostspielige Uebersetzung des Bilogebirges mit 48.848 fl. per Streckenkilometer, insgesammt mit 3,180.000 fl. veranschlagt, aus welcher Summe 187.000 fl. zur Anschaffung von Verkehrsmitteln, 50.000 fl. aber zur Bildung eines Reservefonds zu verwenden sind.

Projectirte Localbahn Hegyes-Feketehegy—Gajdobra—Palánka. (Stationsbestimmung.) Im Bereiche der concessionirten, von der Station Hegyes-Feketehegy der Hauptlinie Budapest—Zimony (Semlin)—Belgrad der kgl. Ungarischen Staatsbahnen aus projectirten, diese in der Station Gajdobra mit der Linie Baja—Zombor—Ujvidék (Neusatz) und weiterhin mit der Donau-Dampfschiffahrtsstation Palánka verbindenden Localbahn Hegyes-Feketehegy—Gajdobra—Palánka (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 19) sind folgende Stationen herzustellen und einzurichten:

1. die entsprechend zu erweiternde Ausgangsstation Temesvár der kgl. Ungarischen Staatsbahnen;
2. Telecska, Haltestelle für Personenverkehr (auf offener Strecke);
3. Kula, Station für Gesammtverkehr und Wasserstation;
4. Béla-puszta, Haltestelle für Personenverkehr (auf offener Strecke);
5. Torsa, Station für den Gesammtverkehr;
6. Despet-Szent-Iván, Station (wie 3.);
7. Szilbas, Station (wie 5.);
8. Palánka, Endstation, für den Gesammtverkehr und Wasserstation.

Ausser den genannten Stationen können je nach Bedarf und mit Genehmigung des kgl. ungarischen Handelsministers auch nachträglich Haltestellen in entsprechender Anzahl eröffnet werden.

Südbahn-Gesellschaft. (Stand der Betriebsmittel des ungarischen Betriebsnetzes mit Ende 1895.) Die Südbahn-Gesellschaft hatte Ende 1895, wie aus Budapest berichtet wird, auf ihren ungarischen Linien 135 Locomotiven; der Wagenpark enthält: 7 Hof- und Salonwagen, 324 Personenwagen, weiter 1007 gedeckte, 1198 offene Güterwagen, 57 Viehtransport- und 185 andere Wagen, 74 Gepäcks-, 20 Post- und Postconducteur-Waggons und endlich 5 sonstige Nebenwagen, zusammen sonach 331 Personen- und 2546 Güterwagen.

Ausland.

Preussen. (Vorarbeiten für eine Eisenbahn von Busendorf nach Merzig und Dillingen.) Der General-Direction der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen ist die Erlaubniss zur Vornahme allgemeiner Vorarbeiten für eine vollspurige Eisenbahn von Busendorf nach Merzig und Dillingen bezüglich des preussischen Staatsgebietes ertheilt worden.

Russland. (Baufortschritte der Sibirischen Bahn.) Der Stand der Bauarbeiten an der Sibischen Bahn war Anfangs December 1895 nachstehender:

Die Strecke Tscheljabinsk—Omsk (743 Werst) war mit Ausnahme der eisernen Brücke über den Irtysch fertiggestellt und dem Verkehre übergeben. Auf der Strecke von Omsk bis zum Obflusse (579 Werst) waren Bahndamm und Holzbrücken vollendet und wird der Verkehr in nächster Zeit eröffnet werden können. Auf der Strecke vom Ob bis Krasnojarsk (719 Werst) waren der ganze Schienenstrang gelegt und alle Holz- und kleinen Steinbrücken fertiggestellt. Auf der Strecke Krasnojarsk—Irkutsk (1013 Werst) waren 40 pCt. der Erdarbeiten beendigt und mit dem Baue der Holzbrücken, Wege und Stationen begonnen. Auf der transbaikalischen Strecke Myssowaja—Srjetinsk (1057 Werst) waren die Erdarbeiten in Angriff genommen. Auf der Nord-Ussuri-Bahn Chabarowsk-Grafskaja (340 Werst) waren der Bahndamm bis zur Hälfte der Strecke fertiggestellt und auf circa 70 Werst Schienen gelegt. Die Süd-Ussuri-Bahn Grafskaja-Wladiwostok (377 Werst) war vollendet. Auf der Verbindungsbahn Tscheljabinsk-Jekaterinenburg (226 Werst) war der ganze Schienenstrang gelegt. Bei einer Gesammtlänge der Sibirischen Eisenbahn von 6858 Werst waren sohin in den ersten drei Jahren auf 2487 Werst die Schienen gelegt; nur auf der Strecke Srjetinsk—Chabarowsk (circa 2000 Werst) ist mit den Arbeiten überhaupt noch nicht begonnen worden. Die Verbindung zwischen Irkutsk und Myssowaja am Baikalsee (circa 100 Werst) soll nicht durch eine Bahnanlage, sondern durch Errichtung einer Dampffähre auf der Angara und dem Baikalsee hergestellt werden.

Italien. (Einnahmen der Secundärbahnen in den vier Monaten vom 1. Juli bis 31. October 1895.) Die Einnahmen der italienischen Secundärbahnen während des ersten Quatrimesters des laufenden Betriebsjahres, d. i. vom 1. Juli bis zum 31. October 1895, waren im Entgegenhalte zu jenen des Vorjahres folgende:

Bezeichnung der Linien		I. Quatrimester 1895—96	II. Quatrimester 1894—95	Differenz
Turin-Rivoli	L.	58.990	62.632	— 3.642
Turin-Ciriè-Lanzo	„	229.013	226.047	+ 2.966
Neapel-Nola-Baiano	„	124.315	128.164	— 3.849
Basaluzzo-Frugarolo	„	3.578	3.551	+ 27
Neapel-Pozzuoli-Cuma ...	„	149.926	150.191	— 9.265
Sassuolo-Modena-Mirandola-Finale	„	126.614	124.992	+ 1.622
Lugano-Eisenbahn und Schifffahrt	„	35.076	36.193	— 1.117
Sardische Secundärbahnen .	„	259.768	256.599	+ 3.269
Santhià-Biella	„	269.142	273.088	— 3.946
Bergamo-Ponte della Selva .	„	110.779	106.274	+ 4.505
Biellesische Localbahnen . .	„	80.735	74.361	+ 6.374
Settimo - Rivarolo - Castellamonte	„	161.182	152.718	+ 8.464
Eisenbahn Reggio Emilia . .	„	101.519	82.362	+ 19.157
Poggibonsi-Colle	„	17.880	17.072	+ 808
Eisenbahn Nord-Mailand . .	„	1,079.752	1,049.537	+ 30.215
Novara-Seregno	„	194.191	180.304	+ 13.887
Arezzo-Fossato	„	109.533	110.041	— 508
Sardische Eisenbahnen (Compagnia Reale)	„	563.443	587.254	— 23.811
Parma-Suzzara	„	53.700	57.249	— 3.549
Conegliano-Vittorio	„	31.700	35.446	— 3.746
Treviso - Vicenza - Padua-Bassano	„	263.200	230.780	— 17.580
Bologna-Portomaggiore ...	„	108.900	107.143	+ 1.757
Torre-Arsiero	„	53.500	59.586	— 6.086
Padua-Montebelluna	„	54.700	58.769	— 4.069
Vicenza-Schio	„	124.600	132 590	— 7.990
Arezzo-Stia	„	52.700	58.303	— 5.603
Cividale-Portogruaro	„	80.800	100.401	— 19.601

— (Transport frischer Blumen von Ventimiglia nach Wien.) Zufolge einer zwischen den Verwaltungen der Mittelmeer- und der Adriatischen Bahn und den betheiligten ausländischen Verwaltungen getroffenen Vereinbarung wurde beschlossen, mit dem wöchentlichen Luxuszuge zwischen Wien und Nizza-Marittima versuchsweise den Transport von frischen Blumen als Eilgut, und zwar ab Bordighera, San Remo, Ospedaletti und Genua, mit der Bestimmung nach Wien zuzulassen.

— (Verlängerung der Linie Neapel—Ottaiano—San Giuseppe.) Die Concessionäre der Localbahn Neapel—Ottaiano—San Giuseppe haben dem Ministerium für öffentliche Arbeiten ein Project für die Verlängerung dieser Linie von San Giuseppe nach Poggio Marino und nach Sarno mit einer Abzweigung von Barra über Resina nach Poggio Marino vorgelegt. Die Gesellschaft verlangt die Concession zum Baue und Betriebe für diese Strecken, und zwar unter denselben Bedingungen, wie seinerzeit die Concession für die Linie Neapel—San Giuseppe. Mit dem Baue dieser Strecken würden äusserst fruchtbare Ländereien, welche bisher jeder rascheren Verbindung entbehrten, mit einem längstersehnten Communicationsmittel versehen werden. Die Länge derselben wäre: Strecke San Giuseppe—Sarno 15.195 m, Strecke Barra—Poggio—Marino 28.575 m, mithin zusammen 43.770 m. Der Minimal-Curvenradius beträgt 140 m sowohl auf der ersten wie auf der zweiten Strecke, und die Maximalsteigung erreicht 30 Permille auf der ersten und 25 Permille auf der zweiten Strecke. Die Ausrüstung ist mit Vignoleschienen projectirt; das rollende Materiale ist präliminirt mit 7 Locomotiven

5 Wagen I. Classe, 9 Wagen II. Classe, 29 Wagen III. Classe, 6 gemischten I. und II. Classe, 7 Gepäckswagen, 18 geschlossenen Frachtwagen, 7 niederbordigen und 8 hochbordigen Frachtwagen. Die Gesammtkosten sind im Projecte auf 3,592.763·88 L. veranschlagt, wovon 3,063.763·88 L. auf den Bau und 529.000 L. auf das anzuschaffende rollende Materiale entfallen.

Schiffahrt.

Erste Donau - Dampfschiffahrts - Gesellschaft. (Ausgabe combinirter Tour- und Retourbillets Wien [Westbahnhof]—Melk—Krems—Wien [Kaiser Franz Josef-Bahnhof] oder umgekehrt.) Vom 14. März bis auf Weiteres werden ab Wien (Westbahnhof) und Wien (Kaiser Franz Josef-Bahnhof) combinirte Tour- und Retourbillets zu nachstehenden Preisen inclusive Stempelgebühr zur Ausgabe gebracht: Von Wien (Westbahnhof) nach Melk—Krems—Wien (Kaiser Franz Josef-Bahnhof) oder von Wien (Kaiser Franz Josef-Bahnhof) nach Krems—Melk—Wien (Westbahnhof) II. Classe Bahn, I. Platz Schiff: 940 Heller = fl. 4·70; III. Classe Bahn, II. Platz Schiff: 540 Heller = fl. 2·70. Diese Billets berechtigen zur Benützung sämmtlicher fahrplanmässiger Personenzüge der k. k. Oesterr. Staatsbahnen auf der Strecke Wien (Westbahnhof)—Melk, der Post- und Localdampfer der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft auf der Strecke Melk—Krems und der Personenzüge auf der Bahnstrecke Krems—Wien (Kaiser Franz Josef-Bahnhof), beziehungsweise auf der Bahnstrecke Wien (Kaiser Franz Josef-Bahnhof)—Krems, der Schiffsstrecke Krems—Melk und der Bahnstrecke Melk—Wien (Westbahnhof), haben eine fünftägige Giltigkeit, und ist es gestattet, die Fahrt beliebig in den Bahn- und Schiffsstationen, gegen Vorweisung des Billets und Anzeige des Aufenthaltes bei dem betreffenden Stationsvorstande, zu unterbrechen.

Ab 14. März bis incl. 30. April verkehren die Localschiffe ab Krems zu Berg jeden Dienstag, Donnerstag, Samstag um 7 Uhr Früh, und jeden Montag, Mittwoch und Freitag um 10 Uhr 30 Minuten Vormittags; ab Melk zu Thal Sonntag, Montag, Dienstag, Mittwoch, Donnerstag und Freitag um 5 Uhr 30 Minuten Nachmittags, Ankunft in Krems um 7 Uhr 15 Minuten Abends.

Die täglichen Postschiffahrten zwischen Wien und Linz werden mit 28. April ab Wien und mit 1. Mai ab Linz eröffnet.

Ab 1. Mai finden vermehrte Localschiffahrten zwischen Melk und Krems statt.

Oesterreichischer Lloyd. (Abfahrt des Dampfers „Imperator" nach Bombay.) Dieser Dampfer von 2343 Tonnen Gehalt ist am 3. Jänner mit 16 Passagieren und 764 Gewichtstonnen factischer Ladung von Triest nach Bombay abgegangen. Derselbe verschiffte hauptsächlich: nach Port Said 43 Colli Holzwaaren, 27 Colli Wein, 11 Colli Manufacturwaaren, 54 Colli Esswaaren, 7147 Stück verschiedene Hölzer; nach Suez 7 Colli Alkohol, 29 Colli Zucker; nach Suakin 1 Collo Manufacturwaaren, 15 Colli Esswaaren; nach Gedda 201 Colli Zucker, 4 Colli Metallwaaren, 60 Colli Papier, 2 Colli Manufacturwaaren, 1 Collo Baumwollwaaren, 17 Colli Esswaaren; nach Aden 30 Colli Mehl, 10 Colli Arzneimittel, 19 Colli Metallwaaren, 1 Wagen, 125 Colli Zucker, 5 Colli Glasperlen, 4817 Stück verschiedene Hölzer; nach Massana 19 Colli Oel, 108 Colli Manufacturwaaren, 17 Colli Alkohol, 70 Colli Bier, 15 Colli Esswaaren, 30 Colli Tabak, 80 Colli Zucker, 20 Colli Papier; nach Zanzibar 95 Colli Mehl; nach Hodeidah 68 Colli Papier, 14 Colli Schuhwaaren, 3 Colli Manufacturwaaren; nach Mombassa 50 Colli Mehl; nach Bombay 13 Colli Mützen, 26 Colli Knöpfe, 977 Colli Papier, 10 Colli Spielkarten, 145 Colli Baumwollwaaren, 695 Colli Farben, 27 Colli Obst, 63 Colli Kurzwaaren, 68 Colli Garne, 50 Colli Zucker, 6 Colli Spielwaaren, 1 Collo Musikinstrumente, 55 Colli Lampen, 62 Colli Holzwaaren, 96 Colli Manufacturwaaren, 163 Colli Metallwaaren, 199 Colli Glasperlen, 27 Colli Seife, 3 Colli Schuhwaaren, 2 Colli Wein, 2 Wagen, 8 lebende Pferde; nach Bushire 50 Colli Zündhölzchen; nach Bagdad 8 Colli Baumwollwaaren, 1 Collo Mützen; nach Bassorah 67 Colli Papier, 32 Colli Manufacturwaaren, 12 Colli Glasperlen, 3 Colli Mützen, 13 Colli Farben, 9 Colli Porzellan; nach Kurrachee 10 Colli Garne, 23 Colli Metallwaaren, 12 Colli Baumwollwaaren, 4 Colli Knöpfe; nach Cannanore 2 Colli Garne; nach Mangalore 16 Colli Manufacturwaaren; nach Mahomerah 100 Colli Zucker; nach Calicut 18 Colli Manufacturwaaren; nach Colombo 15 Colli Manufacturwaaren, 25 Colli Medicamenten, 6 Colli Baumwollwaaren; nach Rangoon 81 Colli Metallwaaren, 29 Colli Lampen, 24 Colli Manufacturwaaren, 8 Colli Baumwollwaaren; nach Sidney 20 Colli Maraschino; nach Madras 29 Colli Garne, 11 Colli Lampen, 7 Colli Kurzwaaren; nach Penang 2 Colli Kurzwaaren, 4 Colli Knöpfe, 34 Colli Baumwollwaaren, 5 Colli Manufacturwaaren, 11 Colli Metallwaaren, 13 Colli Papier; nach Calcutta 9 Colli Knöpfe, 85 Colli Baumwollwaaren, 22 Colli Kurzwaaren, 1 Collo Spielwaaren, 27 Colli Holzwaaren, 13 Colli Seife, 174 Colli Metallwaaren, 40 Colli Garne, 8 Colli Lampen, 24 Colli Manufacturwaaren, 34 Colli Glaswaaren, 82 Colli Papier, 26 Colli Glasperlen; nach Singapore 38 Colli Papier, 20 Colli Esswaaren, 4 Colli Knöpfe, 41 Colli Baumwollwaaren, 15 Colli Glaswaaren, 154 Colli Metallwaaren, 8 Colli Manufacturwaaren; 4 Colli Glasperlen; nach Padang 2 Colli Metallwaaren, 7 Colli Baumwollwaaren; nach Samarang 13 Colli Baumwollwaaren, 2 Colli Knöpfe, 1 Collo Mützen; nach Batavia 115 Colli Baumwollwaaren, 7 Colli Manufacturwaaren, 42 Colli Papier; nach Soerabaya 17 Colli Garne, 13 Colli Baumwollwaaren, 50 Colli Mehl, 50 Colli Erdwachs, 16 Colli Holzwaaren, 58 Colli Papier; nach Dely 5 Colli Wein; nach Macassar 3 Colli Baumwollwaaren, 50 Colli Mehl; nach Cheribon 49 Colli Garne, 5 Colli Erdwachs; nach Bangkok 10 Colli Garne; nach Hongkong 4 Colli Metallwaaren; nach Manila 41 Colli Garne, 14 Colli Papier; nach Shanghai 1 Collo Musikinstrumente; nach Kobe 7 Colli Droguen, 16 Colli Manufacturwaaren; nach Yokohama 4 Colli Holzwaaren, 10 Colli chemische Producte, 1 Collo Tabak. Der Werth der ausgeführten Waaren betrug 658.082 fl. ö. W.

Fiumaner Seehafen. (Verkehr im Betriebsjahre 1895.) Dem officiellen statistischen Ausweise über den Schiffsverkehr des Fiumaner Seehafens im Betriebsjahre 1895 zufolge sind nach Fiume eingelaufen (an befrachteten und leeren Schiffen):

4247 Dampfer	mit 942.239	Tonnengehalt
2276 Segler	„ 121.731	„
6523 Schiffe	mit 1,063.970	Tonnengehalt

Gegenüber dem Jahre 1894 ergab sich ein Minderverkehr von 337 Schiffen mit 18.293 Tonnen, das heisst 330 Dampfer, während der Seglerverkehr ziemlich unverändert blieb. Es ist dies hauptsächlich dem reducirten Export an Cerealien und Fasshölzern zuzuschreiben. Den in Rede stehenden maritimen Verkehr vermittelten insbesondere nach Handelsflaggen, und zwar:

ungarische Dampfer	3675
„ Segelschiffe	304
österreichisch-ungarische Dampfer	285
„ „ Segelschiffe	1406
englische Dampfer	161
italienische Dampfer	106
„ Segelschiffe	1030

Im Verkehre der Segelschiffe überragte die gemeinsame Flagge, sowie die italienische, welch letztere dem Wechselverkehre für minderwerthige Güter gute Dienste leistet.

Verschiedene Mittheilungen.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des L. Stückes.) Das am 6. März herausgegebene L. Stück enthält unter

Nr. 2035: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Krain vom 1. März 1896, Z. 3581, betreffend das Verbot der Einfuhr von Borstenthieren aus dem bosnischen Orte Ledenica kat. nach Krain.

Nr. 2036: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Krain vom 2. März 1896, Z. 3698, betreffend das Verbot der Ein- und Durchfuhr von Klauenthieren aus dem Occupationsgebiete und aus Dalmatien nach und durch Krain.

Nr. 2037: Kundmachung der k. k. Landesregierung für die Bukowina vom 23. Februar 1896, Z. 3341, betreffend die Wiedergestattung der Ein- und Durchfuhr von Schweinen aus dem rumänischen Districte Neamtzu in und durch die Bukowina.

Nr. 2038: Kundmachung der k. k. Landesregierung für die Bukowina vom 28. Februar 1896, Z. 3623, betreffend das Verbot der Ein- und Durchfuhr von Schafen und Schweinen aus den rumänischen Districten Vlasca und Falciu, sowie die Wiedergestattung der Ein- und Durchfuhr von Schweinen aus den rumänischen Districten Muscel und Teleorman in und durch die Bukowina.

— (Inhalt des LI. Stückes.) Das am 7. März herausgegebene LI. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2039: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Krain vom 2. März 1896, Z. 3665, betreffend Beschränkung des Verkehres mit Klauenthieren aus dem Herzogthume Salzburg nach Krain.

Nr. 2040: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Kärnten vom 3. März 1896, Z. 2962, betreffend das Verbot der Einfuhr von lebenden Schweinen aus dem bosnischen Orte Ledenica kat. und Umgebung nach Kärnten.

Nr. 2041: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Niederösterreich vom 6. März 1896, Z. 22.409, betreffend Beschränkungen des Verkehres mit Klauenthieren aus dem Herzogthume Salzburg nach Niederösterreich.

Nr. 2042: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Niederösterreich vom 6. März 1896, Z. 22.137, betreffend das Verbot der Einfuhr von Klauenthieren aus Oesterreich-Ungarn nach der Schweiz.

— (Inhalt des LII. Stückes.) Das am 10. März herausgegebene LII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2043: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Tirol und Vorarlberg vom 4. März 1896, Z. 6324, betreffend das Verbot der Einfuhr von Schweinen aus dem bosnischen Orte Ledenica kat. nach Tirol und Vorarlberg.

Nr. 2044: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Tirol und Vorarlberg vom 5. März 1896, Z. 6862, betreffend das Verbot der Einfuhr von lebenden Klauenthieren aus Oberösterreich nach Tirol und Vorarlberg.

Nr. 2045: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Schlesien vom 4. März 1896, Z. 4274, betreffend die Beibringung von Viehpässen für Schweine.

Nr. 2046: Kundmachung der k. k. Landesregierung für die Bukowina vom 2. März 1896, Z. 3859, betreffend das Verbot der Einfuhr von Schweinen aus dem bosnischen Orte Ledenica kat. sammt Umgebung in die Bukowina.

Nr. 2047: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Triest vom 1. März 1896, Z. 4587, betreffend das Verbot der Einfuhr von Schweinen aus dem bosnischen Orte Ledenica kat. in das Küstenland.

Nr. 2048: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Triest vom 2. März 1896, Z. 4677, betreffend das Verbot der Ein- und Durchfuhr von Schweinen aus Dalmatien und dem Occupationsgebiete in und durch das Küstenland.

Lagerhaus-Angelegenheiten.

Oeffentliches Landeslagerhaus und Freilager für Getreide und Spiritus in Lemberg.

Monat Februar 1896.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waaren	inländischer Provenienz				ausländischer Provenienz			
	Lagerstand am ersten	Eingelagert vom ersten bis letzten	Ausgelagert vom ersten bis letzten	Lagerstand am letzten	Lagerstand am ersten	Eingelagert vom ersten bis letzten	Ausgelagert vom ersten bis letzten	Lagerstand am letzten
	Getreide in metrischen Centnern; Spiritus in Hektolitern à 100 %							
Weizen	2.196·38	—	906·44	1.289·94	—	—	—	—
Hanfsamen	400·96	—	—	400·96	—	—	—	—
Gerste	579·19	100·64	100·64	579·19	—	—	—	—
Hafer	335·71	16·14	131·45	220·40	—	—	—	—
Erbsen	727·57	235·80	221·42	741·95	227·17	—	227·17	—
Bohnen	1.920·40	273·61	104·44	2.089·57	124·27	—	—	124·27
Raps	1.077·96	137·18	105·00	1.110·14	—	—	—	—
Zucker	1.580·70	—	796·39	784·31	—	—	—	—
Leinsamen	309·97	—	100·00	209·97	—	—	—	—
Leindotter	132·14	155·55	200·71	86·98	—	—	—	—
Thymothe	118·39	6·03	102·44	21·98	—	—	—	—
Diverse	553·74	206·59	266·44	493·89	100·95	54·26	—	155·21
Zusammen	9.933·11	1.131·54	3.035·37	8.029·28	452·39	54·26	227·17	279·48
Versicherungswerth . . fl.	118.765	12.304	45.101	85.968	4.060	1.375	1.610	3.825
Spiritus	1.558·18	243·01	—	1.801·19	—	—	—	—
Versicherungswerth . . fl.	24.904	3.159	—	28.063	—	—	—	—

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

Auf Waaren	Im Umlauf am ersten	Ausgestellt bezw. vorgemerkt vom ersten bis letzten	Zurückgelangt vom ersten bis letzten	Im Umlauf am letzten	Im Umlauf am ersten	Ausgestellt bezw. vorgemerkt vom ersten bis letzten	Zurückgelangt vom ersten bis letzten	Im Umlauf am letzten
Getreide								
Lagerscheine . . Stück	41	7	16	32	—	—	—	—
Versicherungswerth . . fl.	30.210	4.676	11.185	23.701	—	—	—	—
Abgesondert übertragene Warrants . . . Stück	38	1	13	26	—	—	—	—
Versicherungswerth . . fl.	28.1 0	900	9.275	19.735	—	—	—	—
Lombardbetrag . . . fl.	15.640	500	5.000	11.140	—	—	—	—
Spiritus								
Lagerscheine . . Stück	9	—	—	9	—	—	—	—
Versicherungswerth . . fl.	13.783	—	—	13.783	—	—	—	—
Abgesondert übertragene Warrants . . . Stück	9	—	—	9	—	—	—	—
Versicherungswerth . . fl.	13.783	—	—	13.783	—	—	—	—
Lombardbetrag . . . fl.	8.060	—	—	8.060	—	—	—	—

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

Reexpedition von Holz in Paltinoasa.

Mit Giltigkeit vom 15. März 1896 bis auf Weiteres, längstens aber bis 31. December 1896, wird die Reexpedition für Holz der Pos. H-19, Punkt 3, in der Station Paltinoasa, bei Abfertigung im Localverkehre der Bukowinaer Localbahnen, unter den im Localtarife der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 2, giltig vom 1. Jänner 1896, Abschnitt A, IX, Punkt 2, festgesetzten Bestimmungen gestattet, und gelangt eine Reexpeditionsgebühr von 1 kr. pro 100 kg zur Einhebung.

Die Entladung der Wagen hat innerhalb sechs Stunden nach erfolgter Bereitstellung durch Organe der Partei zu erfolgen.

Wien, am 29. Februar 1896. [150]

Elbe-Umschlagsverkehr.

Reexpedition in Bubna St.E.G.

Die in den Elbe-Umschlags-Tarifen für Westösterreich vom 1. Juni 1893, für Ungarn vom 1. September 1893, für Galizien und die Bukowina vom 1. Jänner 1893, für Südwestrussland vom 1. October 1894 und für Rumänien vom 1. Juni 1895 angeführte Reexpeditionsstelle: „Bubna, Station der Staatseisenbahn-Gesellschaft (Lagerhaus der Unionbank)“ ist ab 1. März 1896 als: „Lagerhaus der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft in Bubna“ zu bezeichnen.

Wien, am 5. März 1896. [151]

K. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn

Namens der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Süd-Nordösterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Einführung des Verbandstarif-Nachtrages VII.

Mit 1. April 1896 gelangt der Nachtrag VII zu dem vom 1. Jänner 1892 giltigen Tarife für den Süd-Nordösterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverband zur Einführung.

Dieser Tarifnachtrag enthält:

I. Abänderung der allgemeinen Bestimmungen.
II. Ergänzungen und Abänderungen der Bestimmungen des Tarif-Theiles I.
III. Ergänzungen und Abänderungen des Verzeichnisses der in die Ausnahmetarife eingereihten Artikel.
IV. Frachtsätze für Mittelwalde, Märzdorf und Suchenthal.
V. Ergänzung, bezw. Abänderung der Nomenclatur der Ausnahmetarife XV und XIX (für Reis und Emballagen).
VI. Ermässigte Frachtsätze des Ausnahmetarifes XV für Reis nach mährischen und schlesischen Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn und der k. k. Oesterr. Staatsbahnen.
VII. Ausnahmetarif XXI für Glas und Glaswaaren (neu redigirt und ergänzt).
VIII. Ergänzungen und Abänderungen des Ausnahmetarifes XXIV für diverse Artikel.
IX. Ergänzung des Ausnahmetarifes XXVI für Baumwolle durch Einbeziehung von Stationen etc.
X. Ergänzung des Verzeichnisses der Verbandsstationen und Kilometerzeiger.

Insoweit durch Eliminirung von Frachtsätzen Tariferhöhungen eintreten, bleiben die bisherigen Frachtsätze bis Ende April 1896 in Kraft.

Exemplare dieses Tarifnachtrages können um den Preis von 20 kr. ö. W. pro Stück durch die betheiligten Bahnverwaltungen und im Wege der in den Tarif einbezogenen Stationen käuflich bezogen werden.

Wien und Budapest, am 10. März 1896. [152]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft

auch Namens der übrigen betheiligten Bahnverwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Italienischer Güterverkehr.

Aufhebung der Gebühren für Taraübergewicht von Specialwagen.

Mit Wirksamkeit vom 1. April 1896 an werden die nach den „Bestimmungen über die Verwendung der Specialwagen“ (Tarif Theil I, Seite 34), und zwar unter Absatz 1 c vorgesehenen Gebühren für das über das zulässige Eigengewicht der Wagen constatirte Mehrgewicht derselben nicht mehr berechnet.

In Folge dessen wird der erwähnte Absatz 1 c aufgehoben und der Absatz 1 d, wie folgt, berichtigt:

„Bei den Specialwagen für den Transport von Bier und frischem Fleisch wird das Gewicht des in denselben enthaltenen Eises als Vermehrung des Eigengewichtes des Wagens angesehen und demnach frachtfrei belassen.

Die Tragfähigkeit darf jedoch durch Einrechnung des Gewichtes des beigeladenen Eises nicht überschritten werden.

Das Vorbesagte gilt in gleicher Weise für Stroh, welches den Biersendungen in Wagenladungen zum Schutze gegen die Kälte beigegeben wird.“

Wien, am 10. März 1896. [153]

Die General-Direction der k. k. pr. Südbahn-Gesellschaft

Namens der betheiligten Verwaltungen.

Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Einführung des Nachtrages II zu den Allgemeinen Tarifbestimmungen und Tarifen für den Personenverkehr, dann für Gepäck etc. vom Schiffahrtsbeginn 1894.

Mit Giltigkeit vom 1. März 1896 gelangt der Nachtrag II zum oben genannten Tarife zur Einführung.

Derselbe enthält geänderte Fahrpreise auf der Strecke Passau—Linz und Linz—Wien, ferner verschiedene Abänderungen und Ergänzungen zum Haupttarife und Bestimmungen für den Transport von Fahrrädern, Kähnen etc. per Personenschiff.

Exemplare sind zum Preise von 20 Heller bei der Direction erhältlich. [154]

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
				für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)										
Fortlaufende Nummer	von der	und im Namen der	für Artikel	von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
590	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaaren etc. der Pos. E—6 und 7 der Güterclassification des Tarifes Theil I als Frachtgut	Assling	Wien I (K.E.B.)	Bei Frachtzahlung von mindestens 10,000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1896	Localtarif	110 kr.	100 kr.	10 kr.	Im Kartirungswege		
591	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Holz der Pos. H. 20, Punkt 1 der Güterclassification des Tarif-Theiles I, sowie ungehobelte Buchenbrettchen	Auf den Linien der Bukowinaer Localbahnen Hliboka—Berhometh a. S., Karapcziu—Czudin, Hatna Kimpolung		Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1896	Localtarif	Verschieden	Ausnahmetarif III der Bukowinaer Localbahnen	Verschieden	Im Kartirungswege		
592	Südbahn-Gesellschaft		Schleifholz bis 6·3 m Länge		Görz	Frachtzahlung für mindestens 10,000 kg pro Wagen. Auf- und Abladen durch die Partei. Sendungen müssen von Cellulose-Fabriken bezogen und daher an diese Fabriken adressirt sein	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarif	Heller			Im Kartirungswege		
				Bruck a. M.					124	97	27			
				Frohnleiten					118	92	26			
				Gratwein					114	90	24			
				Kapfenberg					124	98	26			
				Kindberg					126	101	25			
				Leoben S.B.					126	101	25			
				Marein					126	100	26			
				Mixnitz					120	94	26			
				Peggau					116	90	26			
				Pernegg					122	95	27			
				Stübing					116	90	26			
593	Südbahn-Gesellschaft	K. k. österr. Staatsbahnen Raab-Oedenburg-Ebenfurther Eisenbahn	Kaffeesurrogate	Linz		a) Bei Aufgabe in Mengen unter 5000 kg. b) Bei Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen. c) Bei Frachtzahlung für mindestens 10,000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	Heller a) b) c)		Im Kartirungswege		
					Csorna					290 224 216				
					Kapuvár Gartha					282 220 212				
					Sopron R.Oe.E.E. und S.B.					247 189 181				
										inclusive ungar. Steuer und Manipulationsgebühr				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
									Kreuzer					
594	Oesterr. Nordwestbahn		Steine der Classe C	Chrast	Časlau	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens, unter Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1896	Localtarif	32·1	25·3	6·8	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen obliegt der Partei
				"	Hohenelbe				37·0	27·8	9·2			
				Slatinan	Časlau				28·7	25·3	3·4			
				"	Hohenelbe				35·6	26·8	8·8			
595	Oesterr. Nordwestbahn	Betheiligten Verwaltungen	Palmkernöl, Palmöl, Cocosnussöl	Aussig (Oe.N.W.B. und St.E.G.) und Schreckenstein	Wien Oe.N.W.B., St.E.G. und K.F.N.B.	Bei Aufgabe von 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen oder Zahlung der Fracht hiefür	Bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1896	Localtarife, resp. Verbandstarif	134 kr.	115 kr.	19 kr.	Im Kartirungswege		
596	Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn		Pflastersteine (welche nach Classe C tarifiren)	Einsiedl	Kolin Oe. N. W. B.	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens, unter Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen obliegt der Partei	Bis auf Widerruf, jedoch längstens bis Ende December 1896	Localtarif	40·4 kr.	31 kr.	9·4 kr.	Im Kartirungswege		Die Steine müssen zur Strassenpflasterung in Kolin bestimmt sein. Auf den Frachtbriefen muss das Bürgermeisteramt in Kolin als Aufgeber und als alleiniger Empfänger erscheinen
									Pfge.	Pfge.	Pfge.			
597	Oesterr. Nordwestbahn	Betheiligten Verwaltungen	Oele, fette, in Fässern etc. (Ausnahmetarif Nr. 25)	Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz	Stockerau	Bei Aufgabe, resp. Bezahlung der Fracht für den Frachtbrief und Wagen, und zwar für mindestens 10000 kg	14 Tage nach erfolgter Publication bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1896	Elbeumschlags-Tarif für Oesterreich vom 1. Jänner 1893	209	187*)	22	Im Kartirungswege		*) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten; dieselbe beträgt 10 Pfennige pro 100 kg
				Schönpriesen-Umschlag					209	182*)	27			
				Dresden-Elbkai					256	234	22			
				und umgekehrt										

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
598	Mühlkreisbahn		Scheitholz bis 2·5 m Länge (Brennholz, weich, hart)	Aigen	Urfahr	**Bei Aufgabe von 80 Waggonladungen à 10 t pro anno** und Besorgen des Auf- und Abladens durch die Partei	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1896	Localtarif	38·30	23·80	14·50	Rückvergütungsweg	Vorlage der Original-Frachtdocumente bis längstens 15. Februar 1897	Die Abtransportirung findet nur nach Massgabe der verfügbaren Bahnbetriebsmittel nach Dirigirung der Bahnanstalt statt
599	Kaschau-Oderberger Eisenbahn		Steine, Kalk, Ziegel, Holz und andere Baumaterialien, sowie Fabrikseinrichtungs-Gegenstände	Stationen unserer Strecke hinsichtlich des Durchlaufes auf der österr. Strecke der Kaschau-Oderberger Eisenbahn	Krompach	Sendungen müssen zum Ausbaue der Hernadthaler Eisenwerke in Krompach bestimmt sein. Aufgabe, bezw. Frachtzahlung für mindestens ad a) 10.000 kg, ad b) 5.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Im Uebrigen tarifmässige Bestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarif	Variirt	a) 0·10 kr. Einheitssatz pro 100 kg und 1 km. Hiezu gerechnet 2 kr. Manipulationsgebühr pro 100 kg b) Einheitssatz von 0·16 kr. pro 100 Kilogr. und 1 km. Hiezu gerechnet 4 kr. Manipulationsgebühr pro 100 kg		Im Rückvergütungswege	Gegen auf die Hernadthaler Eisenwerke als Empfänger lautende Original-Frachtbriefe, vorzulegen bis Ende März 1897	
600	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Klotz- und Stammholz, unbearbeitetes	Gr.-Glockersdorf Jogsdorf Odrau	Hradisch K.F.N.B.	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 500 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis Ende December 1896	Localtarife, und zwar Hauptbahnnetz vom 1. Jänner 1893 und Localbahnen vom 1. Juni 1888	kr. 37·9 35·9 33·9	kr. 35·9 34·4 32·9	kr. 2·0 1·5 1·0	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg	per 100 kg			
601	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Zweiachsige Personenwagen III. Classe (auf eigenen Rädern laufend), sowie gedeckte Lastwagen (auf eigenen Rädern laufend)	Prag (St.E.G.) Hrahovka transit	Brünn (St.E.G.)	Frachtzahlung für das Effectivgewicht; Aufrechthaltung der für den Transport von Eisenbahnfahrzeugen (auf eigenen Rädern laufend) bestehenden allgemeinen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1896	Localtarif	79·4 kr.	65·5 kr.	13·9 kr.	Im Kartirungswege		Auf den bezüglichen Frachtdocumenten muss die Kaiser Ferdinands-Nordbahn oder eine Dienstesstelle dieser Verwaltung als Empfängerin erscheinen
602	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr. Nordwestbahn und Buschtěhrader Eisenbahn	Kohle und Coaks	Buschtěhrad, Duby, Kladno, Altkladno, Neukladno, Střehicbovic-Vinařic (auch Libušiner Schacht) via B.-Brod—Kolin	Iglau (Oe.N.W.B.)	Zahlung der Fracht mindestens nach der Tragfähigkeit der verwendeten Wagen. Aufrechthaltung der für Kohle, resp. Coaks bestehenden Tarifbestimmungen	Vom 1. April 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Directer Tarif vom 1. April 1895	57·4 kr.	44·6 kr.	12·8 kr.	Im Kartirungswege		Gleichzeitig tritt das im Verordnungs-Blatte Nr. 140 ex 1895 sub Post 2154 publicirte Frachtzugeständniss ausser Kraft
603	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Lebendes Geflügel	Szalonta	Dresden (Altstadt, Friedrichstadt, Neustadt Leipziger Bahnh., Neustadt Schles. Bahnh.) Leipzig (Bayer. Bhf., Dresd. Bhf., Eilenb. Bhf.) Weinböhla	Unter Aufrechthaltung der im Tarife für den Ungarisch-Deutschen Viehverkehr, giltig vom 1. April 1895, enthaltenen Bestimmungen für die eilgutmässige Beförderung von lebendem Geflügel	Vom 15. März 1896 bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1896	Ungarisch-Deutscher Viehverkehr, Tarif, giltig vom 1. April 1895		Zugestandener Frachtsatz in Markpfennig pro 5 | 10 | 15 | 100 Kilogramm 76 117 158 988 129 170 211 1252 85 126 167 1032		Im Kartirungswege		
604	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Braunkohle	a) Aunavölgy-Sárisáp b) Tokod	Götzendorf Grammat-Neusiedl Himberg Lanzendorf-Rannersdorf Schwechat-Kledering Simmering Trautmannsdorf Wien St.E.G. Wilfleinsdorf	Frachtzahlung für das factische Gewicht, mindestens aber für das Ladegewicht des verwendeten Wagens	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Besteht kein directer Tarif		Kreuzer a) | b) 29·5 28·5 29·5 28·5 30·5 29·5 30·5 29·5 31·5 30·5 31·5 30·5 28·5 27·5 31·5 30·5 28·5 27·5		Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen hat die Partei auf eigene Kosten zu besorgen

Ausserkraftsetzung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6		7	8
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der betheiligten Bahnverwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Zeitpunkt der Aufhebung	Besondere Bemerkungen
					von	nach		
12	Nr. 140 vom 3. December 1895	2154	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, Oesterr. Nordwestbahn und Buschtěhrader Eisenbahn	Kohle und Coaks	Buschtěhrad Duby Kladno Altkladno Neukladno Střebichovic-Vinařic (auch Lihušiner Schacht) via B.-Brod—Kolin	Iglau (Oe.N.W.B.)	1. April 1896	Ein neuer Frachtsatz für die gleichen Relationen und Artikel erscheint in demselben Verordnungs-Blatte verlautbart

Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Angabe der Berichtigung, beziehungsweise Umschreibung derselben	Bemerkungen
						von	nach		
19	Nr. 25 vom 3. März 1896	539	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Steinsalz (aus Posit. § 5 der Güterclassification des Tarifes, Theil I)	Bochnia und Wieliczka	Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Die in der Rubrik 6 vorgesehene Bedingung, unter der das Zugeständniss gemacht wurde, soll richtig lauten: Einhaltung der tarifmässigen Bestimmungen und Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens a) 5000 kg b) 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	
20	Nr. 19 vom 18. Februar 1896	469	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Preussische Staatsbahnen, Mecklenburgische Friedrich-Franz-Eisenbahn, Sächsische Staatsbahnen	a) Eisen und Stahl etc. zur Ausfuhr über See etc. des Ausnahmetarifes Nr. 18 E b) Eisen und Stahl etc. zur Ausfuhr über See etc. des Ausnahmetarifes Nr. 18 F des Deutsch-Oesterreichisch-Ungarischen Seehafen-Verbandstarifes, Theil II, Heft 1 vom 1. Juni 1894	Schimitz und Brünn (K.F.N.B. und St.E.G.)	Warnemünde	Der in der Rubrik 10 a angeführte Frachtsatz von 284 Pfg. ist auf 297 Pfg. und der in der Rubrik 10 b angeführte Frachtsatz von 254 Pfg. auf 265 Pfg. abzuändern	Diese neuen Frachtsätze treten mit 20. April 1896 in Kraft

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt im k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 30. Wien, 14. März 1896. IX. Jahrgang.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Das k. k. Handelsministerium hat im Einvernehmen mit dem k. k. Finanzministerium mit Erlass vom 24. März 1895, Z. 11.903, die mit den Erlässen vom 28. December 1889, Z. 53.709, und vom 31. Jänner 1890, Z. 2161, dem galizischen Landesausschusse als Vertreter des galizischen Landesfonds ertheilten Concessionen zur Errichtung und zum Betriebe je eines öffentlichen mit einem Freilager verbundenen Lagerhauses in Krakau und Lemberg für Getreide aller Art, Hülsenfrüchte, Oelsaaten, nicht besonders benannte Sämereien und Spiritus auf die Einlagerung von Waaren aller Art, mit Ausnahme von Mineralölen und den von der Aufbewahrung in öffentlichen Lagerhäusern überhaupt ausgeschlossenen Waaren, ausgedehnt.

Mit dem Erlasse vom 19. Jänner 1896, Z. 1001, wurde einvernehmlich mit dem k. k. Finanzministerium das für diese Lagerhäuser vorgelegte Reglement genehmigt.

Kundmachung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 12. Februar 1896, betreffend die Liste der Eisenbahnen, auf welche das internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr vom 14. October 1890 (R.-G.-Bl. Nr. 186 ex 1892) Anwendung findet.

Das am 29. Februar 1896 ausgegebene XII. Stück des Reichsgesetzblattes enthält unter Nr. 30 die Kundmachung des Eisenbahnministeriums vom 12. Februar 1896, betreffend die Liste jener Eisenbahnen, auf welche das internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr vom 14. October 1890 (R.-G.-Bl. Nr. 186 ex 1892) Anwendung findet, unter Berücksichtigung der seit der Kundmachung vom 18. Februar 1895 (R.-G.-Bl. Nr. 25)*) erfolgten Aenderungen. E.-M.-Z. 562/I ex 1896.

*) Vergl. Verordnungs-Blatt 1895, Nr. 30, Seite 461.

Der Wagenmangel auf den Preussischen Staatsbahnen.

Einer Denkschrift des Ministers der öffentlichen Arbeiten über den Wagenmangel und die Nothwendigkeit der Vermehrung des Wagenparkes sind die folgenden Ausführungen entnommen:

In den letztverflossenen Herbstmonaten ist die rechtzeitige Wagengestellung auf dem gesammten Gebiete der Preussischen Staatsbahnen auf Schwierigkeiten gestossen, wie solche sich seit vielen Jahren nicht gezeigt haben. Die Staatseisenbahn-Verwaltung hat sich mit Rücksicht auf die in die Verkehrsverhältnisse des Landes tief eingreifende Bedeutung dieser Angelegenheit veranlasst gesehen, über den im Herbst zu Tage getretenen Wagenmangel eingehende Untersuchungen anzustellen, um über den Umfang und die Ursachen desselben ein klares Bild zu gewinnen und zu prüfen, ob, abgesehen von dem Umfange des Wagenparkes, die bestehenden Einrichtungen und Anordnungen zur erfolgreichen Bekämpfung des Wagenmangels noch als geeignet erachtet werden können oder ob sie der Ergänzung bedürfen. Die pünktliche

und rechtzeitige Gestellung der von den Frachtaufgebern verlangten Güterwagen ist für die Eisenbahn-Verwaltung eine der wichtigsten, zugleich aber auch schwierigsten Aufgaben. Zur Bewältigung des Güter- und Viehverkehres waren am 1. April 1895 218.033 Güterwagen vorhanden, darunter waren 55.537 gedeckte, 157.134 offene und 5362 Viehwagen. Wie sich die Wagendispositionen im Allgemeinen vollziehen, zeigt die folgende kurze Darlegung. Die Güterwagen sind zwar auf die einzelnen Directionen vertheilt, ihre Benützung ist aber, abgesehen von den erwähnten Specialwagen, eine durchaus gemeinschaftliche, so dass jeder Wagen, wo er sich auch bei der Entladung befinden mag, sofort nach jeder Richtung benutzt werden kann, was zur Verminderung unwirthschaftlicher Leerfahrten von grossem Vortheil ist. Bei jeder der 20 Directionen ist ein Wagenbureau eingerichtet, dem es obliegt, auf Grund des von den Stationen täglich meistens mehrmals gemeldeten Bestandes und Bedarfes von Wagen deren Vertheilung und Zuführung nach den Bedarfsstellen zu bewirken. Zwischen den einzelnen Directionsbezirken wird die Vermittlung durch das Centralwagenbureau zu Magdeburg besorgt, dem dazu telegraphisch gegen 6 Uhr Abends von den Wagenbureaux Meldungen zugehen müssen. In den grossen Kohlenbezirken sind ausserdem mit erweiterten Befugnissen ausgerüstet das Wagenamt in Essen für den Ruhrkohlenbezirk, in Kattowitz für Oberschlesien, in Saarbrücken für das Saarrevier.

Die Denkschrift geht dann im Einzelnen auf die Wagengestellung in den einzelnen Revieren ein. Von Interesse sind noch folgende officielle Mittheilungen: Im Ruhrkohlenbezirke werden täglich für Kohlen und Coaks allein 11.500 offene Wagen gebraucht, die Vertheilung muss auf 70 Stationen und weiter auf 186 Kohlenzechen bewirkt werden. Innerhalb dieser Kohlenbezirke sind häufig zeitraubende Schiebungen von Wagen vorzunehmen, so dass dadurch selbst in Zeiten normalen Verkehres die rechtzeitige Wagengestellung nicht immer gelingt. Aus einer Uebersicht über den Kohlenversandt des Ruhrbezirkes seit 1885 geht hervor, dass der Versandt fast ununterbrochen im Durchschnitte der letzten 10 Jahre um 4·28 pCt. zugenommen hat. Die Schwankungen im Kohlenversandt sind denn auch im Ruhrbezirke am geringsten, doch nicht unbeträchtlich. Der durchschnittliche Versandt stellt sich auf 11.428 Wagen, dagegen die höchste Gestellung auf 13.958 = + 22·1 pCt. Im oberschlesischen Kohlenbezirke werden durchschnittlich täglich 4250 offene Wagen für Kohlen und Coaks gestellt, die auf 31 Stationen und dann auf 67 Gruben zu vertheilen sind. Eine besondere Schwierigkeit entsteht bei der Vertheilung und rechtzeitigen Zuführung in Oberschlesien dadurch, dass mehrere österreichische Bahnen vertragsmässig Wagen beistellen, die aber nur solchen Gruben zugeführt werden dürfen, die einen Versandt nach österreichischen Bahnen haben. Die Zunahme des Kohlenversandts stellt sich hier seit 1885 auf durchschnittlich 5·8 pCt. Die Mindergestellung gegenüber dem angemeldeten Bedarf erreicht in Oberschlesien die aussergewöhnliche Höhe von 30.838 Wagen.

Die Eisenbahn-Verwaltung erkennt den Wagenmangel rückhaltslos an und bedauert auf das lebhafteste die damit für alle Betheiligten verbundenen Nachtheile. Sie muss andererseits aber auch Werth darauf legen, Uebertreibungen entgegenzutreten. In dieser Hinsicht muss namentlich die Zahl der geforderten Wagen mit einiger Vorsicht behandelt werden. Mannigfache Anzeichen sprechen dafür, dass, wie bereits angedeutet, Ueberbestellungen von Wagen in den einzelnen Bezirken mehr oder weniger vorkommen. Hiefür spricht die Thatsache, dass, sobald die verlangten Wagen wieder voll gestellt werden, die Anforderungen merklich zurückgehen.

Sobald der Wagenmangel sich in den Kohlenbezirken bemerklich machte, wurden die zu dessen Beseitigung oder wenigstens Minderung geeigneten Massregeln unverzüglich getroffen. Durch die intensivste Gestaltung des Betriebes muss in solchen Zeiten eine möglichste Beschleunigung des Umlaufes der Güterwagen erzielt werden, denn eine auch noch so weit gehende Vermehrung des Wagenparkes würde zu gewissen Zeiten über den Wagenmangel nicht hinweghelfen, unter Umständen sogar auf einen flotten Betrieb störend einwirken. Der Umschlag der Güterwagen vollzieht sich durchschnittlich in $3^3/_4$ Tagen von der Beladung biz zur Wiederbeladung; bei einem Wagenbestand von 218.000 Wagen werden täglich rund 58.100 gestellt; wird der Umlauf nur um einen halben Tag verlängert, so würden nur 51.300 Wagen gestellt werden können, zur Deckung des Tagesbedarfes würde daher eine Vermehrung um 6800 Wagen eintreten müssen. Zur Beschleunigung des Wagenumlaufes dient vor Allem eine Vermehrung der Güterzüge. Der Zunahme des Wagenbedarfes entsprechend, wurden alsbald die hiefür im Fahrplan vorgesehenen facultativen Züge gefahren und, wo nöthig, auch der Nachtdienst eingerichtet, ferner wurde auf die Beschleunigung der Abfertigung der Güter, sowie des Zurechtstellens der Züge nachdrücklichst hingewirkt. Die Reparaturen der Güterwagen wurden überall beschleunigt, kleinere Schäden durch fliegende Colonnen auf den Bahnhöfen beseitigt. Die vor zwei Jahren im Güterdienste eingeführte Sonntagsruhe wurde aufgehoben oder eingeschränkt, und zwar für die Beförderung offener Wagen vom 22. September bis einschliesslich 15. December.

Wenn es trotz aller dieser Massregeln nicht gelungen ist, den Wagenmangel fern zu halten, so war es umso mehr geboten, die Ursachen desselben zu erfahren, zumal in den Monaten September und October vorigen Jahres bei den Gütern, die sonst um diese Zeit den Wagenpark besonders in Anspruch zu nehmen pflegen, nicht nur keine Steigerung zu verzeichnen war, sondern sogar eine Abnahme. Im Ruhrbezirke war der Kohlenversandt im September 1895 um 3·3 pCt., im October 1895 um 2·36 pCt., in Oberschlesien im September 1895 um 0·39 pCt., im October um 2·63 pCt. geringer als in denselben Monaten des Vorjahres. Auch der Rübenversandt blieb nach überschlägigen Ermittlungen um rund 19 pCt. gegen das Vorjahr zurück. Nach dem Ergebniss der von allen Directionen angestellten Untersuchungen ist die unzureichende Wagengestellung im Wesentlichen auf die ausserordentlich starke Zunahme des allgemeinen Verkehres, sowie auf die vollständige oder wenigstens theilweise Unterbrechung der Schiffahrt zurückzuführen. Fast alle Directionen berichten über eine starke Zunahme des Güterverkehres gerade in den kritischen Monaten, und zwar in Folge der erfreulicherweise steigenden Conjunctur in fast allen Gewerbezweigen. Ein noch stärkerer Einfluss auf die ungünstige Wagengestellung muss aber der Unterbrechung der Schiffahrt zugeschrieben werden. Einmal gingen viele Güter, deren Versendung einen längeren Aufschub nicht vertragen konnte, auf die Eisenbahn über, sodann wurden auch die Güterwagen der Eisenbahn dadurch mehr in

Anspruch genommen, dass zahlreiche Massengüter sonst nur auf kurze Strecken bis zu den Oder-, Elbe-, namentlich zu den Rheinhäfen die Eisenbahn benutzen, jetzt aber bis zu der eigentlichen Bestimmungsstation auf der Eisenbahn befördert wurden. So z. B. vollzieht sich der Wagenumschlag von den Gruben des Ruhrbezirkes nach den Rheinhäfen in 48 bis 60 Stunden, während er sich etwa auf sechs Tage erhöht, wenn die Kohlensendungen nach Süddeutschland ganz auf dem Eisenbahnwege verbleiben. Eine genaue Feststellung, wieviel Güter der Eisenbahn in Folge der Störung des Schiffahrtsbetriebes zugefallen sind, ist schwierig. Angestellte Ermittlungen haben Folgendes ergeben:

In den beiden Oderhäfen Breslau und Pöpelwitz zeigt der Umschlag in den Monaten October und November eine Abnahme von 5270 Wagen, in denselben Monaten sind für den Platz Berlin auf der Eisenbahn mehr eingegangen 4400 t böhmische Braunkohlen, 15.970 t schlesische Steinkohlen, 5000 t Nutzholz aus Preussen, 3900 t Eisen, Steine, Stahl von Schlesien und der Ruhr; im Hamburger Verkehre ist für die Zeit vom 1. October bis 15. November in Folge der Unterbrechung des Schiffsverkehres eine Zunahme von 31 pCt. im Versandt festgestellt worden; nach den Rheinhäfen in Duisburg, Ruhrort und Hochfeld betrug für August bis October der Versandt 118.386 t, der Empfang 76.800 t weniger als im Vorjahre. Nachweislich sind nach Süddeutschland auf dem Eisenbahnwege in derselben Zeit 45.000 t und nach Bayern 31.000 t Kohlen mehr befördert worden.

Am nachdrücklichsten wird die Richtigkeit der beiden angeführten Ursachen durch die grossen Mehreinnahmen, welche die Staatseisenbahn-Verwaltung aus dem Güterverkehr im Etatsjahre 1895/96 bis jetzt erzielt hat, bestätigt. Nach den Aufzeichnungen im Güterverkehre, die sich auf die Monate April bis Ende December erstrecken, betrug die Mehreinnahme schon 23,600.000 Mk. Es ist sodann auch geprüft worden, ob und inwieweit der Wagenmangel etwa mit den durch die Neuordnung der Verwaltung geschaffenen neuen Verhältnissen oder mit dem jeder neuen Einrichtung anfänglich anhaftenden Mangel an einer genauen Kenntniss der örtlichen Verkehrsangelegenheiten in Verbindung steht. Diese Frage darf verneint werden. Allerdings sind mit der Zahl der Directionen auch die Wagenverwaltungsstellen (Wagenbureaux) vermehrt worden, wodurch der schnellere Ausgleich zwischen Bedarf und Bestand benachbarter Bezirke zuweilen erschwert sein kann und mehr als früher hiezu die Mitwirkung des Centralwagenbureau in Magdeburg eintreten musste. Indes ist andererseits durch die Vermehrung der Directionen und Verkleinerung der Inspectionsbezirke wiederum eine bessere und schärfere Ueberwachung der Wagenbewegung und der Wagenausnutzung gewährleistet. Die in den Wagenbureaux der neuen Directionen beschäftigten Beamten hatten sich vom April bis zum Herbst mit den Wagendispositionen genügend vertraut gemacht, auch kleinere Unsicherheiten wurden bis zum October überwunden. Für den Wagenmangel im Allgemeinen waren die vereinzelten Fälle unzweckmässiger Dispositionen vollständig ohne Bedeutung.

Nach Kungebungen in der Presse ist in weiten Kreisen die Auffassung vertreten, dass der Wagenmangel des letzten Herbstes vornehmlich darin seine Erklärung finde, dass die Vermehrung des Wagenbestandes hinter dem Anwachsen des Güterverkehres zurückgeblieben sei. Von der Staatseisenbahn-Verwaltung ist für die Beschaffung der Güterwagen als leitender Grundsatz wiederholt hingestellt worden, dass der Wagenpark nicht nur dem durchschnittlichen Bedarfe, sondern auch den gesteigerten Anforderungen in den Herbstmonaten genügen muss. Unerfüllbar ist aber die darüber hinausgehende Forderung, dass die Staatseisenbahn zur Vorhaltung eines Wagenparkes verpflichtet sei, der auch beim Zusammentreffen von den Wagenpark aussergewöhnlich beanspruchenden, wenn auch nur kurze Zeit andauernden Ereignissen (steigende Conjunctur der Industrie, Unterbrechung der Schiffahrt u. s. w.) ausreichen müsse. Eine solche Vermehrung des Wagenbestandes würde unwirthschaftlich und mit den Grundsätzen einer umsichtigen Finanzverwaltung nicht vereinbar sein und ist auch thatsächlich von keiner Staats- oder Privatverwaltung jemals vorgenommen worden. Wenn auch die Erfahrung am besten lehrt, ob der in der Anzahl der vorzuhaltenden Wagen nothwendige Sicherheitscoëfficient für die Zeit des gesteigerten Verkehres sich stark genug erweist, so erscheint es doch in hohem Grade nützlich, an der Hand der Statistik darzulegen, wie die Vermehrung der Wagen sich zur Zunahme des Güterverkehres in den letzten Jahren verhalten hat.

Die Güterwagen müssen für den Versandt der Güter ausreichen, und zwar über die eigene Bahn hinaus bis zur Bestimmungsstation. Diese Leistungen der Güterwagen finden statistisch ihren Ausdruck in den Achskilometern der Güterwagen auf eigener und fremder Bahn. Diese geben wohl den sichersten Anhalt zur Beurtheilung der Frage, ob die Vermehrung des Wagenbestandes mit der des Güterverkehres gleichen Schritt gehalten hat. Weniger zuverlässig ist eine Vergleichung mit den Tonnenkilometern, da zu deren Beförderung auch fremde Wagen benützt werden, dafür aber die Leistungen der eigenen Wagen auf fremden Bahnen ausser Betracht bleiben. Es beträgt die Vermehrung der Wagenzahl im Jahre 1894/95 gegen 1885/1886 32·2 pCt., des Ladegewichtes 52·8 pCt., mithin der Durchschnitt $\frac{85}{2} = 42{\cdot}5$ pC., dagegen die Zunahme der Achskilometer nur 38·7 pCt. Die Zunahme des Wagenbestandes ist hienach eine stärkere als die des Güterverkehres. Dabei darf nicht ausser Betracht bleiben, dass im Jahre 1885/86 der Güterverkehr schon zu stocken anfing und der Wagenpark mehr als ausreichend war. Das Jahr 1886 weist sogar beim Kohlenversandt des Ruhrbezirkes einen Rückgang von 1·71 pCt. auf. Wählt man zum Ausgangspunkte für den Vergleich das für die Wagengestellung im Allgemeinen nicht ungünstige Jahr 1887/88, so ist das Ergebniss ein noch günstigeres.

Endlich bleibt noch ein anderer Factor bei der Wagenausnutzung kurz zu besprechen. Es leuchtet ein, dass, je grösser sich die auf einen Güterwagen fallende durchschnittliche Jahresleistung stellt, desto gewinnbringender die Nutzleistung der Güterwagen ist. Wie die Nachweisung ergibt, ist die durchschnittliche Jahresleistung der Güterwagen eine schwankende. Die Annahme liegt nahe, dass diese Schwankungen lediglich auf eine grössere oder geringere Anspannung des Betriebes zurückzuführen sind. Es ist nicht zu verkennnen, dass bei einer Vermehrung und Beschleunigung der Güterzüge auch der Wagenumlauf beschleunigt und damit eine grössere Durchnittsleistung erzielt wird. Ganz richtig — wenn für die Verwendung der Wagen stets genug Frachten vorhanden sind. Je mehr aber dem Verlangen, dass der

Wagenpark selbst den höchsten — meist nur vier bis sechs Wochen andauernden — ja selbst den aussergewöhnlichen Anforderungen genügen soll, entsprochen wird, desto mehr Wagen stehen in der verkehrsstilleren Zeit unbenützt. Dieses Unbenutztsein drückt aber vornehmlich den Jahresdurchschnitt herunter. Wie bereits dargelegt, sind die Schwankungen des Verkehres ganz erhebliche. Sodann ergibt sich mit der Entwicklung des mächtigen Verkehres in den eng begrenzten Industriecentren eine starke Vermehrung der Transporte auf kurze Entfernungen, wodurch der Umlauf der Güterwagen ungünstig beeinflusst wird. Die ungleichmässige Vermehrung des Wagenbestandes in den einzelnen Jahren erklärt sich zum Theil daraus, dass die Wagen schon früher vergeben, oder erst nach Ablauf des Jahres zur Auflieferung gekommen sind. Nachstehende Uebersicht zeigt, in welcher Zahl die Wagen zur Lieferung vergeben worden sind:

1889/90	1890/91	1891/92	1892/93	1893/94	1894/95
a) offene Güterwagen					
8.729	4.055	7.620	3.353	7.733	4.164
b) gedeckte Güterwagen					
2.625	1.600	2.082	679	2.475	4.846
Zusammen					
11.354	5.655	9.702	4.032	10.208	9.010

Im Jahre 1895/96 sind bis 1. November 1895 4804 Stück offene Wagen und 3236 gedeckte Wagen vergeben. Wenn auch die Vermehrung des Wagenbestandes mit der Entwicklung des Güterverkehres seit zehn Jahren nicht nur gleichen Schritt gehalten, sondern ihr noch vorausgeeilt ist, so hält die Staatseisenbahn-Verwaltung es doch für wünschenswerth, ihren Wagenpark erheblich zu verstärken, um für die Wechselfälle, die der Güterverkehr mit sich bringt, noch besser gerüstet zu sein. Sie gedenkt daher, mit den ihr zur Verfügung stehenden und den beantragten Mitteln noch 7995 Stück offene und 3005 gedeckte, im Ganzen 11.000 Güterwagen zu beschaffen und hat dazu bereits die einleitenden Schritte gethan.

Inland.

Parlamentarisches.

Der Budget-Ausschuss des Abgeordnetenhauses versammelte sich am 10. März zu einer Sitzung, in welcher zunächst das Finanzgesetz für das Jahr 1896 unter Berücksichtigung der nach Fertigstellung desselben durch den Budget-Ausschuss eingebrachten Nachtragscredite, sowie der durch die Errichtung des Eisenbahnministeriums erforderlich gewordenen Modificationen einer neuerlichen Berathung unterzogen wurde. Die Feststellung der in den Artikel I aufzunehmenden Schlussziffern des Budgets wurde vom Ausschusse bis zur Vorlage der für die Vermehrung des Fahrparkes der Staatsbahnen erforderlichen Beträge vorläufig vertagt.

Bei Artikel II wurde nach der Regierungsvorlage der Zusatz beantragt: „Ausnahmsweise wird für das Jahr 1896 gestattet, dass beim Capitel ‚Eisenbahnministerium‘ das Freivirement stattfindet.“ Hiebei machte

Finanzminister Dr. Ritter von Biliński darauf aufmerksam, dass das Zugeständniss des freien Virements beim Eisenbahnministerium sich speciell nur auf das laufende Jahr beziehe, und dass im Jahre 1897 wieder der normale Zustand eintreten werde. Auch werde die Theilung des Eisenbahn-Präliminares nach Dienstzweigen in diesem Jahre wieder hergestellt werden.

Artikel II, sowie die restlichen Artikel wurden hierauf nach kurzer Debatte angenommen.

Berichterstatter Abg. Dr. Exner referirte sodann über den Gesetzentwurf, womit weitere Bestimmungen über die Ausführung der öffentlichen Verkehrsanlagen in Wien getroffen werden. Der Referent setzte in seinem Referate die bezüglich der Wiener Verkehrsanlagen eingetretene Programmänderung des näheren aus einander. Die Durchführung der nun fertiggestellten Detailprojecte werde wesentliche Abänderungen, das heisst Erhöhungen gegenüber den ursprünglichen Kostenvoranschlägen zur Folge haben. Das gesammte Mehrerforderniss gegenüber der früher präliminirt gewesenen Baukostensumme würde einen Betrag von 8,584.000 fl. erheischen. Dieser Betrag würde noch ein grösserer sein, wenn nicht die Gemeinde Wien die zur Umgestaltung des Hauptzollamts-Bahnhofes erforderlichen Grundstücke dem Stadtbahnunternehmen unentgeltlich überlassen haben würde. Eingehende Erwägungen haben zu der Ansicht geführt, dass die Rentabilität des Stadtbahn-Unternehmens wesentlich gefördert würde, wenn die der zweiten Bauperiode (1898 bis 1900) vorbehaltenen Strecken Hernals—Penzing der Vorortelinie, sowie womöglich auch die Strecke Gumpendorf—Matzleinsdorf der Gürtellinie schon in der ersten Bauperiode zur Ausführung gebracht werden könnten. Mit Rücksicht auf die Ersparnisse, die sich daraus ergeben, dass von der provisorischen Donaustadtlinie durch die Ermittlung einer neuen Trasse abgesehen werden kann, ergibt sich, dass zur Deckung des gesammten Mehrerfordernisses jener Betrag von 13,800.000 fl. ausreichen werde, welcher in der Regierungsvorlage vom Jahre 1892 als Erforderniss der zweiten Bauperiode (1898 bis 1900) bezeichnet worden war. Hiezu tritt weiter die nöthige Fürsorge für eine wesentliche Vermehrung des für die Wiener Stadtbahn anzuschaffenden Fahrparkes. Der Berichterstatter empfahl demnach die Annahme des Gesetzes.

Abg. Graf Pálffy ersuchte die Regierung, sich klar und bündig darüber zu äussern, wie sie sich gegenüber den Beschlüssen des böhmischen Landtages in der Moldau- und Elberegulirungsfrage verhält. Er stellte den Antrag, dass die Regierung von dem bezüglichen Kostenbetrage von 12 Millionen zwei Drittel selbst zu tragen hätte. Von der Aeusserung der Regierung werden er und seine Gesinnungsgenossen ihre Abstimmung abhängig machen.

Finanzminister Dr. Ritter von Biliński:

Die Regierung hat bereits die Bereitwilligkeit ausgesprochen, sich an der Regulirung der Moldau und der Elbe mit 50 Percent zu betheiligen. Die Aufwandsumme war hiebei ursprünglich auf über 14 Millionen veranschlagt. Der Landtag, welcher diese Angelegenheit in seiner letzten Session behandelte, hat eine Reihe von Beschlüssen gefasst, wobei der von der Commission gestellte Antrag, welcher dem Landesausschusse, resp. dem Landtage in Bezug auf den Zeitpunkt und das jährliche Ausmass der Landesleistung volle Freiheit wahren wollte, nicht zur Annahme gelangte. Die Wünsche des Landes lassen sich nach diesen Beschlüssen dahin zusammenfassen, 1 dass die Regierung zwei Drittel der mit 12,950.000 fl. rund veranschlagten Kosten abnehme, 2. dass die Vorbereitungen für die Durchführung der Regulirung bereits im Jahre 1896 getroffen und die Regulirung selbst im Jahre 1897 begonnen werde. Nachdem die Regierung diesem Regulirungsprojecte mit grösstem Wohlwollen entgegengekommen ist, wünscht sie selbst, dass im Jahre 1897 mit der Durchführung der Regulirung begonnen wird, daher die Commission schon im Jahre 1896 zusammentrete und die Vorbereitungen getroffen werden. Würden neue Verhandlungen wegen einer grösseren Participation des Landes geführt werden, so würde die Zeit nicht mehr reichen. Bei der grossen Wichtigkeit, welche diese Regulirung nicht blos für das Königreich Böhmen, sondern für das Reich selbst hat, bleibt der Regierung nichts Anderes übrig, als den Wünschen des Landes in dieser Beziehung zuzustimmen. Diese Zustimmung muss aber an die Voraussetzung geknüpft werden, dass die veranschlagte Kostensumme von rund 12,900.000 fl. das Maximum des Aufwandes bilde, und daher Seitens des Staates an einem eventuellen Mehrbedarfe keine Betheiligung stattfinde, sondern dieser eventuelle Mehrbedarf vom Lande getragen werde. Die Regierung wird sich auch an der Commission betheiligen.

Abg. Dr. Kaizl hob hervor, dass denn doch ein bedeutender Theil dieser Verkehrsanlagen zum ausschliesslichen Vortheile Wiens gereiche. Redner besprach die Prager Verhältnisse und betonte die Nothwendigkeit, für den Wasserverkehr in Böhmen und speciell in Prag endlich energische Vorkehrungen zu treffen. Der Herr Finanzminister möge die Canalisirungskosten für die Moldau und Elbe im Bedarfsfalle ebenso wohlwollend erhöhen wie bei den Wiener Verkehrsanlagen die Ueberschreitungen und Projectsänderungen gedeckt wurden. Redner

ersuchte den Ausschuss, aus diesem Anlasse die nachstehende Resolution anzunehmen: „Die Regierung wird aufgefordert: 1. Die Moldau — Elbe-Canalisirungscommission sofort zu bestellen und die Arbeiten so zu beschleunigen, dass schon im Frühjahre 1897 mit dem Baue begonnen werden könne und die durch den Eindrittelbeitrag des böhmischen Landtages nicht gedeckten Baukosten aus Staatsmitteln zu decken. 2. Gleichzeitig mit der Schiffbarmachung der Moldau im Weichbilde Prags auch die Moldaustrecke bis Smichow in Angriff zu nehmen und in Smichow eine Umschlagsstelle zu errichten zur Verbindung der schiffbaren Moldau mit der Böhmischen Westbahn und der Prag-Duxer Bahn. 3. Den Flosshafen in Smichow noch in der heurigen Bausaison zu beginnen.“

Finanzminister Dr. Ritter von Biliński bemerkte in Ergänzung seiner früheren Erklärungen, dass die Regierung auch die Wichtigkeit der beiden anderen Punkte der vom Abg. Dr. Kaizl beantragten Resolution, betreffend den Umschlagplatz in Smichow und den Flosshafen, anerkenne. Die Regierung werde, wenn von den betreffenden Factoren an sie herangetreten wird, diesen Angelegenheiten das gleiche Wohlwollen entgegenbringen wie allen anderen wirthschaftlichen Angelegenheiten, selbstverständlich unter der Voraussetzung der Bewilligung der erforderlichen Mittel.

Abg. Mauthner bemerkte, dass schon bei der ersten Berathung über die Verkehrsanlagen kein Zweifel darüber bestehen konnte, dass dieselben nicht genau nach dem vorgesteckten Programme werden ausgeführt werden. Es könne nicht geleugnet werden, dass insbesondere die äussere Linie für den Localverkehr von keiner grossen Bedeutung ist und vielmehr als Staatsbahn betrachtet werden muss, welche den Verkehr der grossen Bahnen unter einander zu bewerkstelligen hat. Dass dieselbe auch eine sehr wichtige Bestimmung hat, die Militärtransporte in der richtigen Weise zu regeln, könne nicht zum Vorwurfe gemacht werden. Die Verkehrsanlagen seien für den Localverkehr von keiner grossen Bedeutung und werden sie erst dann erlangen, wenn eine Verbindung dieser Radiallinie durch eine Transversalbahn wird bewerkstelligt sein. Es sei bekannt, dass der Bau dieser Transversallinie nicht auf Staatskosten bewerkstelligt werden soll, sondern Privatunternehmern überlassen werden wird. Er richtete an den Herrn Minister die Aufforderung, dass er in dieser Richtung den Privatunternehmen möglichst entgegenkomme, damit eine wirkliche Wiener Stadtbahn eher zu Stande komme.

Abg. Dr. Graf Piniński erklärte im Namen seiner Parteigenossen, dass sie, angesichts der grossen Bedeutung, welche die Vorlage für die Residenzstadt hat, dem Gesetze zustimmen. Die Regierung müsse es als ihre Pflicht ansehen, in ähnlicher Weise auf dem Gebiete des Verkehrswesens auch die Länder, namentlich die bisher vernachlässigten, entsprechend zu unterstützen. Insbesondere sollte die Regierung durch eine rationelle Verkehrs- und Tarifpolitik streben, dass die Unterstützung der Residenzstadt und des Westens des Reiches mittelbar dem östlichen Theile zu Gute komme, nämlich dadurch, dass der Absatz der Producte der östlichen Länder erleichtert werde.

Eisenbahnminister Ritter von Guttenberg bemerkte, dass ihm nach den klaren und treffenden Ausführungen des Berichterstatters und des Abg. Mauthner nur wenig auszuführen erübrige. Er selbst sei von Anbeginn ein Gegner des ursprünglichen Planes gewesen, die Stadtbahnlinien nach zweierlei System auszuführen. Er sei zu dieser Anschauung nicht durch militärische Rücksichten, welche überhaupt bei den inneren Linien nicht geltend gemacht wurden, sondern vom allgemeinen Verkehrsstandpunkte bestimmt worden. Ebenso wäre ein Betrieb mit zweierlei Fahrpark und der Anschluss im Hauptzollamts-Bahnhofe vom Betriebsstandpunkte sehr bedenklich gewesen. Der Minister ist dem Ausschusse sehr dankbar, dass derselbe schon im Vorjahre die Anregung zu den jetzt vorliegenden Verbesserungen gegeben habe, wodurch nunmehr einer Ausgestaltung Bahn gebrochen sei, die schon von Anfang an hätte angestrebt werden sollen. Der Minister beantwortete sodann die gestellten Fragen bezüglich des Ausbaues der Vorortelinien, der Fahrbetriebsmittel und der Bahnführung längs des Donaucanals und erwähnt, dass die spätere Anlage der jetzt nicht zur Ausführung gelangenden Haltestelle Stefanie-Brücke seinerseits werde im Auge behalten werden. Die Anlage von ergänzenden Verbindungen innerhalb des jetzt zur Ausführung gelangenden Hauptnetzes werde zweckmässig der Privatunternehmung zu überlassen sein, um nicht neuerdings mit grossen Geldforderungen herantreten zu müssen. Die Regierung wird in dieser Hinsicht allen ernsten Projectanten, auch wenn sie sich auf ausländisches Capital stützen, mit Wohlwollen entgegenkommen, und ist weit davon entfernt, Privatunternehmungen durch übermässige Anforderungen abzuschrecken.

Abg. Freiherr von Morsey erklärte, es müsse schon mit Rücksicht darauf, was jetzt für Budapest geschieht, auch hier jetzt für Wien eingetreten werden. Aber er müsse neuerdings betonen, dass die kleinen Länder heute wieder das Uebergewicht der grossen spüren. Die Vertreter Steiermarks müssen nachdrücklich endlich den Ausbau der Linie Aspang—Hartberg fordern.

Abg. Dr. Menger bemerkte, dass gerade der am meisten bevölkerte Theil Wiens, die innere Stadt, der 6., 7., 8. und 9. Bezirk, von den Stadtbahnlinien, wie sie projectirt sind, im Grossen und Ganzen nur sehr geringen Nutzen haben werde, und richtet die Anfrage an die Regierung, in welcher Weise diesem Mangel abgeholfen wird.

Abg. Ritter von Stalitz sprach die Hoffnung auf die baldige Erfüllung seiner oft vorgebrachten Wünsche, betreffend eine bessere Eisenbahnverbindung mit Triest, aus.

Nach dem Schlussworte des Berichterstatters Abg. Dr. Exner wurde das Eingehen in die Specialdebatte beschlossen.

Das Gesetz wurde unverändert angenommen und hierauf die Sitzung geschlossen.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Eisenbahnbauten. (Stand derselben mit Ende des Monates Jänner.) Zu den mit Ende des Monates December 1895 in Bauausführung gestandenen Eisenbahnen in der ausgewiesenen Ausdehnung von 560·972 km sind im Verlaufe des Monates Jänner durch den Baubeginn der Erweiterung der Station Tarnopol für Zwecke der Staatsbahnlinie Halicz—Ostrów—Tarnopol 1·792 km, ferner durch den Baubeginn der Theilstrecke Modřan—Měchenic der Localbahn Čerčan-Modřan-Dobřiš 10·351 Kilometer, dann durch den Baubeginn der Localbahn Wr.-Neustadt—Puchberg—Schneeberg sammt Flügel von Fischau nach Wöllersdorf 42·100 km und durch den Baubeginn der elektrischen Bahn Prag-Lieben-Vysočan 4·085 km zugewachsen. Fertiggestellt und dem Betriebe übergeben wurde die Theilstrecke Salzburg—Oberndorf der Localbahn Salzburg-Lamprechtshausen mit 17·800 Kilometer, ferner wurde die Länge der im Monate December 1895 in Bauangriff genommenen Localbahn Marienbad-Karlsbad von 54·200 km auf 52·0 km reducirt. Es verblieben daher mit Schluss des Monates Jänner 599·300 km Eisenbahnen in Bauausführung, wovon 212·660 km auf Staatsbahnen, 19·840 km auf die Wiener Stadtbahn und 366·800 km auf Localbahnen entfallen. Der Stand des Baufortschrittes ist nahezu der gleiche geblieben, wie im Monate December, da in Folge der dem Baue ungünstigen Jahreszeit kein nennenswerther Fortgang erzielt werden konnte. Die Zahl der im Monate Jänner beim Eisenbahnbau beschäftigt gewesenen Arbeiter betrug 4135, gegen 7256 im Vormonate, das sind 8 Arbeiter pro Kilometer. (Vergl. Verordnungs-Blatt Nr. 13 vom 4. Februar.)

Unterkrainer Bahnen. (Erweiterung des Bahnhofes Straža: Politische Begehung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Rudolfswerth hat die Localcommission, betreffend die politische Begehung des Projectes für die Erweiterung des Bahnhofes Straža der Unterkrainer Bahnen, auf den 16. März anberaumt. [G.-I.-Z. 4229.]

Projectirte Localbahn Golling-Steeg. (Ergebniss der Trassenrevision.) Im Hinblicke auf die in der Zeit vom 2. bis 4. December 1895 durchgeführte Trassenrevision bezüglich der projectirten schmalspurigen Localbahn mit elektrischem Betriebe von der Station Golling der Staatsbahnlinie Salzburg—Bischofshofen über Abtenau und Gosau nach Steeg zum Anschlusse an die gleichnamige Station der Staatsbahnlinie Steinach-Irdning—Attnang-Puchheim hat das k. k. Eisenbahnministerium die Trassenführung dieser Localbahn genehmigt. [E.-M.-Z. 43.]

Wiener Tramway-Gesellschaft. (Herstellung von Stockgeleisen: Localcommission.) Die k. k. Statthalterei in Wien hat die politische Begehung, betreffend die Projecte der Wiener Tramway-Gesellschaft über die Herstellung von Stockgeleiseanlagen am Schwarzenbergplatze, vor der Infanteriekaserne am Rennweg, in der verlängerten Kärnthnerstrasse, nächst der bestandenen Favoritenlinie, in der Babenbergerstrasse, in der Bellariastrasse, in der Wallgasse, am Schottenring, am Hernalsergürtel, in der Währinger Hauptstrasse und in der Nussdorferstrasse auf den 16. März anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Bezirkscommissär Hans Hruschka betraut. [G.-I.-Z. 4852.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. Oesterr. Staatsbahnen. (Locomotivprüfungen.) Im Sinne der Bestimmungen der Eisenbahn-Betriebsordnung fand am 9. und 12. November 1895 die technisch-polizeiliche Prüfung rücksichtlich zweier für die Linien der k. k. Oesterr. Staatsbahnen bestimmten Lastzugs-Locomotiven mit Schlepptender der Serie III c statt. Die Kessel beider Locomotiven wurden laut Certificat der gesetzlichen Probe mit anstandslosem Ergebnisse unterzogen. Die eine Locomotive wurde nach den mit Handelsministerial-Erlass vom 12. Juli 1887, Z. 38.886, genehmigten Typenplänen in der Locomotivfabrik zu Floridsdorf gebaut und trägt die Inventarsnummer 5752 und die Fabrikationsnummer 988. Die andere Locomotive ist nach den mit Handelsministerial-Erlass vom 14. März 1895, Z. 9785, genehmigten Typenplänen in der Locomotivfabrik zu Wr.-Neustadt hergestellt. Erstere Locomotive hat drei, letztere vier Achsen; das Gewicht der ersteren beträgt 41·5, das der letzteren 54 t im ausgerüsteten Zustande; die Spurweite ist normal. Die Probefahrt mit der dreiachsigen Locomotive fand auf der 11·9 km langen Strecke Wien—Purkersdorf der k. k. Staatsbahnen statt, und wurde hiebei eine maximale Fahrgeschwindigkeit von 67 km und eine mittlere von 42 km per Stunde erreicht. Die vierachsige Maschine wurde auf der 22·6 km langen Strecke Neulengbach—St. Pölten der westlichen Staatsbahnen probirt und hiebei eine maximale Geschwindigkeit von 78 km und eine durchschnittliche von 60 km per Stunde erzielt, so dass beide Maschinen im Hinblicke auf dieses günstige Ergebniss dem öffentlichen Zugförderungsdienste auf den k. k. Oesterr. Staatsbahnen übergeben werden konnten. [Z. 1898/I.]

K. und k. Militärbahn Banjaluka - Doberlin. (Locomotivprüfung.) Am 18. September 1895 fand am Südbahnhofe in Wien die technisch-polizeiliche Prüfung einer für die Linien der k. und k. Militärbahn Banjaluka-Doberlin bestimmten Lastzugsmaschine mit Schlepptender statt, welche der Serie III c angehört und in der Locomotivfabrik zu Wr.-Neustadt gebaut wurde. Die Locomotive trägt die Inventarsnummer 53 und die Fabrikationsnummer 3831; der Kessel derselben hat die gesetzliche Probe anstandslos bestanden. Die Maschine hat drei Achsen, die mit einander gekuppelt sind; die zweite ist die Triebachse. Die Locomotive hat aussenliegende Frames, die Steuerung zeigt die Construction nach Stephenson, ist innenliegend, und geschieht die Umsteuerung mittelst Schraube. Das Kesselgewicht wird durch sechs Blattfedern auf die Achsen übertragen, und ist zwischen der zweiten und dritten Achse je ein Balancier vorhanden. Der Kessel ist mit einer vollständigen Armatur ausgerüstet, und ist die Locomotive noch versehen mit variablem Blaserohr, Hilfsgebläse, zwei Injecteuren nach System Friedmann, Sandstreuapparat, Vacuum- und Spindelbremse. Die Spurweite der Locomotive ist normal, das Totalgewicht derselben im ausgerüsteten Zustande beträgt 40 t. Die Prüfung fand auf der 14·5 km langen Strecke Wr.-Neustadt—Neunkirchen der Südbahn-Gesellschaft statt, und wurde hiebei eine maximale Geschwindigkeit von 72 km und eine Durchschnitts-Geschwindigkeit von 54 km per Stunde erreicht. Seitens der Commission wurde in Anbetracht des günstigen Ergebnisses der Probefahrt die vorbeschriebene Locomotive als für den öffentlichen Zugförderungsdienst auf den Linien der k. und k. Militärbahn Banjaluka-Doberlin geeignet bezeichnet. [Z. 1222/I.]

Südbahn - Gesellschaft. (Locomotivprüfung.) Am 24. September 1895 fand die technisch-polizeiliche Prüfung einer für die Linien der Südbahn bestimmten Lastzugs-Locomotive statt, welche nach den mit Handelsministerial-Erlass vom 24. Mai 1888, Z. 15.207, genehmigten Typenplänen in der Locomotivfabrik der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft erbaut wurde. Die Locomotive trägt die Inventarsnummer 1663, die Fabriksnummer 2464 und gehört der Serie III c an. Der Kessel dieser Locomotive wurde laut Certificat der gesetzlichen Probe unterzogen. Die Spurweite der Locomotive ist normal, und beträgt deren Gesammtgewicht im ausgerüsteten Zustande 42 t. Die Probefahrt wurde auf der 16·5 km langen Strecke Mödling—Wien und retour unternommen und hiebei eine maximale Geschwindigkeit von 72 km und eine mittlere Geschwindigkeit von 52 km erreicht. Mit Rücksicht auf das im Allgemeinen sehr günstige Ergebniss der technisch-polizeilichen Prüfung und der mit derselben verbundenen Probefahrt konnte Seitens der Commission diese Lastzugsmaschine dem öffentlichen Zugförderungsdienste auf den Linien der Südbahn-Gesellschaft übergeben werden. [Z. 1212/I.]

Behebung einer Verkehrsstörung.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen: (Eisenbahn-Betriebsdirection Innsbruck.)

11. März. Der Gesammtverkehr in der Strecke Langen—Danöfen wurde mit Zug 318 wieder aufgenommen.

Verschiedene Mittheilungen.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. (Vereins-Güterwagenpark-Verzeichnisse.) Das Vereins-Güterwagenpark-Verzeichniss Nr. 58 (k. und k. Militärbahn Banjaluka-Doberlin) ist von der geschäftsführenden Verwaltung neu herausgegeben und an die Vereinsverwaltungen vertheilt worden. Das im April 1893 ausgegebene Verzeichniss gleicher Nummer wird durch das neu ausgegebene Verzeichniss aufgehoben.

— (Vereins-Kilometerzeiger.) An Nachträgen zu den bestehenden Kilometerzeigern sind erschienen: Je der erste Nachtrag zu den Kilometerzeigern Nr. 4 (kgl. Bayerische Staatseisenbahnen), Nr. 88 (a Niederländische Staatseisenbahnen und b Niederländische Centraleisenbahn) und Nr. 111 (Schwedische Staatseisenbahnen); der II. Nachtrag zu dem Kilometerzeiger der kgl. Eisenbahn-Directionen zu Breslau, Kattowitz und Posen, sowie der IX. Nachtrag zur Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des LIII. Stückes.) Das am 11. März herausgegebene LIII. Stück enthält unter

Nr. 2049: Bekanntmachung der kgl. bayerischen Regierung der Oberpfalz und von Regensburg, Kammer des Innern, vom 3. Februar 1896, ad Z. 2223, betreffend die Festsetzung der Controltermine bei der Eintrittsstation Schwarzach, kgl. Bezirksamt Neunburg v. W., für die Vieheinfuhr aus Oesterreich-Ungarn.

Nr. 2050: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Dalmatien vom 27. Februar 1896, Z. 5747/IV, betreffend das Verbot des Ein- und Durchtriebes von Klauenthieren aus dem Occupationsgebiete nach und durch Dalmatien, sowie die Sperre mehrerer dalmatinischer Bezirke für den Verkehr mit Wiederkäuern und Schweinen.

Nr. 2051: Verzeichniss der von der Lungenseuche betroffenen Sperrgebiete in Oesterreich-Ungarn, aus welchen die Einfuhr von Rindvieh auf Grund des Artikels 5 des Viehseuchen-Uebereinkommens vom 6. December 1891, sowie Ziffer 5 des Schlussprotokolles zu untersagen ist.

— (Inhalt des LIV. Stückes.) Das am 12. März herausgegebene LIV. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2052: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 9. März 1896, betreffend Beschränkung der Klauenvieheinfuhr aus dem Herzogthume Salzburg nach Böhmen.

Nr. 2053: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Dalmatien vom 29. Februar 1896, Z. 5912, betreffend das von der Landesregierung für Bosnien und die Herzegowina verfügte Verbot der Einfuhr von Klauenthieren aus mehreren politischen Bezirken Dalmatiens.

Personal-Nachrichten.

Der k. k. Eisenbahnminister hat im Einvernehmen mit dem k. k. Finanzminister den Vicepräsidenten der k. k. niederösterr. Finanz-Landesdirection Johann Kapf über sein Ansuchen von den Functionen als landesfürstlicher Commissär bei der k. k. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahn-Gesellschaft und bei der Actiengesellschaft Localbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów) enthoben und an dessen Stelle den Ministerialrath im k. k. Eisenbahnministerium, Dr. Theodor Haberer, zum landesfürstlichen Commissär bei den erwähnten Bahngesellschaften ernannt. [Z. 40/E.-M.]

Der Eisenbahnminister hat im Einvernehmen mit den k. k. Ministerien des Innern und der Finanzen anlässlich des Ablebens des bisherigen landesfürstlichen Commissärs bei der Actiengesellschaft „Localbahn Mori-Arco-Riva am Gardasee", Titular-Statthaltereirathes Josef Ebner, dem k. k. Bezirkshauptmanne in Bozen, Leopold Freiherrn von Lichtenthurn, die Functionen des landesfürstlichen Commissärs bei der genannten Localbahn-Gesellschaft übertragen.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischer Eisenbahnverband.

Einführung des III. Nachtrages zum Tarif-Theil IV, Heft 2, und des I. Nachtrages zum zugehörigen Anhange.

Am 1. April 1896 tritt der III. Nachtrag zum Tarif-Theil IV, Heft 2, giltig vom 1. Juni 1894, und der I. Nachtrag zum zugehörigen Anhange in Wirksamkeit.

Nachtrag III enthält:

Neue Frachtsätze für Holz im Verkehre mit Szalonta, ferner solche für Borke (Rinde) im Verkehre mit Gilvács und Ergänzungen des Kilometerzeigers.

Nachtrag I zum Anhange enthält:

Anwendung der Coursdifferenzen und Ergänzung der Tabelle der Coursdifferenzen.

Exemplare des Nachtrages III sind zum Preise von 20 Heller für das Stück und jene des Nachtrages I gratis bei den betheiligten Verwaltungen zu beziehen.

Wien, am 9. März 1896. [155]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Galizisch-Böhmischer Personenverkehr.

Einführung eines neuen Tarifes.

Am 1. Mai 1896 gelangt im obbezeichneten Personenverkehre zwischen Eger, Franzensbad, Karlsbad, Prag und Teplitz einerseits und Stationen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn und der k. k. Oesterr. Staatsbahnen andererseits via Prag (Staatsbahnhof) — Böhm.-Trübau — Olmütz—Jägerndorf und via Prerau—Krakau ein neuer Tarif zur Einführung, durch welchen der gleichnamige Tarif vom 1. Juni 1893 aufgehoben wird.

Exemplare dieses Tarifes sind bei den betheiligten Verwaltungen zum Preise von 20 kr. ö. W. erhältlich.

Wien, am 10. März 1896. [156]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Reexpedition im Lagerhause am Schüttel in Wien.

Neue Bestimmungen.

Mit Giltigkeit vom 1. April 1896 tritt eine neue Kundmachung, betreffend die Reexpedition im Lagerhause der Ersten österr. Actiengesellschaft für Lagerhäuser am Schüttel in Wien, in Kraft.

Hiedurch wird die Kundmachung, betreffend die Reexpedition für die Artikel Zucker, Kaffee, Gewürze aller Art und Thee im Lagerhause der Unionbank am Schüttel in Wien, vom 1. Mai 1885 ausser Wirksamkeit gesetzt.

Wien, am 10. März 1896. [157]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

Verkehrsunterbrechung zwischen Lend-Gastein und Taxenbach betreffend.

Für die Dauer der Verkehrsunterbrechung auf der Strecke Lend-Gastein—Taxenbach können die Frachtsätze im Verkehre zwischen Lend-Gastein und den östlich, bezw. nördlich hievon gelegenen Stationen einerseits, dann Taxenbach bis Söll-Leukenthal andererseits nicht angewendet werden, und findet die Abfertigung im gebrochenen Verkehre bis und ab Wörgl statt.

In allen übrigen Stationsverbindungen werden die bestehenden Frachtsätze aufrecht erhalten und die bezüglichen Sendungen — soweit der Verkehr zwischen Lend-Gastein und den östlich, bezw. nördlich hievon gelegenen Stationen einerseits und Wörgl und westlich von Innsbruck gelegenen Stationen andererseits in Betracht kommt — eventuell über den Hilfsweg Salzburg—Rosenheim—Kufstein geleitet.

Wien, am 12. März 1896. [158]

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahnverband.

Einführung des Nachtrages V zu Theil II, Heft 3.

Am 1. Mai 1896 gelangt der Nachtrag V zum Tarife, Theil II, Heft 3, vom 1. Februar 1894 zur Einführung.

Dieser Tarifnachtrag wird ausser bereits im Verfügungswege eingeführten Frachtsätzen neue, grösstentheils ermässigte, zum Theil aber auch erhöhte Frachtsätze für die Stationen Kralup, Prag (Bubna, Sandthor und Smichow) der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn, sowie Prag (St.E.G.), ferner Rakonitz und die Stationen der vormaligen k. k. priv. Böhm. Westbahn enthalten.

In den Nachtrag V erscheint die Station Prag St.B. (K.F.J.B.) der k. k. Oesterr. Staatsbahnen neu aufgenommen.

Exemplare des Nachtrages V sind vom 15. April 1896 ab bei den betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen und Stationen zum Preise von 50 Pfennig = 60 Heller für das Stück erhältlich.

Wien, am 11. März 1896. [159]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahnverband.

Einführung des Nachtrages II zu Theil IV, Heft 1.

Am 1. April 1896 gelangt der Nachtrag II zu Theil IV, Heft 1 (Ausnahmetarif für Holz), vom 1. Jänner 1894 zur Einführung.

Dieser Nachtrag enthält Frachtsätze für Stammholzsendungen der Abtheilung b) im Verkehre von der Station Kirchbüchl; Ergänzungen der Tariftabellen I und II für die Beförderung von Holz rücksichtlich einiger Stationen der kgl. Bayer. Staatseisenbahnen, bezw. der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, sowie

die Einbeziehung der Station Linz-Umschlagplatz in den oben genannten Ausnahmetarif.

In Position III des Nachtrages II ist in der 3. Zeile von oben, nach 0·05 Mark, einzuschalten: „bezw. 6 Heller".

Exemplare des Tarifnachtrages, sowie des gleichzeitig zur Ausgabe gelangenden Nachtrages I zum Anhange sind bei den betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen und Stationen unentgeltlich erhältlich.

Wien, am 11. März 1896. [160]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Kohlenverkehr von Segengottes.

Einführung eines neuen Tarifes.

Am 1. Mai 1896 gelangt ein neuer Ausnahmetarif für den Transport von mineralischer Kohle, Coaks und Briquettes von Segengottes nach Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft, der k. k. priv. Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn, der k. k. priv. Eisenbahn Wien-Aspang und der Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft zur Einführung.

Hiedurch tritt der gleichnamige Ausnahmetarif vom 1. Juni 1893 ausser Wirksamkeit.

Exemplare dieses Ausnahmetarifes sind ab 15. April 1896 zum Preise von 30 kr. = 60 Heller durch die betheiligten Verwaltungen und Dienststellen zu beziehen.

Wien, am 10. März 1896. [161]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Verkehr zwischen Wien und Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen und der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Ausgabe eines Berichtigungsblattes.

Zu der vom 1. März 1896 giltigen Zusammenstellung von Frachtsätzen zwischen Wien K.E.B. loco, Wien Südbhf., resp. Matzleinsdorf loco, Nussdorf, Wien St.E.G., Wien Oe.N.W.B., Wien K.F.N.B. transit und Wien D.U.B. der K.F.N.B. transit einerseits und Stationen der Oesterr. Staatsbahnen und der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft andererseits gelangt ein Berichtigungsblatt zur Ausgabe.

Exemplare dieses Berichtigungsblattes können von den Parteien, welche die Zusammenstellung käuflich bezogen haben oder beziehen werden, bei den bezüglichen Verkaufsstellen unentgeltlich in Empfang genommen werden.

Wien, am 9. März 1896. [162]

Die General-Direction der k. k. pr. Südbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Westungarisch-Oesterreichischer Eisenbahnverband.

Ausgabe eines Tarifheftes.

Im Westungarisch-Oesterreichischen Eisenbahnverbande tritt am 1. April 1896 unter dem Titel Theil II, Heft 4, ein neues Tarifheft in Kraft, welches directe Frachtsätze enthält für die Beförderung von Eil- und Frachtgütern zwischen Stationen der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen einerseits und Stationen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn (österr. Stationen), priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft (Austerlitz — Vlarapass [excl.] und Olmütz [excl.) — Müglitz) andererseits.

Exemplare dieses Tarifheftes sind bei den betheiligten Verwaltungen erhältlich.

Wien, am 10. März 1896. [163]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
zugleich im Namen der betheiligten Verbands-Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Einführung des Nachtrages I zu dem ab 1. Jänner 1896 giltigen Anhange zum Tarife Theil II, Heft 1.

Mit 1. April 1896 tritt der angeführte Nachtrag, enthaltend geänderte Frachtsätze für Porzellan, Fayence aller Art, Steingutwaaren und Thonwaaren, sowie Berichtigungen, in Kraft.

Exemplare dieses Nachtrages können demnächst von den betheiligten Verwaltungen käuflich bezogen werden.

Wien, am 10. März 1896. [164]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Einführung eines neuen Ausnahmetarifes für Schwefelkies in Wagenladungen als Frachtgut.

Mit 1. April 1896 und, insofern Erhöhungen eintreten, mit 1. Mai 1896 tritt der angeführte Ausnahmetarif in Kraft.

Zugleich gelangt der gleichnamige Ausnahmetarif, giltig vom 1. Juli 1892, ausser Wirksamkeit.

Exemplare dieses Ausnahmetarifes können demnächst von den betheiligten Verwaltungen käuflich bezogen werden.

Wien, am 10. März 1896. [165]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Russischer Eisenbahnverband.

Einführung eines neuen Tarifes für den Personen- und Gepäcksverkehr.

Mit 1. April 1896 gelangt ein neuer Tarif für den directen Personen- und Gepäcksverkehr zwischen österreichischen und russischen Stationen über Granica, Brody, Podwołoczyska und Nowosielitza zur Einführung.

Exemplare dieses Tarifes sind, vom vorangeführten Termine angefangen, bei der gefertigten Verwaltung, sowie bei der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft zum Preise von 50 kr. ö. W. erhältlich.

Wien, am 11. März 1896. [166]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Aenderung in der Bezeichnung der Stationen Rohrbach-Seelowitz und Seelowitz Stadt.

Die bisherige Benennung der Stationen Rohrbach-Seelowitz und Seelowitz Stadt wird mit Genehmigung des hohen k. k. Eisenbahnministeriums in „Rohrbach i. M." und „Gross-Seelowitz" abgeändert. Diese Abänderung wird mit 1. Mai 1896 in Wirksamkeit treten.

Vom gleichen Zeitpunkte an wird auch die bezügliche Localbahn in den Fahrordnungen, Tarifen u. dgl. die Benennung „Rohrbach i. M. — Gross-Seelowitz" erhalten.

Wien, am 4. März 1896. [167]

K. k. priv. Böhmische Nordbahn.

Ermässigung von Tarifnebengebühren in directen Kohlenverkehren.

Mit Giltigkeit bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ultimo 1896, werden in sämmtlichen directen Kohlenverkehren nach Stationen der Böhmischen Nordbahn die Wagenstandgelder bei der Abgabe, wie folgt, berechnet:

Bei Verzögerungen bis zu 24 Stunden acht Kreuzer pro Wagen und Stunde, in minimo zwanzig Kreuzer; für jede weitere Verzögerungsstunde zehn Kreuzer pro Wagen.

Im Uebrigen bleiben die allgemeinen Bestimmungen aufrecht.

Prag, am 9. März 1896. [168]

Sonstige Nachrichten.

Bestimmungen über die Beförderung von Thierbegleitern auf den österreichischen Eisenbahnen. (Abänderung dieser Bestimmungen.) Im Localgütertarife der k. k. Oesterr. Staatsbahnen (Heft 1 und 2) vom 1. Jänner 1896 haben die „Speciellen Bestimmungen für Thierbegleiter" durch den am 1. März eingeführten Nachtrag II folgende, ab 1. April giltige neue Fassung erhalten:

„Specielle Bestimmungen für Thierbegleiter, Begleiter von Hornvieh und Zuchtvieh (Zuchtstieren, Zuchtkühen, Zuchtkälbern, Zuchtschafen und Zuchtschweinen). Bei je drei zu einem Frachtbriefe gehörigen Wagenladungen von Horn- und Zuchtvieh wird ein Begleiter gebührenfrei befördert. Werden mit einem Frachtbriefe mehr als drei Wagen aufgeliefert, so geniesst für den einen oder die zwei über die Anzahl von drei, bezw. über das Mehrfache von drei verbleibenden Wagen gleichfalls ein Begleiter die Gebührenfreiheit. Besteht eine Sendung blos aus einem oder zwei Wagen Horn- und Zuchtvieh, so ist die Mitfahrt eines Begleiters zum halben Fahrpreise III. Classe gestattet. Der Begleiter muss mit demselben Zuge reisen, mit welchem das betreffende Horn- und Zuchtvieh transportirt wird. Für die Rückfahrt wird eine Fahrbegünstigung nicht eingeräumt."

Es sind Verhandlungen eingeleitet worden, um die in Rede stehenden Bestimmungen in obiger Fassung einheitlich auf allen österreichischen Eisenbahnen zur Anwendung zu bringen.

[E.-M.-Z. 190/I.]

Hannover-Bayerischer Gütertarif, Heft Nr. 1 vom 1. August 1893. (Tarifentfernungen für die Station Gemünden.) Die im Oldenburg-Nordwestdeutsch- und Hessischen Gütertarif vom 15. Februar 1896 für Gemünden enthaltenen Tarifkilometer kommen mit Wirksamkeit vom 15. März auch im Verkehre mit der gleichnamigen bayerischen Station zur Anwendung, insoweit im Nachtrag 6 zum obenbezeichneten Tarifheft Entfernungen vorgesehen sind.

Im Ortsverkehr der bayerischen Station Gemünden haben, wie seither, nur die Entfernungen von Neuschanz und Weener Giltigkeit.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
605	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Borstenvieh	Afumati Arcesti Babeni Bals Bailesti Barbatesti Bibesti Bntoesti Calafat Caracal Carbunesti Carcea Copacioasa Corabia Cotofeni Craiova Dragasani Filiasi Frasinet Gilort Golenti Isalnita Jonesti Livezi Motatei Palota Pelesti Piatra-Olt Portaresti Prunisor Racari Ramnicul-Valcea Rinreni Romula Salcuta Segarcea Strajesti Strehaia Targul-Jiu Timnea Turn-Severin Visina Vladuleni Zdvideni	Wien-St. Marx	Aufgabe in Wagenladungen (Etagen-Wagen) mit directen Frachtbriefen von der rumänischen Aufgabsstation nach Wien-St. Marx unter Einhaltung der Bestimmungen des Ausnahmetarifes Nr. 33 des Oesterr.-Ungar.-Rumänischen Eisenbahn-Verbandes vom 1. Jänner 1895	Vom 17. März 1896 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1896	Localtarif		1410 1344 1386 1345 1421 1423 1415 1405 1448 1360 1430 1363 1438 1391 1382 1369 1361 1396 1371 1405 1440 1377 1379 1378 1430 1440 1357 1336 1402 1432 1390 1401 1396 1354 1388 1397 1352 1414 1447 1425 1454 1381 1346 1369 Frachtsätze in Centimes pro Quadratmeter		Im Kartirungswege		Die Frachtsätze verstehen sich pro Quadratmeter der Ladefläche eines Borstenviehwagens und werden stets für die am verwendeten Borstenviehwagen angeschriebene Gesammt-Ladefläche beider Etagen desselben berechnet. Ausser den nebenstehenden Frachtsätzen gelangt noch eine Gebühr von Francs 2 pro Wagen für die Ueberfuhr von Burdujeni nach Suczawa zur Einhebung
606	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Kohlen, mineralische	Sämmtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Kohlengruben des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der im Privatbesitze befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau (K.O.B.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere, dann von M.-Ostrau und Hruschau	Csorna	Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen; Verwendung der Sendungen zu Regiezwecken der Raab-Oedenburg-Ebenfurther Eisenbahn, unter deren Firma als Aufgeberin und Empfängerin dieselben zur Beförderung kommen und durch welche selbe auch bezogen werden müssen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1896	Ausnahmetarif für den Oesterr.-Ungar. Kohlen-Verkehr, Heft 3, vom 1. August 1894	114 Heller	90 Heller	24 Heller	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
607	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Korksteine und Korksteinplatten	Wien Nordbahnhof	Friedek-Mistek	Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. December 1896	Localtarif	kr. 73·4	kr. 59·4	kr. 14·0	Im Kartirungswege		
					Mähr.-Ostrau				74·3	60·3	14·0			
					Oderberg				76·2	62·0	14·2			
					Teschen				79·6	64·9	14·7			
					Troppau				79·8	65·1	14·7			
					Bielitz				88·2	73·5	14·7			
608	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Oleum-Naphtha (mineralisches Schmieröl), in Fässern oder Cisternen- (Reservoir-) Wagen	Granica transito (für Sendungen von allen russischen Stationen nördlich und östlich der Linie Idolbunowo—Kiew—Kursk—Woronesch [diese Linie ausgenommen])	Wien Nordbahnhof	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen allgemeinen Bestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1896, bezw. eventuell bis zur erfolgenden Durchführung im Tarifwege	Tarif für den Oesterr.-Ungarisch-Russischen Grenzverkehr, Theil II, Heft 1, vom 1. August 1895	Heller 257	95	162	Im Kartirungswege		
					Floridsdorf				254	94	160			
609	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Spiritus	Kolin St. E. G.	Wien St.E.G. oder K.F.N.B.	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10,000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der sonstigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Mai 1896	Localtarife, bezw. Tarif Theil II, Heft 1 des Oesterr. Eisenbahn-Verbandes	104 kr.	88 kr.	16 kr.	Im Kartirungswege		Das Verladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
610	B.E.B.		Vom dritten Tage nach erfolgter Veröffentlichung dieser Kundmachung bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1896 gelangt für die zu Neubauten in der Baumwollspinnerei und Weberei in Liebauthal bei Königsberg in Böhmen dienenden Fabrikseinrichtungsgegenstände als Frachtgut bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen im Verkehre nach der Station Falkenau a. d. Eger bei einem Durchlaufe von mindestens 40 km auf den Linien der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn die laut Ausnahmetarifes XVIII des vom 1. März 1893 giltigen Nachtrages V zum Localgütertarife, Theil II, dieser Bahn vom 1. Juni 1887 festgesetzte Frachtermässigung unter Einhaltung der im genannten Ausnahmetarife vorgeschriebenen Bedingungen zur Anwendung.												
611	Oe.N.W.B.	Betheiligten Verwaltungen	Zucker aller Art, russischer Provenienz	**Ergänzung** der im Verordnungs-Blatte Nr. 149 vom 24. December 1895 für russischen Zucker publicirten Frachtsätze. Für Sendungen, die per Achse in Brody, Nowosielitza oder Podwołoczyska einlangen, genügt der Nachweis der russischen Provenienz im Sinne der im Tarife für den Elbeumschlags-Verkehr mit Südwestrussland vom 1. October 1894, auf Seite 5 unter 4 c enthaltenen speciellen Bestimmungen.										

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
									Kreuzer ö. W.					
612	Buschtěhrader Eisenbahn	Aussig-Teplitzer Eisenbahn	Raffinadzucker als Frachtgut	Aussig (A.T.E.)	Eger (B.E.B.) oder Franzensbad (B.E.B.)	1. Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. 2. Erfüllung der für diesen Artikel allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1896	Anhang zu den Tarifen, Theil II, des Nordwestböhmischen Eisenbahn-Verbandes, giltig vom 1. Jänner 1895	65·0	51·0	14·0	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, welche keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen und bis längstens Ende Februar 1897 vorzulegen sind. Dieselben werden nicht zurückgestellt	Bei Nichteinhaltung auch nur einer der gestellten Bedingungen erlischt jeder Anspruch auf eine Frachtermässigung
				Brüx (A.T.E.)	Eger (B.E.B.) oder Franzensbad (B.E.B.)				51·5	42·5	9·0			
				Dux	Eger (B.E.B.) oder Franzensbad (B.E.B.)				52·0	43·0	9·0			
				Nestomitz (Zuckerfabrik) oder Schönpriesen	Eger (B.E.B.) oder Franzensbad (B.E.B.)				66·0	52·0	14·0			
				Aussig (A.T.E.)	Carlsbad			Tarif, Theil II, Heft 2, des Nordwestböhmischen Eisenbahn-Verbandes, giltig vom 1. Juli 1894 und Localgütertarif der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	61·5	51·0	10·5			
					Chodau				66·5	51·0	15·5			
					Falkenau a. d. Eger				72·5	51·0	21·5			
					Neusattl				69·0	51·0	18·0			
				Brüx (A.T.E.)	Carlsbad				46·0	42·5	3·5			
					Chodau				51·0	42·5	8·5			
					Falkenau a. d. Eger				57·0	42·5	14·5			
					Neusattl				53·5	42·5	11·0			
				Dux	Carlsbad				51·5	43·0	8·5			
					Chodau				56·5	43·0	13·5			
					Falkenau a. d. Eger				62·5	43·0	19·5			
					Neusattl				59·0	43·0	16·0			
				Nestomitz (Zuckerfabrik) oder Schönpriesen	Carlsbad				64·5	52·0	12·5			
					Chodau				69·5	52·0	17·5			
					Falkenau a. d. Eger				75·5	52·0	23·5			
					Neusattl				72·0	52·0	20·0			
				via Komotau										

Ausserkraftsetzung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6		7	8
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der betheiligten Bahnverwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation: von	nach	Zeitpunkt der Aufhebung	Besondere Bemerkungen
13	Nr. 13 vom 4. Februar 1896	402	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Borstenvieh	Suczawa transit	Wien-St. Marx	28. März 1896	An Stelle des hiemit aufgehobenen Frachtsatzes gelangt laut vorliegendem Verordnungs-Blatte ein directer Frachtsatz von Turn-Severin nach Wien-St. Marx zur Einführung

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt im k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr: Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl. „ das Deutsche Reich . . . 25 Mark „ das übrige Ausland . . . 33 Frcs. Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 31. | **Wien, 17. März 1896.** | **IX. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine mit Dampfkraft zu betreibende Schleppbahn von der Station Budin der projectirten Localbahn Libochowitz-Budin-Mšeno-Jenšowic zur Zuckerfabrik in Doxan.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem Obmanne der Bezirksvertretung Libochowitz Franz Chroust im Vereine mit dem k. k. Baurathe Oskar Baron Lazzarini in Graz die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine von der Zwischenstation Budin der projectirten Localbahn Libochowitz-Budin-Mšeno-Jenšowic ausgehende, zur Zuckerfabrik in Doxan zu führende und mit Dampfkraft zu betreibende Schleppbahn im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Wien, am 4. März 1896.

74.800 ex 1895.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von der Stadt Planitz zur Station Wolschan der Linie Gmünd—Eger der k. k. Oesterr. Staatsbahnen.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat der Gemeindevertretung der Stadt Planitz die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von der Stadt Planitz zur Station Wolschan der Linie Gmünd—Eger der k. k. Staatsbahnen im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Wien, am 6. März 1896.

Z. 37/I.

Aus den Entscheidungen des Verwaltungs-Gerichtshofes.

In der Angelegenheit einer Bauführung auf einem Bahnhofe ist die Frist für den Zug der Beschwerde an den Verwaltungs-Gerichtshof vom Tage der Zustellung jener Entscheidung zu berechnen, mit welcher der Bauconsens definitiv ertheilt worden ist.

Der Verwaltungs-Gerichtshof hat mit dem Beschluse vom 20. Jänner 1896, Z. 1272 ex 1895, die Beschwerde der Stadtgemeinde Přibram de praes. 29. December 1894, Nr. 5167, gegen die Entscheidung der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen ddto. 4. October 1894, Z. 147.405, betreffend den Bau eines Restaurationsgebäudes auf dem Přibramer Bahnhofe, ohne weitere Fortsetzung des Verfahrens nach §§ 14 und 21 des Gesetzes vom 22. October 1875, R.-G.-Bl. Nr. 36 ex 1876, zurückgewiesen, weil der Consens zur Ausführung des fraglichen Restaurationsgebäudes bereits mit dem Erlasse der Prager Statthalterei vom 22. April 1894, Z. 51.226, und zwar in Folge Ermächtigung der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen vom 13. April 1894, Z. 38.394, in deren Namen, also im Sinne des § 3 der Verordnung vom 15. Juli 1884, R.-G.-Bl. Nr. 122, endgiltig ertheilt worden ist; weil von diesem Umstande die Stadtgemeinde Přibram mit der Zuschrift der k. k. Eisenbahn-Betriebsdirection Pilsen, ddto. 10. Juli 1894, Z. 10.006, verständigt worden ist und diese Zuschrift der Stadtgemeinde jedenfalls schon am 10. August 1894 zugestellt war, da die gegen den berufenen Act überreichte Vorstellung der Gemeinde von diesem Tage datirt ist; weil daher die Frist des § 14 des Gesetzes

vom 22. October 1875, R.-G.-Bl. Nr. 36 ex 1876, zur Ueberreichung der Beschwerde jedenfalls von diesem Tage (10. August 1894) an zu rechnen ist, mit Rücksicht hierauf aber die am 29. December 1894 überreichte Beschwerde offenbar verspätet ist, zumal der mit der Beschwerde angefochtene Erlass der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen ddto. 4. October 1894, Z. 14.705, nicht die definitive Entscheidung in der Sache selbst, die Ertheilung des Bauconsenses, sondern nur die Abweisung der gegen die Ertheilung des Bauconsenses gerichteten Vorstellung der Stadtgemeinde enthält. (cf. E.-M.-Z. 836/I ex 1896.)

Ein Seecanal zwischen dem Baltischen und dem Schwarzen Meere.

Nach dem Projecte für einen Schiffahrtscanal zwischen dem Baltischen und dem Schwarzen Meere soll dieser Canal in Riga seinen Ausgangspunkt nehmen, sich längs der Flüsse Düna, Beresina und Dniepr ziehen und bei Cherson in das Schwarze Meer münden. Die Gesammtlänge dieses Wasserweges beträgt etwa 1000 Meilen, die obere Breite an den engsten Stellen 67 m, an der Sohle 36 m, die Tiefe überall 8·8 m. Die tiefliegenden Pripijat-Sümpfe machen es möglich, von Schleusen — mit Ausnahme je einer an den beiden Endstationen — abzusehen.

Das Terrain, welches der Canal durchschneiden soll, hat an seiner Oberfläche eine dünne Lage von Sand und schwarzer Erde, darunter harten Lehm; dieser Boden ist für die Arbeit sehr günstig und liefert gleichzeitig das nothwendige Material zum Brennen der erforderlichen Ziegelsteine. An mehreren Orten, wie Cherson, Aleschki, Berislavi, Nikopole, Alexandrowsk, Jekaterinoslaw, Werchne dnieprowsk, Krementschug, Nowogeorgiewsk, Tscherkassy, Kanew, Perejaslaw, Kiew, Bobrinsk, Borrisow, Lepel, Dünaburg, Jakobstadt und Riga, ist die Herstellung von Hafenanlagen geplant. Die Städte Poltawa, Zytonia, Oster, Tschernigow, Mozyr und Disna sollen durch Canalisation der bestehenden Wasserstrassen mit dem Canale verbunden werden.

In der niedrig gelegenen Gegend bei Pinsk ist die Herstellung eines grossen Wasserreservoirs und die Anlage von Schiffswerften in Aussicht genommen; Pinsk soll mittelst des Pripijat-Flusses mit dem Niemen und der Weichsel verbunden werden. Sieben grosse Eisenbahnbrücken, und zwar in Jekaterinoslaw, Krementschug, Kiew, Reczica, Bobrinsk, Borrisow und Dünaburg, sowie 22 grosse Strassenbrücken sollen über den Canal gebaut werden. An den Ufern der an den Canal angrenzenden Flüsse sind acht Haupt- und fünfzehn Nebenschleusen zu errichten. In Riga und Cherson — den Endpunkten der Wasserstrasse — sind grossartige Hafenanlagen und mächtige Abschlussschleusen projectirt.

Die Wasserkraft, welche die Nebenflüsse beim Eintritte in den Canal abgeben, wird ausgenützt, um denselben elektrisch zu beleuchten und ihn somit auch zur Nachtzeit verkehrsfähig zu erhalten. Mit der Fahrgeschwindigkeit von sechs Knoten könnte ein Schiff den Canal in sechs Tagen passiren. Da vorgeschlagen wurde, den Bau des Canals gleichzeitig an vielen Stellen zu beginnen, so dürfte derselbe in dem verhältnissmässig kurzen Zeitraume von fünf Jahren fertig gestellt werden können. Die Gesammtkosten, einschliesslich der Auslagen für den erforderlichen Grundankauf, sind auf 20 Millionen Pfund Sterling veranschlagt.

[„Mittheilungen aus dem Gebiete des Seewesens.“]

Inland.

Parlamentarisches.

In der 464. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 12. März befindet sich im Einlaufe eine Zuschrift des Herrn Eisenbahnministers vom 2. März, betreffend einen Nachtragscredit von 850.000 fl. zur Beschaffung von Fahrbetriebsmitteln.

Eisenbahnminister FML. Ritter von Guttenberg:

In der Sitzung des hohen Hauses vom 19. December 1895 haben die Herren Abgeordneten Dr. Foregger und Genossen an die Minister für Ackerbau, für Handel und Gewerbe und an den Finanzminister die Anfrage gerichtet, ob dieselben angesichts der mit 1. Jänner 1896 in Wirksamkeit tretenden Aenderung des Localgütertarifes der k. k. Oesterr. Staatsbahnen gewillt seien, durch eine unverzüglich zu treffende Massnahme zu verhüten, dass die Salzpreise von diesem Zeitpunkte ab erhöht werden.

Nachdem der Gegenstand dieser Interpellation nunmehr den Wirkungskreis des Eisenbahnministeriums betrifft, beehre ich mich, dem hohen Hause Folgendes mitzutheilen:

Die mit 1. Jänner 1896 erfolgte Aenderung des Gütertarifes der k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen ergibt zum Theil auch für Salztransporte Erhöhungen der früheren Transportpreise.

Das Ausmass dieser Erhöhungen variirt jedoch nicht nur nach Massgabe der Länge des auf den k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen zurückzulegenden Weges, sondern auch nach den zur Beförderung gelangenden Salzgattungen. Die in der Interpellation zum Ausdrucke gelangte Annahme, dass für alle Salzgattungen eine gleiche Erhöhung des Tarifsatzes eintritt, die das billigere Salz verhältnissmässig stärker belastet, trifft demnach nicht zu.

Auf den k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen werden nämlich die Frachtsätze für Salztransporte in vollen Wagenladungen à 10.000 kg, welche für die Bildung des Verkaufspreises an den verschiedenen Consumplätzen von ausschlaggebender Bedeutung sind, und zwar für Speisesalz nach dem Ausnahmetarife III b, dagegen für Dungsalze, Sudsalzbetriebs-Abfälle und Viehsalz nach Specialtarif 3 berechnet. Die beim Ausnahmetarife III b mit 1. Jänner 1896 eingetretene Erhöhung beträgt zum Beispiel bei einer Entfernung von 50 km 3 kr. pro 100 kg und steigt bis zur Distanz von 500 km, welche annähernd als Maximalentfernung für die Salzverfrachtungen anzunehmen ist, bis auf 41 kr. pro 100 kg.

Nachdem der durchschnittliche Jahresbedarf an Speisesalz per Kopf erfahrungsgemäss mit 6·5 kg angenommen werden kann, so beträgt hienach die Vertheuerung selbst bei Zugrundelegung dieser annähernd längsten Distanz nur 2·66 kr. pro Kopf und Jahr.

Die Erhöhung der Transportpreise für Speisesalz kann demnach als Belastung der Consumenten nicht ins Gewicht fallen. Was die Tarifänderungen hinsichtlich der nach Specialtarif III zu befördernden, für Zwecke der Landwirthschaft bestimmten Salzgattungen anbelangt, so übersteigt die mit 1. Jänner 1896 eingetretene Erhöhung in keiner Relation den Betrag von 2 kr. pro 100 kg. In vielen Fällen, namentlich auf weitere Entfernungen, tritt überhaupt eine Erhöhung der Frachtsätze nicht ein. Gegenüber dem durchschnittlichen Werthe z. B. einer Wagenladung Viehsalz von circa 600 fl. kann demnach auch die Maximalvertheuerung aus Anlass der Tariferhöhung von 2 fl. pro Wagenladung nicht von ausschlaggebender Bedeutung sein.

Nach der dargestellten Sachlage kann es nicht als geboten erachtet werden, für die Salztransporte auf den k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen angesichts der mit 1. Jänner 1896 eingetretenen Tarifänderung eine generelle Massnahme behufs Vermeidung der eingetretenen geringfügigen Erhöhungen zu treffen.

In der Sitzung des hohen Abgeordnetenhauses vom 20. Februar 1896 haben die Herren Abgeordneten Dr. Gessmann und Genossen im Hinweise auf die in den öffentlichen Blättern gebrachten Mittheilungen die Anfrage an mich gerichtet:

„1. Ist es richtig, dass die Verwaltung der Staatsbahnen sich mit der Absicht der Auflassung der dritten Personenfahrclassen bei den Schnellzügen trägt? und

2. ob ich geneigt bin, den mir unterstehenden Organen

den Auftrag zu ertheilen, von dieser Massnahme abzusehen und für eine entsprechende Ausbildung des Schnellzugsverkehres durch Beistellung von Wagen auch der dritten Classe, wo solche bisher ausgeschlossen sind, Sorge zu tragen?"

In Beantwortung dieser Interpellation beehre ich mich, dem hohen Hause Folgendes mitzutheilen:

Den ersten Punkt betreffend, kann ich erklären, dass die Absicht der Staatsbahnverwaltung nicht etwa dahin geht, die Führung von Wagen dritter Classe principiell bei allen Schnellzügen aufzuheben, sondern es soll nur bei einigen Schnellzügen, welche erfahrungsgemäss während des Sommers wegen starker Frequenz überlastet sind, die bisher mitgeführte dritte Classe in Hinkunft während der Giltigkeit des Sommerfahrplanes deshalb entfallen, weil die stete Zunahme des Personenverkehres eine derart erhöhte Benützung der betreffenden Züge durch Reisende erster und zweiter Classe bewirkt, dass die Beigabe von Wagen dritter Classe zu diesen Zügen ohne Gefährdung der Regelmässigkeit und der Sicherheit ihres Verkehres selbst dann geradezu unmöglich wäre, wenn die Anzahl der Wagen dritter Classe — wie dies in den vergangenen Jahren schon geschehen ist — auf nur ein oder zwei Stück per Zug eingeschränkt werden würde.

Eine Vermehrung der Schnellzüge, welche allerdings geeignet wäre, die in Rede stehende Massnahme zu vermeiden, ist aus ökonomischen Gründen unthunlich.

Die Schnellzüge, welche Wagen dritter Classe im vorigen Sommer geführt haben, im heurigen Sommer aber nicht führen werden, sind folgende:

1. die Tagesschnellzüge 3 und 4 zwischen Wien und Eger und der Anschlusszug an Zug 3 zwischen Gmünd und Prag;

2. der Nachmittagsschnellzug 5 von Wien nach Salzburg und sein Anschlusszug von Attnang nach Aussee; an jedem einem Sonn- oder Feiertage vorangehenden Tage werden jedoch auch diese Züge dritte Classe führen, weil an diesen Tagen neue Züge werden in Verkehr gesetzt werden, welche den Zug 5 voraussichtlich entsprechend entlasten werden;

3. die Tagesschnellzüge 103 und 104 zwischen Wien und Amstetten.

Die Hinweglassung der dritten Classe bei diesen Zügen wird übrigens vom Publicum kaum als ein besonderer Nachtheil empfunden werden, weil sie nur an Stelle der schon in den vergangenen Jahren bestandenen Beschränkung der Zahl der Wagen dritter Classe tritt, welche die Reisenden wegen der Ungewissheit, ob ihre Beförderung möglich sei, nicht befriedigt hat und weil ferner in den bezüglichen Verkehrsrelationen Personenzüge mit Wagen aller Classen und mit Verkehrszeiten, welche von jenen der Schnellzüge wenig verschieden sind, zur Verfügung stehen.

Was den zweiten Punkt der Interpellation betrifft, so ist die Staatseisenbahn-Verwaltung ohnedies bemüht, die dritte Classe — so weit es die Umstände gestatten — bei den Schnellzügen zu führen; Beweis dessen ist die ziemlich ausgedehnte Ausstattung der Schnellzüge im Winter mit Wagen dritter Classe; die weitere Ausdehnung der Beigabe von Wagen dritter Classe auf alle jenen Schnellzüge aber, welche solche Wagen bisher überhaupt nicht geführt haben, ist aus betriebstechnischen Gründen nicht möglich, weil diese Schnellzüge schon derzeit sehr schwer belastet sind und im Falle der Mitführung von Wagen dritter Classe deren Fahrt wesentlich verlangsamt werden müsste, wodurch einerseits die internationalen Anschlüsse, welche diese Züge vermitteln, in Frage gestellt würden und andererseits der Zugscharakter verloren ginge.

Wenn ich nun auch aus den vorgebrachten Gründen nicht in der Lage bin, dem in der Interpellation zum Ausdrucke gebrachten Wunsche, dafür Sorge zu tragen, dass bei allen Schnellzügen die dritte Classe mitgeführt werde, Rechnung zu tragen, so gebe ich dem hohen Hause doch die Versicherung, dass der Wunsch, die Schnellzüge auch den Reisenden dritter Classe thunlichst zugänglich zu machen, gewiss berücksichtigenswerth ist und ich demzufolge auch darauf sehen werde, dass die dritte Classe auf den k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen sowohl als auch auf den Privatbahnen nicht unbegründeter Weise von den Schnellzügen eliminirt werde.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

K. k. Oesterr. Staatsbahnen. (Linie Rakonitz—Protivin: Herstellung eines Industriegeleises: Politische Begehung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Rakonitz hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes für die Herstellung eines Industriegeleises zur Maria Anna-Hütte der Böhmischen Montangesellschaft von der Station Pürglitz der k. k. Staatsbahnlinie Rakonitz—Protivin für den 17. März anberaumt. Als Leiter der Commission wurde der k. k. Bezirkshauptmann Pablaška bestimmt. [G.-I.-Z. 3956.]

Brüxer Kohlenbergbau-Gesellschaft. (Errichtung einer Huntebahn: Politische Begehung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Brüx hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes für die Errichtung einer schmalspurigen Huntebahn in der Gemeinde Brüx für den 17. März anberaumt. [G.-I.-Z. 4576.]

Böhmische Nordbahn. (Linie Bakov—Turnau: Anlage eines Rübenverladeplatzes in Turnau.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Turnau hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes, betreffend die Anlage eines Rübenverladeplatzes sammt Stutzgeleise in der Station Turnau, für den 26. März anberaumt. [G.-I.-Z. 4854.]

— (Linie Bodenbach—Böhmisch-Leipa: Blocksignale der Strecke Bensen—Tetschen.) Das Project für die Herstellung von Blocksignalen nach System Hattemer-Kohlfürst in der Strecke Bensen—Tetschen wurde zur Ausführung genehmigt. [2. März, Z. 1713/I.]

— (Linie Prag—Georgswalde-Ebersbach: Neues Geleise in Satalic.) In der Station Satalic wird aus Anlass des gesteigerten Verkehres ein drittes durchgehendes Geleise hergestellt. [22. Februar, Z. 1415/I.]

Buschtěhrader Eisenbahn. (Linie Prag—Eger: Bauliche Veränderungen in Welchau-Wickwitz.) In der Station Welchau-Wickwitz wird ein neues Frachtenmagazin mit einer Verladerampe hergestellt und aus diesem Anlasse die Geleiseanlage umgestaltet und erweitert. [27. Februar, Z. 1598/I.]

— (Linie Falkenau a. d. Eger—Klingenthal: Umlegung des Zwodauflusses.) Für die von Seiten der Verwaltung der St. Antoni- und Agnes-Kohlengewerkschaft in Falkenau a. d. Eger beabsichtigte Umlegung des Zwodauflusses in km 0·514 bis 1·40 wurde die Bewilligung ertheilt. [26. Februar, Z. 66.443 ex 1895.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Behebung einer Verkehrsstörung.

Kremsthalbahn.

11. März. Unterbrechung in km 12·6—12·8 behoben; Gesammtverkehr mit Zug 5 wieder aufgenommen.

K. und k. Militärbahn Banjaluka-Doberlin. (Locomotivprüfung.) Am 16. December 1895 fand die technisch-polizeiliche Prüfung einer für die Linien der k. und k. Militärbahn Banjaluka-Doberlin bestimmten Locomotive mit Schlepptender, welche die Fabrikationsnummer 3857 und die Inventarsnummer 54 hat, mit anstandslosem Ergebnisse statt. Dieselbe gehört der Serie III c an und wurde in der Locomotivfabrik zu Wr.-Neustadt gebaut; der Kessel derselben wurde laut Certificat der gesetzlichen Probe unterzogen. Die Maschine hat drei Achsen, von denen die zweite die Triebachse ist. Alle Achsen sind mit einander gekuppelt. Die Maschine hat zwei wagrechte aussenliegende Dampfcylinder, aussenliegende Frames; die Steuerung zeigt die Construction nach Stephenson, ist innenliegend, und geschieht die Umsteuerung mittelst Schraube, combinirt mit Hebel. Der Kessel ist mit einer vollständigen Armatur ausgerüstet. Die Maschine hat ferner Dampfheizungsvorrichtung, Spindelbremse am Tender, Handglocke etc. etc. Die Spurweite ist normal, und beträgt das Totalgewicht der Locomotive im ausgerüsteten Zustande 40 t. Die Probefahrt fand auf der 14·4 km langen Strecke von Wr.-Neustadt nach Neunkirchen der Südbahn-Gesellschaft statt, und wurde hiebei eine maximale Geschwindigkeit von 70 km und eine durchschnittliche von 50 km per Stunde erreicht. Im Hinblicke auf dieses anstandslose Ergebniss konnte diese Locomotive als geeignet bezeichnet werden, für den öffentlichen Zugförderungsdienst auf den Linien der k. und k. Militärbahn Banjaluka-Doberlin verwendet zu werden. [Z. 1898/I.]

Südbahn-Gesellschaft. (Locomotivprüfungen.) Am 1. und 8. October 1895 wurden zwei für die Linien der k. k. priv. Südbahn bestimmte Lastzugs-Locomotiven mit Schlepptender der Serie III c der technisch-polizeilichen Prüfung unterzogen. Dieselben wurden nach den mit Handelsministerial-Erlass vom 24. Mai 1888 genehmigten Typenplänen in der Locomotivfabrik der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesell-

schaft erbaut und mit den Fabrikationsnummern 2465 und 2466 versehen. Dieselben tragen die Inventarsnummern 1664 und 1665, und haben die Kessel derselben laut Certificat die gesetzliche Probe anstandslos bestanden. Beide Locomotiven haben drei Achsen, von denen die zweite die Triebachse ist; Laufachsen sind nicht vorhanden. Die drei Achsen sind mit einander gekuppelt. Die Maschinen haben horizontale, aussenliegende Cylinder, innenliegende Frames, und ist die Steuerung — nach Stephenson — ebenfalls innenliegend. Das Kesselgewicht wird durch sechs Blattfedern auf die Achsen übertragen. Die Kessel sind mit einer vollständigen Armatur ausgerüstet. Ferner sind vorhanden: je zwei Injectoren (Restarting nach Friedmann), gewöhnlicher Sandstreuapparat, Funkenfänger mit Sieb, Vacuumbremse, auf die zweite und dritte Achse wirkend, Spindelbremse, Haag'sche Dampfheizungseinrichtung, Ricourt-Ventile, Lubricator etc. Die Spurweite der beiden Locomotiven ist normal, das Totalgewicht im ausgerüsteten Zustande je 42 t, die concessionirte Dampfspannung 12 Atmosphären. Die Probefahrten fanden auf der 16.5 km langen Strecke Wien—Mödling und retour der Südbahn statt. Bei denselben wurde eine maximale Geschwindigkeit von 72 km und eine durchschnittliche von 52 bezw. 56 km per Stunde erreicht. Da beide Maschinen selbst bei der erreichten höchsten Geschwindigkeit einen sicheren und ruhigen Gang zeigten, konnten diese beiden Locomotiven, mit Rücksicht auf das anstandslose Ergebniss dieser technisch-polizeilichen Prüfung, dem öffentlichen Zugförderungsdienste auf den Linien der Südbahn-Gesellschaft übergeben werden. [Z. 1898/I.]

— (Typengenehmigung für sechsfach gekuppelte Locomotiven; Einstellung von drei Schnellzugs-Locomotiven und 30 Personenwagen.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die vom Verwaltungsrathe der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft vorgelegten Typenpläne für eine schwere, sechsfach gekuppelte Locomotive, nach welchen 4 Stück sammt zugehörigen Tendern, deren Type bereits mit Handelsministerial-Erlass vom 17. December 1887, Z. 46.793, genehmigt wurde, genehmigt. Gleichzeitig wurde die beabsichtigte Bestellung von 3 Stück Schnellzugs-Locomotiven nach den bereits mit Handelsministerial-Erlass vom 17. December 1887, Z. 46.793, genehmigten Typen, sowie von 30 Stück Personenwagen mit Intercommunication, und zwar 5 Wagen I./II. Classe, 7 Wagen II. Classe und 18 Wagen III. Classe, welche nach den mit Handelsministerial-Erlass vom 25. December 1890, Z. 53.105, genehmigten Constructionszeichnungen im Inlande ausgeführt werden sollen, genehmigt. [Z. 1047/I.]

— (Einstellung von zwei gedeckten Lastwagen für Weintransporte.) Die Seitens der Verwaltung der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft dem k. k. Eisenbahnministerium vorgelegten Typenpläne für einen zu Weintransporten bestimmten dreiachsigen gedeckten Lastwagen mit Bremse, wonach die Weingrosshandlungsfirma M. Bauer in Wien-Simmering 2 Stück von der Maschinen- und Waggonfabriks-Actiengesellschaft in Simmering mit der Bestimmung zur Einstellung in den Fahrpark der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft bauen zu lassen beabsichtigt, wurden genehmigt, der genannten Firma jedoch die Ausrüstung dieser Wagen mit der D-Sicherheitskuppel im Sinne des § 131 der technischen Vereinbarungen des Vereines Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen und mit Handgriffen für die Wagenkuppler nahegelegt. [Z. 1044/I.]

Localbahn Göpfritz—Gross-Siegharts. (Bau- und Betriebslängen.) Die Längen der am 19. August 1895 dem öffentlichen Verkehre übergebenen Localbahn Göpfritz—Gross-Siegharts wurden behördlich festgestellt. Demnach beträgt die Baulänge, welche bei Wechsel Nr. 19 in der Station Göpfritz beginnt, 8·306 km und die Betriebslänge, von Mitte des Aufnahmsgebäudes in der Station Göpfritz bis Mitte des Aufnahmsgebäudes in der Station Gross-Siegharts, 8·474 km; von letzterer werden in der Station Göpfritz 0·421 km gemeinschaftlich mit den k. k. Staatsbahnen benützt.

Die Lage der einzelnen Stationen und Haltestellen, sowie deren Nivellette-Côte ist folgende:

Name der Stationen und Haltestellen	Angabe, ob Station oder Haltestelle	Lage bei Kilometer	Schienenhöhe in Meter
Göpfritz	Station	0·000	576·142
Schönfeld-Kirchberg	Lade- und Haltestelle	5·546	585·006
Gross-Siegharts . .	Station	8·474	540·512

[E.-M.-Z. 589/I.]

Böhmische Nordbahn - Gesellschaft. (Gestattung des Entladens von Güterwagen auf der currenten Strecke Jungbunzlau—Josefsthal - Kosmanos.) Die k. k. General-Inspection hat die von der Böhmischen Nordbahn-Gesellschaft angesuchte Bewilligung, bis zur Ausführung einer Schleppbahn von der Station Jungbunzlau zur Baumwollspinnerei der Firma Ig. Klinger die Ausladung der für dieses Etablissement bestimmten Gütersendungen auf der in der Steigung von 3·3‰ liegenden Stelle der currenten Strecke Jungbunzlau—Josefsthal-Kosmanos in km 73·755—73·800 vornehmen zu dürfen, unter Vorbehalt des jederzeitigen Widerrufes gegen dem ertheilt, dass bei dieser Manipulation sowohl die über den Verkehr von Arbeitszügen auf die offene Strecke enthaltenen allgemeinen Vorschriften als auch die von der Bahnverwaltung selbst aufgestellten speciellen Sicherheitsmassnahmen eingehalten werden, und dass die Locomotive während der ganzen Entladezeit stets an dem Zuge bleibt. Sollte die Frachtenberechnung nicht nach dem Frachtsatze der nächst entfernteren Station, sondern zu einem ermässigten Satze stattfinden, so wäre diese Gestattung des Ausladens von Gütern auf offener Bahn zu veröffentlichen. Von den vorerwähnten speciellen Sicherheitsmassnahmen sind die wesentlichsten folgende: In km 73·755—73·800 soll eine für die Entladung und für die provisorische Deponirung der Sendungen geeignete Rampe hergestellt werden. Für diese Fahrten, welche stets von dem Stationsvorstand in Jungbunzlau oder in dessen Verhinderung von einem zur selbstständigen Ausübung des Verkehrsdienstes ermächtigten Beamten oder Stationsaufseher begleitet werden müssen, werden feste Fahrordnungen aufgestellt. Der diensthabende Beamte der Station Jungbunzlau hat das Freiwerden der Strecke jedesmal der Station Josefsthal-Kosmanos telegraphisch anzuzeigen. Die Station Josefsthal-Kosmanos darf, wenn für sie auch nur der geringste Zweifel bezüglich des Freiseins der Strecke besteht, Züge nach Jungbunzlau nur dann ablassen, wenn vorher über eine specielle telegraphische Anfrage von der Station Jungbunzlau die Antwort „Bahn frei" mit der Unterschrift des dort diensthabenden Beamten eingetroffen ist. Die auf der Strecke abgeladenen Güter müssen auf mindestens 3 m von der Geleisemitte, das ist auf mindestens 2·25 m von dem nächsten Schienenstrange deponirt und so gelagert werden, dass ein Entrollen derselben gegen das Geleise absolut nicht stattfinden kann. Im Interesse der Sicherheit wird sowohl das Entladen, als auch die Deponirung und Abführung der Güter ständig durch ein für diesen Zweck eigens aufgestelltes Bahnerhaltungsorgan überwacht werden. Die Organe der Firma Ig. Klinger, sowie die bei der Entladung der Wagen und bei der Abführung der Frachten verwendeten Arbeiter dürfen den Bahnkörper nur in der für diese Manipulationen festgesetzten Zeit unter Ueberwachung der Bahnorgane betreten und müssen während des Aufenthaltes auf dem Bahnkörper allen Anordnungen der Bahnorgane unverweilt und unbedingt nachkommen. [G.-I.-Z. 2553.]

Nachrichten aus Ungarn.

Eisenbahnprojecte. (Ertheilung einer Vorconcession.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat mit Erlass vom 28. Februar 1896, Z. 9655, der Heinzelmann'schen Bergbau-Gewerkschaft und Eisenfabriks-Gesellschaft in Hisnyóviz die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten im Sinne der bestehenden Normen für eine aus dem Bereiche der Bergbaureviere Szirk und Vashegy ausgehende und diese über die Gemarkung der Gemeinden Turcsok und Lubenyik mit den gesellschaftlichen Fabriks-Etablissements bei Hisnyóviz verbindende Drahtseil-Montanbahn mit Dampfbetrieb auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Projectirte Strasseneisenbahnen mit elektrischem Betriebe in Arad und Umgebung. (Ausführungsbeschluss und Kostenvoranschlag.) Die Gemeindeverwaltung der Stadt Arad und eine Anzahl hervorragender dortiger Interessenten haben den Beschluss zum Ausbau einer Strasseneisenbahn mit elektrischem Betriebe im Bereiche der Stadt Arad und einer von einem geeigneten Punkte der städtischen Peripherie ausgehenden, bis zum Arader Promontorium, eventuell bis Panlis führenden Flügelbahn gefasst (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 14, Vorconcession Post 2). Die effectiven Baukosten des von den Reichstags-Abgeordneten Dr. Ludwig Müllek und Dr. Béla Barabas, sowie dem General-Director der Arader bürgerlichen Sparcasse vorgelegten Projectes, dessen Finanzirung unter Aegide der Arader Agrarbank bereits gesichert ist, sind mit rund 700.000 fl. bemessen, und sind die Betriebsauslagen mit jährlich 65.000 fl.

gegenüber 120.000 fl. Einnahmen präliminirt. Des ferneren ist die Ausführung eines von der Station Arad der kgl. Ungarischen Staatsbahnen aus mit Berührung bedeutender Fabriksetablissements vorläufig bis zur Vorstadt Gáj zu erbauenden, gleichfalls elektrisch zu betreibenden und auch für den Frachtenverkehr einzurichtenden Ergänzungsnetzes in Aussicht genommen, in dessen Bereich die Weiterbeförderung von den Schienen der Staatsbahngeleise und vice versa übergehender beladener Lowries durch gesellschaftliche Motorenwagen erfolgen wird.

Budapester Strassenbahn-Gesellschaft für Strasseneisenbahnen (derzeit noch) mit Pferdebetrieb. (Politisch-administrative Begehung der projectirten Betriebslinie Üllöerstrasse—Népliget.) Am 25. Februar fand unter Führung des Sectionsrathes Dr. Josef Stettina des kgl. ungar. Handelsministeriums und mit Beiziehung der Vertreter der interessirten Staats-, Comitats- und Gemeindebehörden die politisch-administrative Begehung der von der Direction der Budapester Strasseneisenbahn-Gesellschaft für Strassenbahnen mit Pferdebetrieb von der Üllöerstrassen-Linie nächst dem „Ludoviceum" (Orczygarten) aus abzweigend bis zum Népliget (Volksgarten) projectirten Betriebslinie mit elektrischem Betriebe (vergleiche Vrdgs.-Bl. Nr. 134 ex 1895) statt. General-Director Jellinek erklärte sich, einem von der Stadtbehörde geäusserten Wunsche entsprechend, bereit, die Linie, welche erst Ende December 1898 fertiggestellt zu sein brauchte, schon bis zur Eröffnung der Ausstellung dem Verkehre zu übergeben, wenn, mit Rücksicht auf die starke Inanspruchnahme der die Schienenlieferung besorgenden Fabriken, gestattet würde, statt der vorgeschriebenen Haarman-Schienen solche nach dem System Vignolles in Anwendung zu bringen. Die Commission erklärte sich mit diesem Expediens einverstanden. Ferner wurde bestimmt, dass das Erforderniss dieser Linie anlässlich der technischen Begehung festgestellt und durch entsprechende Erhöhung des Investitionscapitals der Gesellschaft bedeckt werden solle.

Budapester Stadtbahn-Gesellschaft für Strasseneisenbahnen mit elektrischem Betriebe. (Modification des Betriebsstatutes.) Die Budapester hauptstädtische Municipal-Verwaltung hat, wie aus Budapest berichtet wird, im Principe sich für eine zeitgemässe Modification des Betriebsstatutes der Budapester Stadtbahn-Gesellschaft für Strassenbahnen mit elektrischem Betriebe ausgesprochen und aus diesem Anlasse die Direction der Gesellschaft aufgefordert, Vorschläge zu erstatten, inwiefern ohne Gefährdung der Sicherheit des Passagier- und Passantenverkehres gewisse Erleichterungen bei Ausübung des Betriebes gewährt werden könnten, durch welche auch eine Verwohlfeilung desselben zu erzielen wäre. Dieser Aufforderung entsprechend, hat nun die Direction der Municipalverwaltung ein Memorandum überreicht, in welchem vor Allem betont wird, dass die Sicherheit es erfordere, dass das Ein- und Aussteigen möglichst erleichtert werde, weshalb die Verfügung, dass alle vier Thüren geschlossen sein müssen, ausser Kraft zu setzen sei. Die Reinigung des Geleisecanals solle, insoweit der Verkehr dies zulässt, auch tagsüber gestattet sein. Von der Gesellschaft solle nicht gefordert werden, dass sie auf dem Bahnkörper aufspritzen lasse, da die Wagen beim Fahren keinen Staub aufwirbeln. Als Conducteure sollen auch 18jährige und zu den Wechseln, sowie zum Kehren 14jährige Individuen verwendet werden können. Die Bestimmung, dass der Wagenführer mit einer Hand die Stromverbindungsstange, mit der anderen die Bremse fortwährend halte, solle fallen gelassen werden. Ebenso solle der Conducteur der Pflicht enthoben werden, den Fahrgästen beim Ein- und Aussteigen behilflich zu sein, nachdem derselbe anderweitig in Anspruch genommen sein kann. Die in den Waggons zurückgebliebenen Gegenstände solle der Conducteur dem Wagenrangeur und dieser der Direction abliefern müssen. Die Direction bittet, dass es gestattet sein solle, die rückwärtigen Thüren an den Waggons zu entfernen, und dass das Publicum auch vorne beim Wagenlenker solle ein- und aussteigen dürfen. In Betreff der Ueberfüllung der Waggons proponirt die Direction, dass an Punkten, wo ein starker Verkehr herrscht, Constabler aufgestellt werden sollen, welche zu verhindern hätten, dass Fahrgäste auch dann aufsteigen, wenn der Wagen bereits voll ist. Schliesslich solle ausgesprochen werden, dass die Passagiere ihre Karten mit Kleingeld lösen müssen, weil dies die Raschheit der Abwicklung des Verkehres fördern würde.

Projectirte Zahnradbahn auf die Höhe des Blocksberges in Budapest. (Anwendung der Wasserkraft als Betriebsmotor.) Der Ausbau der vom rechtsseitigen Budapester Donauufer aus dem Bereiche des II. Stadtbezirkes Tabán-Christinaváros auf die Höhe des Blocksberges projectirten Zahnradbahn (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 19 ex 1895) ist, wie aus Budapest berichtet wird, finanziell gesichert. Der Projectant derselben, Ingenieur Novak, hat, für den Fall der oberbehördlichen Genehmigung, beschlossen, dass diese Bahn nicht mit Elektricität, wie ursprünglich bestimmt war, sondern mit Wasserkraft betrieben werde. Zu diesem Zwecke wird bei der Auffahrtsstation ein Reservoir für 80 m³ Wasser angelegt, von wo das Wasser in ein Reservoir am oberen Plateau gepumpt und von diesem nach Bedarf in den Wasserbehälter des abwärtsgehenden Waggons getrieben wird, dessen Gewicht den gleichzeitig von unten abgehenden Waggon aufwärts bis auf das Plateau befördert. Auf dem Plateau wird ein Stationsgebäude mit einer Restauration, einem Aussichtsthurm und Terrassen gebaut. Die projectirte Linie hat von dem Aufgange nächst dem Bruckbad bis hinauf an die südliche Spitze des Plateau nächst der Citadelle eine Länge von 180 m mit einem Gefälle von 68 pCt.; das obere Plateau liegt 140 m über dem Nullpunkte der Donau.

Milleuniums - Landesausstellung. (Ausstellungstarif.) In Ergänzung der über diesen Gegenstand in der Nr. 27 des „Verordnungs-Blattes" vom 7. März, Seite 511, erschienenen Notiz wird besonders darauf hingewiesen, dass auf Seite 75 des in Rede stehenden Tarifes auch Bestimmungen für die von Stationen der österreichischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahnen zur Ausstellung oder vice versa zu sendenden Ausstellungsgegenstände enthalten sind. Für den Transport der gedachten Gegenstände, welche von Stationen der österreichischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahnen zur Ausstellung oder vice versa als Eilgut oder als gewöhnliches Frachtgut befördert werden, werden auf den Linien der ungarischen Eisenbahnen von, bezw. bis zu den Grenzstationen *) die im Abschnitt I und II des Ausstellungstarifes festgesetzten Bestimmungen und Frachtsätze angewendet, auf den Linien der österreichischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahnen aber sind die folgenden Bestimmungen massgebend:

1. Für die Hinbeförderung zum Ausstellungsorte wird die volle Fracht berechnet.
2. Die Rückbeförderung an den Aussteller des ersten Original-Frachtbriefes erfolgt über dieselbe Route, auf welcher der Hintransport bewerkstelligt wurde, frachtfrei, wenn die nachstehenden Bestimmungen unter 3, 4, 6 und 11 erfüllt werden.
3. Bei Aufgabe des Gutes zur Hinbeförderung hat der Absender in dem Frachtbriefe die Sendung ausdrücklich als Ausstellungsgut zu bezeichnen. Bei der Vereinigung mit Nichtausstellungsgut zu einer Frachtbriefsendung ist die frachtfreie Rückbeförderung ausgeschlossen.
4. Die Aufgabe zur Rückbeförderung hat bis Ende Februar 1897 und stets auf der nämlichen Station zu erfolgen, wo das Gut in Empfang genommen wurde. Dabei hat der Absender den Original-Frachtbrief für den Hinweg vorzulegen, sowie eine Bescheinigung der Ausstellungs-Direction, bezw. des 1896er Ausstellungsbureau des kgl. ungar. Ackerbauministeriums darüber beizubringen, dass die zurückzubefördernden Ausstellungsgegenstände ausgestellt gewesen und unverlost, bezw. unverkauft geblieben sind.
5. Bleibt von einer Sendung Ausstellungsgut nur ein Theil unverlost, bezw. unverkauft, so wird die frachtfreie Rückbeförderung gegen Vorlage des Original-Frachtbriefes der ganzen Sendung und der vorgeschriebenen Bescheinigung der Ausstellungs-Direction, bezw. des 1896er Ausstellungsbureau des kgl. ungarischen Ackerbauministeriums ebenfalls gewährt.
6. Die Rückbeförderung darf nur in einer Sendung frachtfrei an den Aussteller des Original-Frachtbriefes für die Hinbeförderung erfolgen. Die frachtfreie Rücksendung in mehreren Theilsendungen unter wiederholter Vorlage des Original-Frachtbriefes ist nicht statthaft. Der letztere ist deshalb von der Versandtstation bei Aufgabe des Gutes zur Rückbeförderung abzustempeln oder mit entsprechendem Vermerke zu versehen.
7. Das auf dem Hinwege eilgutmässig beförderte Gut wird auf dem Rückwege nur auf besonderes Verlangen (bei Auflieferung mit Eilfrachtbrief) als Eilgut, sonst aber als Frachtgut befördert.
8. Etwaige Begleiter geniessen keine Begünstigung.
9. Für alle bei der frachtfreien Rückbeförderung eintretenden besonderen Leistungen (Verwiegen, Verladen u. s. w.), sind die tarifmässigen Gebühren zu entrichten.
10. Zum Zwecke der Entschädigungsberechnung bei Verlust, Minderung oder Beschädigung auf dem Rücktransporte der Ausstellungsgüter wird, wenn nach Punkt 2 die Rückbeför-

*) Als Grenzstation zwischen der ungarischen und österreichischen Linie der Kaschau-Oderberger Eisenbahn ist Csácza zu betrachten.

derung gebührenfrei erfolgt, der gemeine Handelswerth, bezw. der gemeine Werth nicht höher als mit 120 Kronen pro 100 kg angenommen.

11. Die Begünstigung bezüglich der gebührenfreien Rückbeförderung der Ausstellungsgüter findet nur dann Anwendung, wenn dieselbe im Sinne des § 51, Punkt 1 e) des Betriebs-Reglements von dem Absender auf dem Frachtbriefe ausdrücklich verlangt wird.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. (Einführung ermässigter Tour- und Retourkarten im Bereiche der Nachbarverkehr-Zonen.) Durch die Bestimmungen des am 1. März in Kraft getretenen modificirten Zonentarifes (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 20 ex 1895) sind bei der Neueintheilung des Nachbarverkehres in drei den Kilometerdistanzen entsprechende Zonen in mehreren Fällen bisher zur Nachbarzone gehörig gewesene Relationen jetzt in die dritte, andere, bisher zur zweiten Nachbarzone gehörig gewesene Relationen nun in die erste Zone des Fernverkehres gefallen. Der kgl. ungar. Handelsminister hat sich nun über Antrag der Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen veranlasst gefunden, dort, wo die Verhältnisse dies als motivirt erscheinen lassen, mit 1. April im Verkehre zwischen grösseren Provinzcentren und deren Umgebung die Ausgabe ermässigter Tour- und Retourkarten und ermässigter Couponhefte zu gestatten, wie solche im Verkehre zwischen Budapest und den umliegenden Ortschaften bestehen, wodurch in einzelnen der von dieser Massnahme berührten Relationen sich der Fahrpreis selbst noch wohlfeiler stellt als es unter den früheren Tarifverhältnissen der Fall war.

Südbahn-Gesellschaft. (Einführung neuer Schnellzüge auf den ungarischen Betriebslinien der Gesellschaft.) Einem Budapester Berichte zufolge, wird ausserdem, dass ab 1. Mai auf der Linie Budapest—Pragerhof nebst dem bisherigen Nachtschnellzug noch ein zweiter, bei Tage verkehrender Schnellzug eingeführt wird, auch auf der Linie Kanizsa—Wr. Neustadt, wo bisher keine Schnellzüge verkehrten, ein solcher ab 1. Mai in Verkehr gesetzt werden. Durch diesen Schnellzug, welcher entsprechend nach Barcs und Wien fortgesetzt werden wird, erscheint die Fahrtdauer Agram—Zákány—Kanizsa—Wien auf neun Stunden reducirt. Die Direction hat ferner, mit Rücksicht auf die voraussichtlich wesentlich gesteigerte Frequenz, während der Dauer der Millenniums-Ausstellung die Einführung mehrerer die Interessen des reisenden Publicums berücksichtigender Neuerungen und sonstiger Begünstigungen beschlossen. Schliesslich wurden speciell für die ungarischen Linien 60 neue Corridor-Personenwagen und mehrere Schnellzugslocomotiven angeschafft, welche sämmtlich bis zum 1. Mai abgeliefert sein werden.

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd. (Ankunft des Dampfers „Imperatrix" von Bombay.) Dieser Dampfer von 2334 T. Gehalt ist am 18. Jänner nach 18tägiger Fahrt mit 17 Passagieren und 2887 Gewichtstonnen Ladung von Bombay in Triest eingetroffen. Derselbe brachte: aus Bombay 23.040 kg Spelt (für Venedig), 1,110.000 kg Baumwolle (hievon 92.500 kg für Venedig, 101.750 kg für Fiume), 1015 kg Korn, 1050 kg Myrabolamen (für Venedig), 369.512 kg Ricinussamen (hievon 222.184 kg für Venedig), 5075 kg Pfeffer für Fiume), 102.820 kg Teelseed, 3045 kg Senfkörner, 2537 kg Granat, 210 kg Thee, 914 kg Cocosnüsse, 500 kg Därme, 250 kg Indigo, 16.000 kg Teakholz; aus Calcutta 112.090 kg Indigo (hievon 2470 kg für Venedig), 42.731 kg Häute, 15.275 kg Schellack, 71.225 kg Baumwolle, 200 kg Därme, 3552 kg Tamarinde, 57.449 kg Sackleinwand; aus Malabar 30.450 kg Cocosöl, 53.795 kg Kaffee; aus Madras 1900 kg Indigo; aus Golfo Persico 3248 kg Därme, 5177 kg Häute, 2740 kg Gummi, 200 kg Datteln, 150 kg Teppiche; aus Aden 26.745 kg Kaffee, 4263 kg Häute, 39.077 kg Gummi, 800 kg Perlmutter, 300 kg Wachs, 61.458 kg Weihrauch; aus Port Said 14.110 kg Häute (hievon 1572 kg für Venedig), 102 270 kg Kaffee (11.900 kg für Fiume), und 1330 kg Indigo. Der Werth der eingeführten Waaren betrug 2,378.154 fl. ö. W.

Donauschiffahrt seit dem Jahre 1560 bis zur neuesten Zeit. (Ausstellung von Karten der Donauländer und Abbildungen der zeitgenössischen Schiffe.) Der Sectionsrath im kgl. ungarischen Handelsministerium (Section für Schiffahrt und Wasserbauten) Béla Gonda ist vom Minister mit der Erstellung einer Sammlung von Stromkarten der Donaugebiete und der in den Strom von seinem Ursprunge an bis zu seinem Eintritte in das Schwarze Meer einmündenden Nebenflüsse und Wasserläufe beauftragt worden. Diese Karten sollen vom Jahre 1560 an die successive Entwicklung des Wasserstrassennetzes und der Nutzbarmachung desselben für die Schiffahrt bis zur neuesten Zeit darstellen. Des Ferneren ist die zeitgenössische Entwicklung des Baues und der Construction der Schiffe vom Jahre 1560 an bildlich darzustellen, und sind Daten über die jeweilige Schiffahrtsordnung, Disciplin etc. zu erheben, schliesslich die Flussschiffahrt behandelnde hervorragende wissenschaftliche Druckwerke, Manuscripte etc. der deutschen, ungarischen, französischen, englischen und italienischen Fachliteratur aus dem 17., 18. und 19. Jahrhundert zu sammeln. Im Interesse der Completirung des bereits vorhandenen reichen Materials ist der genannte Redacteur dieser für die Millenniums-Ausstellung (Verkehrssection) als Ausstellungsobject bestimmten Sammlung auch ermächtigt, noch andere hierauf bezügliche Darstellungen, Werke etc. entweder käuflich oder zur Copirung leihweise zu erwerben.

Oesterreichischer Lloyd.

Abfahrten ab Triest in der Woche vom 13. bis zum 19. März.

Adriatischer Dienst.

13. März, um 7 Uhr Früh: Dampfer „Danubio". Capitän L. Soich, nach Dalmatien bis Spizza, mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo. Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Traü. Spalato, Carober, Milnà. Cittavecchia. Lesina. Lissa, Comisa. Vallegrande, Curzola. Orebich. Tersteuik, Meleda, Gravosa. Ragusavecchia, Castelnuovo. Teodo. Perasto. Risano, Perzagno, Cattaro nnd Budua. Ueberschiffung in Gravosa auf den Dampfer der Gesellschaft Ragusa-Metkovich nach Giupana. Slano, Canosa, Calamota, Isola di Mezzo und auf Verlangen nach Stagno grande.

13. „ um Mitternacht: Dampfer „Massimiliano", Capitän A. Mocole, nach Venedig.

14. „ um 7 Uhr Früh: Dampfer „Tritone". Capitän F. Tosoni, nach Dalmatien und Metkovich, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo. Zara, Sebenico. Traü. Spalato, S. Pietro. Postire, Pucischie, Macarsca. Gradaz und Fort-Opus. Ueberschiffuug in Metkovich auf die Dampfer der Gesellschaft Ragusa-Metkovich nach Crkovice, Drace, Stagno piccolo und auf Verlaugen nach Staguo grande.

16. „ um Mitternacht: Dampfer „Carlotta", Capitän M. Zurich, nach Venedig.

17. „ um 7 Uhr Früh: Dampfer „Thetis". Capitän G. Lucovich, nach Dalmatien bis Cattaro, mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara. Zaravecchia, Zlariu, Sebenico, Spalato, Milnà, Lesina, Curzola. Gravosa. Casteluuovo (Megline). Perasto, Risano und Perzagno. Ueberschiffung in Gravosa anf den Dampfer der Gesellschaft Ragusa-Metkovich uach Giupana, Slano, Canosa, Calamota. Isola di Mezzo und auf Verlangen nach Stagno grande.

18. „ um 7 Uhr Früh: Dampfer „Metkovich". Capitäu G. Scarpa, nach Dalmatien und Metkovich. mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Sebeuico. Traü. Spalato, S. Pietro, Almissa, Macarsca, S. Giorgio di Lesina. Trapano und Fort-Opus, überdies S. Martino und Gelsa auf der Rückfahrt: Anschluss in Pola uach Cherso, Rabaz. Abbazia, Malinsca. Veglia. Arbe. Lussingraude. Valcassione und Porto Manzo. Ueberschiffung in Metkovich auf die Dampfer der Gesellschaft Ragusa-Metkovich uach Crkovice, Drace, Stagno piccolo und auf Verlangen nach Stagno grande.

18. „ um Mitternacht: Dampfer „Massimiliano", Capitän A. Mocole, nach Veuedig.

19. „ um 6 Uhr Abends: Dampfer „Graf Wurmbrand", Capitäu A. Bilaffer, Eildampfer nach Cattaro, mit Berührung von Pola, Zara, Spalato und Gravosa.

Levante- und Mittelmeer-Dienst.

15. März, um 11 Uhr Vormittags: Dampfer „Flora", Capitän F. Marocchini, nach Smyrna, mit Berührung von Lussinpiccolo, Spalato, Gravosa, Cattaro, Antivari, Dulcigno, S. Giov. di Medna, Durazzo, Valona, Santi Quaranta, Corfu. Argostoli, Zante, Canea. Rethymo, Candien, Vathy, Cesmè und Khios.

15. „ um 7 Uhr Früh: Dampfer „Ceres", Capitän P. Ivellich, nach Thessalien und Constantinopel mit Verlängerung bis Braila, mit Berührung von Fiume, Corfu, Patras, Catacolo, Calamata, Syra, Piräus. Volo, Salonich, Cavalla, Lagos, Dedeagh, Dardanellen, Gallipoli, Rodosto. Burgas, Varna, Kustendje, Odessa, Sulina uud Galatz. Ueberschiffung iu Corfu nach Sajada, Parga, S. Manra, Prevesa und Salaghora.

18. „ um Mittag: Dampfer „Semiramis", Capitän G. de Grisogono, nach Alexandrien, mit Berührung von Brindisi. Ueberschiffung in Alexandrien nach Port Said. Jaffa. Kaifa, Beyruth, Tripolis, Lattakia. Alexaudrette, Mersyna, Larnaca, Limassol und Rhodns.

19. „ um 11 Uhr Vormittags: Dampfer „Vesta", Capitäu G. Klausberger. nach Constautinopel und Batum mit Berührung von Brindisi, Santi Quaranta, Corfu, Patras, Piräus, Dardanellen, Ineboli, Samsun, Kerasund, Rizeh und Trapezunt. Für Passagiere uud Werthsachen Ueberschiffuug in Corfu nach Albanien, in Piräus nach Thessalien, Khios. Smyrna, und in Constantinopel nach Varna, Burgas, Kustendje, Odessa, Sulina, Galatz und Braila.

Dieust nach Ostindien, China und Japan.

20. März, um 4 Uhr Nachm.: Dampfer „Vindobona", Capitän C. Bellen, nach Indien. China und Japan, mit Berührung von Finme, Port Said, Suez. Aden. Kurrachee, Bombay, Colombo, Penang, Singapore. Hongkong. Shanghai uud Kobe.

Die Ladung nach Madras und Calcutta wird in Colombo auf den Dampfer der Zweiglinie Colombo—Madras—Calcntta überschifft.

3. April, nm Mittag: Dampfer „. . . . ". Capitän . . . ., nach Bombay, mit Berührung von Brindisi, Port Said, Suez und Aden. Anschlnss in Bombay nach China und Japan bis Kobe.

Ohne Haftung für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Contumaz-Massregeln.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Auflassung der Haltestelle Reni.

Die unterhalb Galatz am russischen Ufer befindliche Haltestelle Reni wurde aufgelassen, und ist dieselbe demgemäss aus dem Verzeichnisse der gesellschaftlichen Stationen (Nachtrag XI zum Frachtentarif), sowie aus allen Stations- und Specialtarifen zu streichen.

Wien, am 13. März 1896. [169]

Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischer Eisenbahnverband.

Einführung des I. Nachtrages zum Tarif-Theil III, Heft 3.

Mit 1. April 1896 tritt der I. Nachtrag zu dem vom 1. November 1894 giltigen Tarif-Theil III, Heft 3 (Ausnahmetarif für Getreide etc.), des Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Eisenbahnverbandes in Wirksamkeit.

Derselbe enthält:

1. Neue, bezw. abgeänderte Frachtsätze.
2. Berichtigungen.
3. Aenderung der Bezeichnung der Eisenbahnen.
4. Abänderung von Stationsnamen.
5. Ergänzung, bezw. Abänderung des Kilometerzeigers.

Exemplare des Nachtrages I sind bei den betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen, bezw. Stationen zum Preise von 20 Heller für das Stück zu beziehen.

Aus Anlass der Einführung dieses Nachtrages sind auf Seite 5, bezw. 6 des besonderen Anhanges zum vorgenannten Tarife die Stationen Hrobec, Jenšovic, Weltrus und Welwarn mit den Coursdifferenzen von 5 Centimes, bezw. 4 Markpfennigen nachzutragen.

Wien, am 11. März 1896. [170]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischer Eisenbahnverband.

Einführung des I. Nachtrages zum Tarif-Theil III, Heft 4.

Mit 1. April 1896 tritt der I. Nachtrag zu dem vom 1. November 1894 giltigen Tarif-Theil III, Heft 4 (Ausnahmetarif für Getreide etc.), des Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Eisenbahnverbandes in Wirksamkeit.

Derselbe enthält:

I. Neue, bezw. abgeänderte Frachtsätze.
II. Berichtigungen.
III. Ergänzung, bezw. Abänderung des Kilometerzeigers.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen, bezw. Stationen zum Preise von 20 Heller für das Stück zu beziehen.

Wien, am 12. März 1896. [171]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen

Oesterreichisch-Ungarisch-Französischer Eisenbahnverband.

Berichtigung des Tarif-Theiles II a, Heft 1.

Auf Seite 383 des vom 1. Juni 1890 giltigen Tarif-Theiles II a, Heft 1, ist mit Wirksamkeit vom 1. April 1896 der Frachtsatz des Ausnahmetarifes Nr. 34, Serie I (Dachschiefer), Abtheilung D, für Wagenladungen von 10.000 kg Wien (Westbahnhof)—Schnittpunkt I, von Francs 28·50 auf **Francs 28·05** pro Tonne richtig zu stellen.

Wien, am 13. März 1896. [172]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Einführung je eines Nachtrages III zum Localgütertarife, Theil II, Heft 1, 2 und 3, giltig vom 1 Jänner 1896.

Mit Giltigkeit vom 1. April 1896, bezw. vom Tage der Eröffnung der Localbahn Trient-Tezze (Valsuganabahn) gelangt zum Localgütertarife, Theil II, Heft 1, 2 und 3, giltig vom 1. Jänner 1896, je ein Nachtrag III zur Einführung.

Diese Nachträge enthalten:

1. Aenderungen und Ergänzungen;
2. Tarif und Kilometerzeiger für die Localbahn Trient-Tezze (Valsuganabahn) mit Giltigkeit vom Tage der Eröffnung derselben, und
3. Berichtigungen.

Exemplare der besagten Nachträge sind bei der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen zum Preise von je 10 kr. per Stück erhältlich.

Wien, am 13. März 1896. [173]

Combinirter Schiffs- und Bahnverkehr.

Einführung des Nachtrages III zum Ausnahmetarif Nr. II für Getreide u. s. w. vom 15. Juli 1892.

Am 1. April 1896 tritt der Nachtrag III zu dem ab 15. Juli 1892 giltigen Ausnahmetarif Nr. II für die Beförderung von Getreide u. s. w. von Stationen der Ersten k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft nach Stationen der königl. Württembergischen Staatseisenbahnen, der grossherzogl. badischen Staatseisenbahnen und der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen in Wirksamkeit.

Dieser Nachtrag enthält unter Anderem Beschränkungen in der Güterabfertigung, Ergänzungen und Abänderungen des Kilometerzeigers und der Reexpeditionstabelle und endlich Berichtigungen und Aufhebung von Frachtsätzen.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den betheiligten Verwaltungen, bezw. Stationen zum Preise von 20 kr. ö. W. für das Stück zu beziehen.

Wien, am 14. März 1896. [174]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.
Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn.

Schleppbahn-Gebühren von dem neuen Jupiter-Schacht bei Triebschitz.

Die Schleppbahn-Gebühren für Kohlensendungen von dem neuen Jupiter-Schachte bis in die Station Triebschitz sind dieselben, wie für den Germania-Schacht in Triebschitz, und betragen in beiden Richtungen Aussig und Komotau:

für 10.000 kg
a) im Inlandverkehre . . . 1 K. 20 h.
b) im Auslandverkehre . . 1 Rmk. 10 Pf.
bezw. . . . 1 Frcs. 30 Cts.

Teplitz, am 12. März 1896. [175]

Tarif für die Beförderung von Personen und Reisegepäck zwischen Stationen der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen einerseits und Stationen der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn, sowie Teplitz über die Buschtěhrader Eisenbahn andererseits vom 15. Mai 1893.

Einführung des Nachtrages I zu diesem Tarife.

Am 1. Mai 1896 tritt zum Tarife für obigen Verkehr der Nachtrag I in Kraft, wodurch einige Tarifbestimmungen, der Stationsname Reichenbach i. V. in „Reichenbach i. V. ob. Bhf." und einige Fahrpreise abgeändert, sowie einige neue Tarifsätze eingeführt werden.

Abdrücke dieses Tarifnachtrages werden seinerzeit bei den betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen käuflich zu beziehen sein.

Prag, am 11. März 1896. [176]

Die General-Direction der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Sächsisch-Oesterreichischer Eisenbahnverband.

Nachtrag VI zu Theil II, Tarifheft 5, vom 1. Juni 1892.

Am 1. Mai 1896 tritt zu dem oben bezeichneten Tarifhefte der Nachtrag VI in Kraft. Er enthält veränderte Fassung der Ausnahmetarife 7 (Eisen und Stahl), 10 (Düngemittel) und 11 (Fensterglas), sowie abgeänderte und neue Frachtsätze für Classengüter und folgende Ausnahmetarife: 2 a und b (Getreide, Kleie), 3 a und b (Holz), 4 a und b (Stückgüter in Wagenladungen), 6 (Kalk), 7 (Eisen und Stahl), 10 (Düngemittel) und 11 (Fensterglas). Ausserdem werden durch diesen Nachtrag sämmtliche Frachtsätze der Ausnahmetarife 2 a und b (Getreide, Kleie) und 3 a und b (Holz) für den Verkehr mit den Stationen der Aussig-Teplitzer und Buschtěhrader Eisenbahn wegen unterbliebenen Verkehres aufgehoben.

Abdrücke des Nachtrages können vom 16. April 1896 an durch die Verbandsstationen bezogen werden.

Ueber die durch Abänderung der seitherigen Frachtsätze eintretenden Erhöhungen und über die durch Aufhebung verschiedener Frachtsätze eintretenden Beschränkungen geben bis dahin die Verbands-Verwaltungen Auskunft.

Wien, am 14. März 1896. [177]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Deutsch - Oesterreichisch - Ungarischer Seehafenverband (Verkehr mit Oesterreich).

Ausgabe der Nachträge IV zum Tarif-Theil II, Heft 1 und 2.

Mit Giltigkeit vom 1. Mai 1896 gelangen im obgenannten Verbande die Nachträge IV zu den vom 1. Juni 1894 giltigen Tarifheften 1 und 2 zur Einführung.

Diese beiden Nachträge enthalten theilweise erhöhte Frachtsätze für den Verkehr mit Wien (sämmtlichen Bahnhöfen), sowie mit Floridsdorf, Jedlesee, Klein-Schwechat, Klosterneuburg-Weidling, Korneuburg, Nussdorf, Schwechat - Kledering, Simmering, Stadlau und Stockerau, dann die Aenderung der Stationsbezeichnungen „Brake" in „Brahe (Oldbg.)" und Bubna (Unionbank), Station der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft in „Bubna". Ausserdem enthält der Nachtrag zum Tarifheft 1 neue, nur zur Ausfuhr aus Oesterreich giltige Ausnahmetarife, und zwar Nr. 42 für Eier und Nr. 43 für Bier, ferner die Einbeziehung der Station Wien in den Ausnahmetarif Nr. 20 (Kupfer, roh etc.), ermässigte, bei Auflieferung eines bestimmten Minimalquantums im Rückvergütungswege giltige Frachtsätze für Mehl und Mahlproducte, sowie Berichtigungen des Nachtrages III.

Der Nachtrag zum Tarifheft 2 enthält noch einen neuen Ausnahmetarif für Quebrachoholz-Extract.

Die Nachträge sind bei den betheiligten Verwaltungen käuflich zu erhalten.

Wien, am 14. März 1896. [178]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Directer Personen- und Gepäcksverkehr zwischen Oesterreich-Ungarn, Serbien, Bulgarien und der Türkei.

Einführung eines neuen Tarifes, Heft I.

Mit 1. Mai 1896 tritt der angeführte Tarif, Heft I, in Kraft, und gelangt der gleichnamige Tarif vom 1. Jänner 1894 sammt Nachtrag I und der zu diesem Tarife gehörige Anhang vom 1. October 1894 ausser Wirksamkeit.

Exemplare dieses Tarifes können demnächst um den Preis von 1 Francs oder 1 Krone von den betheiligten Verwaltungen bezogen werden.

Wien, am 13. März 1896. [179]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn.
(Gölniczthalbahn.)

Ausgabe eines neuen Localgütertarifes.

Am 1. April 1896 tritt für die Linie der Gölniczthalbahn ein neuer Localgütertarif in Kraft, durch welchen der vom Eröffnungstage dieser Bahn bestehende Localgütertarif sammt Nachträgen I und III ausser Kraft gesetzt wird.

Exemplare dieses Tarifes sind bei der Tarif-Abtheilung der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn (Budapest, Mária Valeria utcza 11) erhältlich.

Budapest, am 13. März 1896. [180]

Die Direction der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
613	Südbahn-Gesellschaft		Fassdauben aus weichem Holze	Mürzzuschlag	Markt-Tüffer	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen. Auf- und Abladen durch die Partei	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarif	Heller 122	114	8	Im Kartirungswege		
614	Südbahn-Gesellschaft		Dolomit	Innichen	Wörgl	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Auf- und Abladen durch die Partei	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarif, bezw. Anhang zu demselben	Heller 64	60	4	Im Kartirungswege		
				Toblach					62	58	4			
615	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Getreide und Oelsaaten	Abaliget	Wien St.E.G. und Wien K.F.N.B.	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen und Frachtbrief	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Westungar.-Oesterr. Eisenbahn-Verband, Theil II, Heft 1	Heller 178	172	6	Im Kartirungswege		
				Bükkösd					174	168	6			
				Áta	Wien St.E.G., Wien K.F.N.B. und Wien (Matzleinsdorf)				196	190	6			
				Baranya-Szt. Lörincz					160	154	6			
				Pécs					172	166	6			
				Üszög					172	166	6			
				Villány					201	195	6			
				Vokány					200	195	5			
				Görgeteg	Wien (Matzleinsdorf)				158	153	5			
				Lábod					164	158	6			
				Somogy-Tarnócza					146	139	7			
				Visonta-Csokonya					152	145	7			
616	Südbahn-Gesellschaft		Getreide	Boglár	Martonvásár	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro verwendeten Wagen und Frachtbrief. Nebige für Getreide und Mahlproducte zugestandenen Frachtsätze gelten nur für jenes Quantum von Getreide, bezw. Mahlproducten, welches mit dem in der gleichen Begünstigungsdauer in den correspondirenden Relationen zur Verfrachtung gelangten Quantum von Mahlproducten, bezw. Getreide sich deckt	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarif	Verschieden		Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen auf reclamirende Firma als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe für Getreide, denen bezüglich der Mahlproducte die auf dieselbe Firma als Aufgeberin lautenden Duplicat-Frachtbriefe beizulegen sind, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	
				Szántód										
				Siófok										
				Lepsény										
				Polgárdi										
				Szabad-Batthyán										
			und die hieraus erzeugten Mahlproducte	Martonvásár, und zwar bei Provenienz von:	Triest S.B. oder Fiume					Heller incl. ungar. Steuer				
				Boglár						230				
				Szántód						222				
				Siófok						217				
				Lepsény						210				
				Polgárdi						207				
				Szabad-Batthyán						204				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
617	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Säuren der Pos. 8—14, Soda der Pos. 8—48 und Glaubersalz der Pos. G—24 im Tarife „Theil 1“	Aussig (St.E.G. oder Oe.N.W.B.)	Budapest- dunaparti teher-pályandvár, Józsefváros, fővárosi közraktárak kitérő, nyugoti-pályandvár (Westbahnhof), Lipótváros, Kelenföld, déli vasut (Südbahnhof) loco, Ó-Buda-Filatorigát	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der für die Classe B allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Anhang zum Tarife „Theil II, Heft 1“ des Oesterr.-Ungar. Eisenbahn-Verbandes, giltig vom 1. Jänner 1896	151 kr.	132 kr.	19 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf den Namen des Reclamanten als Versender lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, welche Documente längstens bis Ende März 1897 vorzulegen sind, widrigenfalls jeder Refactieanspruch erlischt	
618		Oesterr. Nordwestbahn und Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Soda der Pos. 8—48 und Glaubersalz der Pos. G—24 im Tarife „Theil 1“		Wien (St.E.G., K.F.N.B. oder Oe.N.W.B.)			Localtarife der betheiligten Verwaltungen	104 kr.	90 kr.	14 kr.	Im Kartirungswege		
619	Böhmischen Commercialbahnen		Rohzucker	Dymokur	Taxis-Dobrovic	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarif	27 kr.	25 kr.	2 kr.	Im Kartirungswege		
620	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Steine, roh behauen	Abbach, Station der kgl. bayerischen Staatseisenbahnen	Hallein, Station der k. k. österr. Staatsbahnen	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für einen Wagen und Frachtbrief	Vom 20. März 1896 bis zur tarifmässigen Durchführung, längstens bis zum 31. December 1896	Oesterr.-Ungarisch-Bayerischer Gütertarif, Theil II, Heft 1, giltig vom 1. März 1892	Es bestehen keine directen Frachtsätze	0·67 Mark		Im Kartirungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
621	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Aussig-Teplitzer Eisenbahn	Salz der Pos. 8-5 des Tarif-Theiles 1	Ebensee	Aussig	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Vom 20. März bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1896		Besteht kein directer Frachtsatz	1·58		Im Kartirungswege		
622	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Südbahn-Gesellschaft	Lebendo Bienen in Eilfracht a) bei Aufgabe in Einzelsendungen, b) bei Aufgabe, bezw. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Grafenstein Klagenfurt Villach, Station der k.k.österr. Staatsbahnen und der Südbahn-Gesellschaft Thörl-Maglern	Küsnacht, Station der Schweizerischen Nordostbahn	Einhaltung der Bestimmungen des Ausnahmetarifes Nr. XXIII, enthalten im Nachtrage II zum Tarif-Theile II, Heft 1, des Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Eisenbahnverbandes vom 1. December 1888 —	Vom 25. März 1896 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1896	Tarif-Theil II, Heft 1, des Oesterr.-Ungar.-Schweizerischen Eisenbahnverbandes vom 1. December 1888	Bestehen keine	Centimes a) b) 1097 848 1064 835 1051 785 1078 817		Im Kartirungswege		
623	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Eier	Nowosielitza (Bhf.) transit	Wien Nordbahnhof	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens a) 5.000 kg b) 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen für den Oesterr.-Ungar.-Russischen Grenzverkehr	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1896	Tarif-Theil II, Heft 1, für den Oesterr.-Ungar.-Russischen Grenzverkehr	a) 562 Heller b) 530 Heller	a) 491 Heller b) 387 Heller	a) 71 Heller b) 143 Heller	Im Kartirungswege		
624	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Kohle, mineralische	Nürschan	Regensburg	Aufgabe als Frachtgut. Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1896	Oesterr.-Ungar.-Bayerischer Eisenbahnverband, Tarif-Theil V, Heft 2, vom 1. April 1893	62 Pfennige	56 Pfennige	6 Pfennige	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Frachtbrief-Duplicate, welche vom Absender bis längstens Ende März 1897 zu bewirken ist	Nebenstehendes Zugeständniss gilt nur insolange, als der dermalige tarifmässige Frachtsatz aufrecht bleibt
625	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Bohlen und Bretter	Andrychau	Oswięcim	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1896	Localtarife, und zwar Hauptbahnnetz vom 1. Jänner 1893 und Localbahnen vom 1. Juni 1888	24·1 kr.	9 kr.	15·1 kr.	Im Kartirungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
626	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	a) Thon, roh, gebrannt oder geröstet, auch gemahlen und präparirt, lose oder in Säcken, der Pos. T—12a im Tarife, Theil I; b) Porzellanerde (Chinaclay, Kaolin) der Pos. E—20 im Tarife, Theil I; c) Thon, roh, der Pos. T—12a im Tarife, Theil I, unverpackt, in offenen Wagen verladen; Erde der Pos. E—20 im Tarife, Theil I (mit Ausnahme von Porzellanerde, [Chinaclay, Kaolin]), unverpackt und in offenen Wagen verladen	Michelob	Budapest- dunaparti teherpályaudvar, fővárosi közraktárak, Józsefváros, Kiterö, Lipótváros, nyugoti pályaudvar, Kelenföld, deli vasut (Südbahnhof) loco, Ó-Budapest-Filatorigát	Ad a) Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen; ad b) und c) Frachtzahlung für das factische Gewicht, mindestens aber für das Ladegewicht des verwendeten Wagens; Aufrechthaltung der für die Classe C allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarife der betheiligten Verwaltungen	Besteht kein directer Frachtsatz	ad a) und b) 114 kr. ad c) 96 kr.	Verschieden	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
627	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Thonerde (unverpackt, in offen gebauten Wagen verladen)	Michelob (B.E.B)	Znaim (Oe.N.W.B.)	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens; Aufrechthaltung der sonstigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1896	Theil II, Heft 3 a, des Oesterr. Eisenbahnverbandes vom 1. Jänner 1888	67·4 kr.	60·6 kr.	6·8 kr.	Im Kartirungswege		
628	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Vide untenstehende Tabelle				Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Local-, bezw. Gemeinschaftstarife	Verschieden	Vide untenstehende Tabelle		Im Kartirungswege*)		Die sub b) erscheinenden Beträge repräsentiren die Coursdifferenzen, die jedoch bis auf Weiteres unberücksichtigt bleiben. Eine eventuelle Entladung der auf Grund dieses Zugeständnisses beförderten Sendungen in Bodenbach oder Tetschen hat die Partei auf eigene Kosten zu besorgen

Artikel	von	nach	1.	2.	3.	4.
			Pfennige pro 100 kg			
Möbel aus gebogenem Holze 1. unzerlegt, unverpackt oder nur in Stroh, Matten oder Leinwand verpackt; 2. unzerlegt, verpackt in Kisten, Fässern oder Holzverschlägen (Lattenverschlägen); 3. zerlegt, sowie Möbelbestandtheile; 4. Möbelbestandtheile, roh vorgearbeitet. Ad 1—4 bei Aufgabe in beliebigen Quantitäten	Marchegg	Bodenbach St.E.G. transit oder Tetschen Oe.N.W.B. transit	a) 424 b) 7	a) 424 b) 7	a) 355 b) 6	a) 355 b) 6
	Vlarapass		a) 456 b) 8	a) 456 b) 8	a) 375 b) 5	a) 375 b) 5

*) Die Frachtsätze sub 1—4 finden im Kartirungswege nur dann Anwendung, wenn die Transporte mit directen, nach ausländischen Stationen lautenden Frachtbriefen zur Aufgabe gelangen. Die Frachtsätze sub 1 und 2 gelten im Rückvergütungswege auch dann, wenn die Transporte nach Bodenbach St.E.G. oder Tetschen Oe.N.W.B. aufgegeben und ab diesen Stationen mit neuen Frachtbriefen mit anderen Stückgütern als Sammelladungen nach ausländischen Stationen weiter befördert werden. Zur Erlangung dieser Begünstigung sind jedoch bis Ende März 1897 hinsichtlich des Transportes bis Bodenbach, resp. Tetschen die Original-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Versender lautend, und hinsichtlich des Transportes ab Bodenbach, resp. Tetschen bis zur Zielstation die Duplicat-Frachtbriefe in Vorlage zu bringen.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
									Heller					
629	Südbahn-Gesellschaft		Zink	Cilli	Mödling	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro verwendeten Wagen. Bezüglich des Auf- und Abladens gelten die normalen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarif	238	180	58	Im Kartirungswege		
				Sagor					255	200	55			

Ausserkraftsetzung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6		7	8
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der betheiligten Bahnverwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Zeitpunkt der Aufhebung	Besondere Bemerkungen
					von	nach		
14	Nr. 139 vom 30. November 1895	2064	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Kohlen, mineralische, und Coaks	Sämmtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Kohlengruben, bezw. Coaksanstalten des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der im Privatbesitze befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau (K.O.B.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere, ferner von M.-Ostrau loco, Hruschau und Karwin	Ratschach-Weissenfels, Assling, Jauerburg und Lees-Veldes	Die Tarifermässigung wird mit 31. März d. J., d. i. dem Tage des Ausserkrafttretens des directen Tarifes für den Mährisch-Schlesisch-Oesterr. Kohlen-Verkehr via Wien vom 1. Juni 1893 gegenstandslos, nachdem der an Stelle des letztbezeichneten Tarifes in Wirksamkeit tretende Ausnahmetarif für den Mährisch-Schlesisch-Oesterr. Kohlen-Verkehr via Wien vom 1. April 1896 bezüglich der in Betracht kommenden Relationen Frachtsätze, bezw. Gebührenantheile der Kaiser Ferdinands-Nordbahn enthält, welche niedriger sind, wie die Frachtsätze des Tarifes vom 1. Juni 1893, bezw. die Gebührenantheile der Kaiser Ferdinands-Nordbahn aus denselben, abzüglich des in der nebencitirten Publication kundgemachten Frachtnachlasses	Die Bonificirung der in der Zeit vom 1. Jänner 1896 bis 31. März 1896 in den begünstigten Relationen beförderten Sendungen erfolgt unter der Bedingung, dass von dem auf dieselbe Anspruch erhebenden Versender durch Vorlage der auf seine Firma als Aufgeberin lautenden Frachtbrief-Duplicate der Nachweis über die Verfrachtung des in der nebenbezogenen Publication festgesetzten Minimalquantums von 1000 metr. Tonnen (à 1000 kg) in den betreffenden Relationen und innerhalb des Jahres 1896 erbracht wird. Die bezeichneten Documente sind spätestens bis Ende Februar 1897 bei der Direction der Kaiser Ferdinands-Nordbahn zu überreichen, widrigenfalls jeder Anspruch als erloschen zu betrachten ist. Die Frachtbrief-Duplicate über die Sendungen in der Zeit vom 1. Jänner 1896 bis 31. März 1896, für welche Bonificirung stattfindet, werden zurückbehalten, wogegen die Frachtbrief-Duplicate über die Sendungen vom 1. April c. für die weitere Frist bis Ende 1896, welche nur zur Quantumsnachweisung dienen und bezüglich welcher eine Refactieerstattung nicht platzgreift, wieder zurückgestellt werden

Abänderung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Angabe der Abänderung und Bezeichnung des Zeitpunktes derselben	Bemerkungen
						von	nach		
10	Nr. 120 vom 12. October 1895	1545	Südbahn-Gesellschaft		Mehl	Wien (Matzleinsdorf) und Wien vorgelegenen österr. Stationen der Südbahn-Gesellschaft, sowie von Stationen der Wien-Pottendorf-Wr.-Neustädter Bahn	Triest S.B., Triest-Freihafen S.B. und Fiume	An Stelle der Frachtsätze ad a) von 126 ad b) von 132 Hellern pro 100 kg tritt für den Export nach England, Brasilien oder nach belgischen, niederländischen oder westlich von Gibraltar gelegenen französischen Häfen unter Aufrechthaltung der sonstigen Bedingungen der im nebenbezeichneten Verordnungs-Blatte enthaltenen Publication ad a) und b) ein Frachtsatz von **100 Hellern pro 100 kg, bezw. incl. ungar. Steuer** mit Giltigkeit vom dritten Tage nach erfolgter Verlautbarung	
11	Nr. 121 vom 15. October 1895	1572	Südbahn-Gesellschaft		Getreide	a) Stationen der Strecken: Gelse—Szombathely und Komárváros—Budapest loco u. transito; b) Stationen der Strecken: Barcs—Legrád und Csáktornya—Kanizsa	Laibach S.B. und Cilli	An Stelle der Frachtsätze ad a) von 144 ad b) von 140 Hellern pro 100 kg tritt für den Export nach England, Brasilien oder belgischen, niederländischen oder westlich von Gibraltar gelegenen französischen Häfen unter Aufrechthaltung der sonstigen Bedingungen der im nebenbezeichneten Verordnungs-Blatte enthaltenen Publication ad a) und b) ein Frachtsatz von **108 Hellern pro 100 kg incl. ungar. Steuer** mit Giltigkeit vom dritten Tage nach erfolgter Publication	
					und die hieraus erzeugten Mahlproducte	Laibach S.B. und Cilli	Triest S.B. und Fiume		
12	Nr. 144 vom 12. December 1895	2289	Südbahn-Gesellschaft		Weizen	Diversen ungarischen Stationen	Triest S.B.	Die auf die Frachtermässigung für den Export nach England etc. und Brasilien bezughabenden Schlusssätze erhalten nachstehende Fassung: „Bei den in den Gruppen I—IX angeführten Relationen, sowie bei den Relationen Csáktornya, Mura-Király, Mura-Keresztur, Legrád, Komárváros, Zala, Szt. Iván, Szt. Mihály-Pacsa, Gelse, Berzencze und Gola—Triest (S.B.) wird, wenn mindestens der Auflieferungsbedingung ad a) entsprochen ist, für jene Weizenbezüge, welche mit einem gleich grossen Quantum von Mehl in Wagenladungen à 10.000 kg gedeckt werden, welch' letzteres aus ungarischem via Südbahn bezogenen Weizen erzeugt und nach England, Brasilien oder nach belgischen, niederländischen oder westlich von Gibraltar gelegenen französischen Häfen exportirt wurde, ein Refactiesatz von **100 Hellern pro 100 kg inclusive ungar. Steuer** berechnet. Die Rückvergütung erfolgt gegen auf reclamirende Firma als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe für den Weizen, denen bezüglich des zu erbringenden Nachweises über das nach England etc. exportirte Quantum Mehl die vom k. k. Hafen- und Seesanitäts-Capitanate oder k. k. Hauptzollamte in Triest ausgestellten Certificate über die erfolgte Verschiffung nach England etc. beizulegen sind." **Die Wirksamkeit dieser Abänderung beginnt mit dem dritten Tage nach erfolgter Verlautbarung.**	

GEBÜHRENTARIF
der öffentlichen Landes-Lagerhäuser und Freilager
in Lemberg und Krakau.

Gebührentarif für Waaren.

A. Allgemeine Bestimmungen.

1. Wer das Landes-Lagerhaus oder dessen Einrichtungen in welcher Weise immer benützt, unterwirft sich schon durch die Thatsache dieser Benützung den Bestimmungen des jeweilig geltenden Lagerhaus-Reglements und Gebührentarifes (§ 7 Rgl.).
2. Alle Aufträge an die Lagerhaus-Verwaltung sind schriftlich zu ertheilen; mündliche oder telephonische Aufträge werden nicht berücksichtigt. Telegraphische Aufträge werden nach bester Auffassung vollführt; für eventuelle Missverständnisse übernimmt das Landes-Lagerhaus keine Verantwortung (§ 8 Rgl.).
3. Der Hinterleger ist verpflichtet, die Lagerhaus-Verwaltung vor dem Einsenden des Productes in das Landes-Lagerhaus hievon zu avisiren, gleichzeitig aber die Producte mit einem Frachtbrief-Duplicate oder einem Producten-Verzeichnisse zu begleiten (§ 9 Rgl.).

   Sämmtliche Documente des Zoll- oder Steueramtes, welche dem Producte mitzufolgen haben, sind zugleich mit dem Frachtbrief-Duplicate oder mit dem Verzeichnisse der versendeten Producte der Lagerhaus-Verwaltung beizustellen, widrigenfalls das Product nicht aufgenommen wird (§ 10 Rgl.).
4. Soweit es der Raum zulässt (§ 9 des Gesetzes vom 28. April 1889, Nr. 64 R.-G.-Bl.) werden Waaren und Producte in Quantitäten von mindestens 500 kg, 500 l oder 1 m^3 Rauminhalt übernommen und verabfolgt (§ 11 und 40 Rgl.). Das Verabfolgen von noch kleineren Partien hängt, soweit die Gefällsvorschriften nicht entgegenstehen, von dem Ermessen der Lagerhaus-Verwaltung ab.
5. Von der Einlagerung sind ausgeschlossen:
   a) alle dem Staatsmonopole unterliegenden Waaren, sowie Gegenstände, welche durch die bestehenden öffentlichen Vorschriften dem Privatverkehre entzogen sind;
   b) explodirbare und feuergefährliche Güter, insbesondere die Mineralöle;
   c) alle dem raschen Verderben unterliegenden, fötide und ansteckende Gerüche verbreitenden Güter;
   d) Geld, Gold, Silber, Banknoten und Papiereffecten welcher Art immer, Wechsel, Schuldverschreibungen, Juwelen, Gemälde, Möbel, Kunstwerke etc. und alle Gegenstände von nominalem Werthe (§ 11 Rgl.).
6. Die Uebernahme der im Tarife nicht benannten Waaren hängt ausschliesslich vom jedesmaligen Zugeständnisse der Lagerhaus-Verwaltung, welche im gegebenen Falle die Uebernahmsbedingungen festzustellen hat, ab.

   Voluminöse Gegenstände können nur nach Ermessen der Verwaltung und gegen separates Abkommen darüber eingelagert werden (§ 11 Rgl.).
7. Die zur Einlagerung gelangenden Güter müssen äusserlich gut beschaffen, und es muss, wenn sie verpackt sind, die Emballage eine zweckmässige und haltbare sein (§ 11 Rgl.).
8. Waaren, welche auf Verlangen des Hinterlegers im Freien zur Einlagerung gelangen, werden nur gegen eine schriftliche Erklärung des Hinterlegers übernommen, dass er die aus der ungeschützten Lagerung eventuell entstehenden nachtheiligen Folgen auf sich nimmt.
9. Das Oeffnen der Emballage der Waare behufs Untersuchung ihres Inhaltes findet in der Regel nicht statt. Ist jedoch Grund zur Annahme vorhanden, dass der Inhalt eines Collo nicht richtig angegeben sei, so ist die Verwaltung zur Oeffnung desselben berechtigt. Alle daraus entstehenden Folgen treffen den Hinterleger (§ 11 Rgl.).
10. Wenn die übersendete Waare wegen Nichtanmeldung oder wegen Raummangel, in Folge verdorbenen Zustandes, unzweckmässiger Verpackung oder in Folge Belastung mit der Nachnahme nicht übernommen wurde, ist der Hinterleger verpflichtet, binnen 12 Stunden seit der darüber erhaltenen Verständigung die Entfernung der Waare aus dem Lagerhause zu veranlassen, widrigenfalls wird sie die Lagerhaus-Verwaltung auf Rechnung und Gefahr des Hinterlegers einem ihr als verlässlich bekannten Spediteur überweisen und alle dadurch entstandenen Kosten durch Nachnahme einheben (§ 11 Rgl.).
11. Leere Säcke und dauerhafte Fässer hat der Hinterleger der Waare spätestens binnen 14 Tagen, leere Kisten, Emballagen, Gefässe, leere Zucker-, Cement- und andere Fässer (Gebinde) hingegen binnen 3 Tagen zurückzunehmen, widrigenfalls der Lagerhaus-Verwaltung das Recht zusteht, dieselben auf Rechnung des Hinterlegers zu verkaufen. In Betreff der weiteren Aufbewahrung von leeren Säcken und dauerhaften Fässern kann mit der Lagerhaus-Verwaltung ein besonderes Uebereinkommen getroffen werden (§ 12 Rgl.).
12. Alle nöthigen Verpackungs-Reparaturen übernimmt das Lagerhaus auf Rechnung des Hinterlegers oder des Bezugsberechtigten (§ 11 Rgl.).
13. Die Waaren werden nur nach dem Gewichte und Masse, welches bei dem Abwägen oder der Vermessung im Landes-Lagerhause ermittelt wurde, übernommen und ausgefolgt (§ 13 Rgl.).
14. Der Lagerzins wird wöchentlich und jede angefangene Woche für voll berechnet. Die geringste Lagerzins- wie auch Ausfolgungsgebühr beträgt 50 Heller.
15. Die Feuerschaden-Versicherung wird monatlich und jeder angefangene Monat für voll berechnet.
16. Wer die Waare zur Versendung bereit haben will, ist verpflichtet, sein diesfälliges Verlangen 24 Stunden zuvor schriftlich anzuzeigen.
17. Auf Verlangen der Partei zur Versendung bereit gehaltene Waaren ist die Partei verpflichtet, binnen 48 Stunden wegzuführen; widrigenfalls kann die Lagerhaus-Verwaltung nach eigenem Ermessen die Einlagerung auf Rechnung des Eigenthümers anordnen.
18. Die Partei, welche die Beistellung eines Waggons verlangt und nachträglich dieses Verlangen rückgängig macht, oder die nöthigen Documente nicht rechtzeitig herbeischafft, oder endlich die zur Ergänzung einer Waggonladung nöthige Waarenmenge nicht beistellt, entrichtet ausser allen tarifmässigen Gebühren auch ein Pönale von 32 Heller für jede Stunde, gerechnet von der Zeit an, in welcher nach den Vorschriften der Eisenbahn-Verwaltung der Waggon hätte der Station zurückgestellt werden sollen.
19. Von Baarauslagen für Rechnung des Eigenthümers der Waaren, als: Fracht, Zoll u. s. w., bezieht die Verwaltung 5 pCt. Interessen per Jahr (§ 34 Rgl.). Die Lagerhaus-Verwaltung kann im Sinne des Reglements (§ 38) die Partei zur früheren Rückerstattung derlei Auslagen auffordern. Falls eine diesbezügliche Aufforderung der Lagerhaus-Verwaltung binnen 14 Tagen ohne Erfolg bliebe, wird die Lagerhaus-Verwaltung nach Ablauf dieses Termines von den in Vertretung der Partei gemachten Auslagen 6 pCt. Interessen per Jahr beziehen. Die Lagerhaus-Verwaltung kann auch der Bestreitung dieser Auslagen sich entziehen, falls sie der Ansicht wäre, dass hieraus ein Verlust für das Landes-Lagerhaus erwachsen könnte (§ 15 Rgl.).
20. Für die Vermittlung bei Uebernahme und Ausfolgung von Baargeld zwischen dem Käufer und dem Verkäufer bezieht die Lagerhaus-Verwaltung ausser eigenen Spesen $^1/_4$ pCt. Incassogebühr. Die geringste Incassogebühr beträgt 50 Heller.
21. Die Behebung der Warrantscheine in der Lagerhaus-Verwaltung findet nur bis 11 Uhr Vormittags statt.
22. Die Lagerhaus-Verwaltung hat nach § 28 des Gesetzes vom 28. April 1889, Nr. 64 R.-G.-Bl., während der Dauer der Einlagerung ein auch im Falle des Concurses aufrecht bleibendes, allen übrigen Rechten vorgehendes Pfandrecht an der eingelagerten Waare sowohl wegen der dem Reglement und dem Tarife entsprechenden eigenen Gebühren, als auch wegen aller von ihr für Rechnung des Hinterlegers bestrittenen Vorauslagen und überhaupt wegen aller Forderungen aus laufender Rechnung in gesetzlich zulässigen Lagerhausgeschäften (§ 43 Rgl.).

B. Gebühren.

a) Gebühren bei der Einlagerung.

	von 100 kg Kron.	Hell.
1. Beistellung des Waggons zum Lagerhause	1	20
2. Beistellung kleinerer Partien unter 2500 kg	—	12
3. Abwage	—	02
4. Aufnahme verpackter Waaren	—	06
5. „ unverpackter Waaren	—	10
6. „ in Fässern	—	16

b) Lagerzins.

7. Für die Aufbewahrung von mindestens 5000 kg wöchentlich.

	von 100 kg Kron.	Hell.
Alaun	—	04
Albumin	—	06
Anis	—	06
Asbest	—	04
Asphalt	—	02
Asphaltfilze	—	06
Bast, gepresst	—	04
Bernstein	—	06
Beton	—	02
Bimsstein	—	06
Bleche, nicht besonders benannte	—	04
Blei	—	03
Bleiweiss, Bleizucker	—	04
Borax	—	06
Cacao	—	06
Canditen	—	08
Cement	—	02
Chocolade	—	10
Cocosnussöl in Fässern	—	06
Colonialwaaren n. b. b.	—	06
Conserven	—	06
Dachpappe	—	03
Dextrin	—	04
Draht	—	05
Eisen, verpackt in Kisten	—	04
Eisen, roh, in Stangen, Blöcken und Platten	—	02
Eisenbahnschienen	—	02
Erdwachs	—	02
Essig in Fässern	—	04
Farbholz	—	04
Fenchel	—	06
Filz	—	08
Fischbein	—	12
Fourniere	—	06
Gerbstoffe n. b. b.	—	04
Gewürze n. b. b.	—	06
Glas und Glaswaaren in Kisten	—	08
Gummen, diverse	—	06
Honig	—	06
Hornwaaren	—	04
Ingwer	—	06
Kaffee	—	06
Kautschukwaaren	—	10
Kleber	—	04
Korken	—	12
Kümmel	—	06
Kupfer	—	04
Leder	—	07
Leim	—	05
Liqueure und feinere Branntweine	—	10
Melasse in Fässern	—	03
Messing	—	06
Metalle in Blöcken, Stangen und Platten	—	04
Metallwaaren in Kisten	—	06
Mus	—	06
Nüsse	—	04
Obst, gedörrtes n. b. b.	—	04
Oele (excl. Mineralöle)	—	05
Packleinen	—	06
Papier und Pappendeckel	—	05
Paprika	—	04
Perlmutter	—	06
Porzellan in Kisten	—	08
Pottasche	—	03
Reis	—	03
Rollgerste	—	04
Säcke in gepressten Ballen	—	03
Säcke in ungepressten Ballen	—	04
Schwämme	—	08
Seilerwaaren	—	06
Soda	—	03
Speck, verpackt	—	04
Stahl	—	04
Stahlwaaren, verpackt	—	06
Stärke	—	03
Stearinkerzen	—	06
Steinnüsse	—	06
Steingut in Kisten	—	08
Syrup	—	04
Thee	—	08
Valonea	—	05
Wachs und Wachskerzen	—	05
Wein in Kisten oder Körben	—	08
Wein in Fässern	—	04
Weinstein	—	06
Wichse	—	06
Zink	—	03
Zinkweiss	—	06
Zinn	—	03
Zucker in Broden, Fässern und Säcken	—	02
Zwetschken	—	05
8. Von der eingelagerten oder hinterbliebenen Productenmenge unter 5000 kg der Lagerzins mehr um	—	02
9. Von der eingelagerten oder hinterbliebenen Productenmenge unter 500 kg der Lagerzins mehr um	—	12

c) Gebühren bei der Auslagerung.

	von 100 kg Kron.	Hell.
10. Beistellung des Waggons zum Lagerhause (per Wagen)	1	20
11. Abwage	—	02
12. Auslagerung verpackter Waaren	—	06
13. „ unverpackter Waaren	—	10
14. „ in Fässern	—	16

d) Feuerschaden-Versicherung.

	Kron.	Hell.
15. Für je 200 Kronen vom Versicherungsbetrage monatlich	—	10

e) Andere Gebühren.

	Kron.	Hell.
16. Die Ausfolgung eines Empfangsaviso mit der Eingangs-Rechnung ohne Stempel	—	40
17. Die Ausfolgung eines Empfangsscheines ohne Stempel	—	40
18. Die Ausfolgung eines Lagerscheines mit Warrant ohne Stempel	—	70
19. Jedesmalige Uebertragung eines Postens von einem Eigenthümer auf den anderen	—	60
20. Reexpedition der Waare ohne Ausladen, per Waggon	6	—
21. Mustervorsendung auf Verlangen des Eigenthümers, ohne Porto	—	30
22. Zollämtliche Declaration von 1 bis 10.000 kg	1	—
23. Zoll- und steuerämtliche Besorgung von 1 bis 500 kg	—	60
24. Zoll- und steuerämtliche Besorgung von 500 bis 1000 kg	1	—
25. Zoll- und steuerämtliche Besorgung von 1000 kg aufwärts per 100 kg	—	10
26. Zoll- und steuerämtliche Besorgung per Waggon 10.000 kg gleichartiger Waare	3	—
27. Speditionsgebühr von jedem Collo und 100 kg	—	10
28. Speditionsgebühr von ganzen Waggonladungen	1	50
29. Abwage auf Verlangen der Partei	—	03
30. Oeffnen des Collo per Stück	—	20
31. Aufschichten der Waare in Säcken, Kisten etc.	—	02
32. Aufschichten des Zuckers in Broden	—	04
33. Expedition leerer Kisten, Fässer per Stück	—	20
34. Signirung per Collo	—	02
35. Spagat zum Binden per 100 Säcke	—	60
36. Spagat zum Vernähen per 100 Säcke	1	20
37. Verpackung, Plombirung und Abwage leerer Säcke per 100 Stück	—	40
38. Expedition oder Uebernahme leerer Säcke per 100 Stück	—	60
39. Ausbesserung der Säcke per Stück	—	04
40. Verspundung des Fasses	—	20
41. Reparatur des Fasses	—	40
42. Unterlage (Keile) für Bahntransporte per Fass	—	04
43. Andere Manipulationsarbeiten per Mann und Stunde	—	30

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt im k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr: Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl. „ das Deutsche Reich . . . 25 Mark „ das übrige Ausland . . 33 Frcs. Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 32. **Wien, 19. März 1896.** **IX. Jahrgang.**

Eisenbahnverkehr im Monate Jänner 1896

und Vergleich der Einnahmen mit jenen des Monates Jänner 1895.

Im Monate Jänner 1896 hat das österreichisch-ungarische Eisenbahnnetz einen Zuwachs von 17·85 km erfahren, und zwar in Folge der am 20. des genannten Monates erfolgten Eröffnung der Theilstrecke Salzburg—Oberndorf der Localbahn Salzburg-Lamprechtshausen der Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft.

Im Monate Jänner 1896 wurden auf den österreichisch-ungarischen Eisenbahnen im Ganzen 9,135.618 Personen und 8,850.552 t Güter befördert und hiefür eine Gesammteinnahme von 25,824.576 fl. erzielt, d. i. per Kilometer 844 fl. Im gleichen Monate 1895 betrug die Gesammteinnahme, bei einem Verkehre von 8,870.890 Personen und 8,752.301 t Güter, 24,678.559 fl., oder per Kilometer 832 fl., daher resultirt für den Monat Jänner 1896 eine Zunahme der kilometrischen Einnahmen um 1·4 pCt.

Das auf Grund der Betriebsresultate des Monates Jänner 1896 für das österreichisch-ungarische Eisenbahnnetz pro Jahr berechnete kilometrische Ergebniss beziffert sich auf 10.128 fl. und ist somit gegenüber dem für das Jahr 1895 mit 9984 fl. ermittelten kilometrischen Resultate um 144 fl. oder 1·4 pCt. günstiger.

Nach der Höhe des für das Jahr 1896 ermittelten kilometrischen Einnahmenresultates ergibt sich die nachstehende Reihenfolge der Bahnen:

A. Oesterreichische und ungarische Hauptbahnen:

		Gulden
1.	Aussig-Teplitzer Eisenbahn	47.196
2.	Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Hauptbahnnetz)	31.800
3.	Buschtěhrader Eisenbahn, Linie lit. B	25.416
4.	Kaschau-Oderberger Eisenbahn (öst. Strecke)	25.104
5.	Leoben-Vordernberger Bahn	24.228
6.	Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbau-Ges.	20.520
7.	Südbahn-Gesellschaft (Hauptbahnnetz und Localbahnen in Oesterreich)	20.088
8.	Buschtěhrader Eisenbahn, Linie lit. A	19.908
9.	Oesterr. Nordwestbahn (Ergänzungsnetz)	18.552
10.	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft (österr. Linien)	16.788
11.	Oesterr. Nordwestbahn (garantirte Strecken)	14.184
12.	Böhmische Nordbahn	12.120
13.	Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn	12.084
14.	Südnorddeutsche Verbindungsbahn	11.976
15.	K. k. Staatsbahnen und vom Staate für eigene Rechnung betriebene Bahnen	10.788
16.	Ostrau-Friedlander Eisenbahn	9.264
17.	Südbahn-Gesellschaft (ungar. Linien)	9.264
18.	Kgl. Ungarische Staatsbahnen	9.072
19.	Kaschau-Oderberger Eisenb. (ungar. Strecken)	8.304
20.	Raab-Oedenburg-Ebenfurther Eisenbahn	6.480
21.	Eisenbahn Wien-Aspang	6.180
22.	Fünfkirchen-Barcser Bahn	6.168
23.	Mohács-Fünfkirchner Bahn	5.532

B. Oesterreichische und ungarische Localbahnen incl. der Dampftramways.

		Gulden
1.	Localbahn Swoleňowes-Smečna	24.299
2.	Montanbahn Zeltweg-Fohnsdorf	14.196
3.	Kahlenberg-Eisenbahn-Gesellschaft (Dampftramway Wien-Nussdorf)	13.992
4.	Kuttenberger Localbahn	12.780
5.	Neue Wiener Tramway (Dampftramway Westbahnlinie—Hütteldorf)	11.748
6.	Brünner Localeisenb.-Ges. (Dampftramway)	10.248
7.	Stauding-Stramberger Localbahn	9.876
8.	Eisenbahn Reichenberg-Gablonz-Tannwald	8.928
9.	Localbahn Přivoz—Mähr.-Ostrau—Witkowitz (Dampftramway)	8.880
10.	Vicinalbahn Budapest-Szt. Lörincz	8.796
11.	Neutitscheiner Localbahn	8.364
12.	Localbahn Petroszény-Lupény	7.956
13.	Bozen-Meraner Bahn	7.452

	Gulden
14. K. k. Staatsbahn Königshan - Schatzlar (im Privatbetriebe)	6.120
15. Budapester Localbahnen	5.880
16. Wittmannsdorf - (Leobersdorf) - Ebenfurther Bahn	5.688
17. Dampftramway-Gesellsch. vorm. Krauss & Co.	5.268
18. Localbahn Innsbruck - Hall i T (Dampftramway)	4.620
19. Unterkrainer Bahnen	4.572
20. Steiermärk. Landesbahn (Localb. Cilli-Wöllan)	4.572
21. Gölnitzthal-Bahn	4.524
22. Localbahn Dolina-Wygoda	4.260
23. Poprádthal-Bahn	3.972
24. K. k. Staatsbahn Časlau-Zawratetz im Privatbetriebe)	3.924
25. Gr.-Kikinda—Gr.-Becskereker Bahn	3.924
26. Wiener Localbahnen-Actiengesellsch. (Dampftramway Wien—Wr.-Neudorf—Guntramsdorf)	3.792
27. Localbahn Mösel-Hüttenberg	3.696
28. Loc. Zolyom-Brezó—Breznóbánya—Tiszolcz	3.648
29. Marmaroser Salzbahn-Actiengesellschaft	3.396
30. Vereinigte Arader und Csánader Eisenbahnen	3.336
31. Localbahn Mori-Arco-Riva a. G.	2.880
32. Localbahn Pressburg-Dunaszerdahely	2.868
33. Belisće-Kapelna (Slavonische Drauthal-) Vicinalbahn	2.832
34. Localbahn Gran—Almás-Füzitö	2.772
35. Kremsthal-Bahn	2.748
36. Eisenbahn Vinkovce-Brčka	2.664
37. Localbahn Fehring-Fürstenfeld	2.580
38. Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft (Dampftramwaystrecke)	2.580
39. Számosthal-Bahn	2.544
40. Localbahn Keszthely—Balaton-Szt.-György	2.532
41. Localbahn Steinamanger-Pinkafeld	2.520
42. Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów)	2.484
43. Westungar. Localbahnen (Transdanubische Vicinalbahn-Actiengesellschaft)	2.472
44. Ungthal-Bahn	2.436
45. Localbahn Szathmár-Nagybánya	2.388
46. Localbahn Asch-Rossbach	2.376
47. Holics-Gödinger Localbahn-Actiengesellschaft	2.328
48. Localbahn Gleisdorf-Weiz	2.316
49. Localbahn Strakonitz-Winterberg	2.304
50. Vicinalbahn Güns-Steinamanger	2.268
51. Mühlkreis-Bahn	2.172
52. Terret-Kowásznaer Localbahn	2.172
53. Localbahn Schwarzenau-Waidhofen a/Th.	2.160
54. Bukowinaer Localbahnen	2.124
55. Háromszéker Localbahnen	2.124
56. Localbahn Auspitz	2.088
57. Zagorianer Bahn	2.064
58. Localbahn Reichenau a. K.-Solnitz	2.052
59. Localbahn Kaschau-Torna	2.028
60. Torontaler Localbahnen	2.028
61. Localbahn Plan-Tachau	1.992
62. Böhmische Commercialbahnen	1.992
63. Bárcs-Pakraczer Eisenbahn	1.968
64. Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Localbahnen)	1.956
65. Südbahn-Gesellschaft (Localb. Mödling-Brühl, elektrischer Betrieb)	1.944
66. Kolomeaer Localbahnen	1.920
67. Localbahn Wotic-Selčan	1.920
68. Localbahn Nagy-Károly—Somkut	1.884
69. Localbahn Gr.-Priesen—Wernstadt—Auscha	1.848
70. Localbahn Budapest-Gran	1.848
71. Szilágysager Eisenbahn	1.776
72. Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft (Theilstrecke Salzburg-Oberndorf)	1.728
73. Vicinalbahn Puszta-Tenyö—Kun-Szt. Márton	1.728
74. Localbahn Ruma-Vrdnik	1.728
75. Löcsethal-Bahn	1.728
76. Csetnekthal-Bahn	1.716
77. Vicinalb. Debreczen—Hajdu-Nán.—B.-Mihály	1.692
78. Steyrthal-Bahn	1.680
79. Localbahn Hermannstadt-Felek	1.680
80. Vicinalbahn Maros-Vásárhely — Szász-Régen	1.668
81. Localbahn Késmárk—Szepes-Bélá	1.668
82. Mährische Westbahn	1.656
83. Localbahn Potscherad-Wurzmes	1.656
84. Bács-Bodrogher Comitatsbahnen	1.656
85. Localbahn Beneschau-Wlaschim	1.644
86. Biharer Vicinalbahnen	1.632
87. Vicinalbahn Kun-Szt. Márton—Szentes	1.620
88. Localbahn Gyulafehérvár-Zalathna	1.608
89. Gailthal-Bahn	1.596
90. Localbahn Wodňan-Prachatitz	1.572
91. Murthal-Bahn	1.548
92. Székler Eisenbahn	1.524
93. Vicinalbahn Ujszász-Jaszápáth	1.524
94. Localbahn Vöcklabruck-Kammer	1.512
95. Localbahn Postelberg-Laun	1.512
96. Vicinalbahn Nyiregyháza—Maté-Szalka	1.500
97. Slavonische Localbahn	1.484
98. Localbahn Körös-Belovár	1.476
99. Zsitvathal-Bahn	1.476
100. Muranythal-Bahn	1.464
101. Localbahn Szentes—Hod-Mezö-Vásárhely	1.392
102. Localbahn Göpfritz—Gross-Siegharts	1.380
103. Steiermärkische Landesbahnen (Preding-Wieselsdorf—Stainz, Pöltschach—Gonobitz und Kapfenberg—Au-Seewiesen)	1.344
104. Eisenbahn Grosswardein-Belenyes-Vaskoh	1.332
105. Localbahn Debreczin—Füzes-Abony—Ohat-Kocs-Polgar	1.320
106. Localbahn Kis-Ujszállás—Devavanya-Gyoma	1.320
107. Localbahn Szepes-Bélá—Podolin	1.320
108. Welser Localbahn	1.284
109. Localbahn Welchau - Wickwitz — Giesshübl Sauerbrunn	1.284
110. Haraszti-Ráczkever Localbahn	1.272
111. Localbahn Deutschbrod-Humpoletz	1.236
112. Localbahn Bája-Zombor-Neusatz	1.236
113. Localbahn Eperies-Bartfeld	1.212
114. Localbahn Steinamanger-Rum	1.200
115. Békes-Csanáder Localbahn	1.164
116. Localbahn Budapest-Lajosmizse	1.152
117. Felek-Fogáraser Localbahn	1.152
118. Localbahn Szt. Lörincz-Szlatina-Našic	1.152
119. Localbahn Somogy-Szobb—Bárcs	1.140
120. Localbahn Fürstenfeld-Hartberg	1.116
121. Salzkammergut-Localbahn - Actiengesellschaft	1.104
122. Békéser Comitatsbahnen	1.104
123. Friauler Localbahn	1.080
124. Localbahn Hidegkut—Gyönk-Tamásy	1.056
125. Localbahn Debreczin—Nagy-Léta	972
126. Matraer Vicinalbahnen	948
127. Localbahn Temesvár—Nagy-Szt. Miklos	948
128. Localbahn Borossebes-Menyháza	900
129. Mezötur-Turkever Eisenbahn	864

	Gulden
130. Localbahn Versecz—Kubin-Dunapart	852
131. Localbahn Radkersburg-Luttenberg	804
132. Localbahn Hermannstadt—Nagy-Disznód	804
133. Localb. Balaton-Szt. György—Somogy-Szobb	732
134. Localbahn Szepes-Olaszi—Szepes-Varálja	708
135. Localbahn Kaposvár-Mocsolád	684
136. Localbahn Nakři-Netolitz—Netolitz Stadt	600
137. Vicinalbahn Máros-Ludas—Bistritz	576
138. Localb. Raab-Veszprém-Dombovár: Strecke Veszprém—Uj-Dombovár	552
139. Localbahn Zsebely-Csakovár	492
140. Localbahn Warasdin-Golubovec	456
141. Localbahn Kecskemét-Füllöpszállás	348
142. Localbahn Lemberg-Kleparów—Janów	300
143. Taraczthal-Bahn	144

Nach der Zunahme des kilometrischen Ergebnisses im Monate Jänner 1896 ergibt sich gegen den gleichen Monat 1895 die nachstehende Reihenfolge der Bahnen:

A) Oesterreichische und ungarische Hauptbahnen.

	%
Kaschau-Oderberger Eisenbahn (ungar. Strecken)	29·6
Graz-Köflacher Eisenbahn- u. Bergbau-Gesellschaft	15·8
K. k. Staatsbahnen und vom Staate für eigene Rechnung betriebene Bahnen	9·5
Fünfkirchen-Bárcser Bahn	6·4
Oesterr. Nordwestbahn (Ergänzungsnetz)	5·6
Buschtěhrader Eisenbahn, Linie lit. B	4·5
Südbahn-Gesellschaft (Hauptnetz und Localbahnen in Oesterreich)	3·7
Südbahn-Gesellschaft (ungar. Linien)	3·6
Kaschau-Oderberger Eisenbahn (österr. Strecke)	3·0
Ostrau-Friedlander Eisenbahn	2·7
Kgl. Ungar. Staatsbahnen	2·7
Eisenbahn Wien-Aspang	2·4
Oesterr. Nordwestbahn (garantirte Strecken)	0·6
Oesterr.-ung. Staatseisenb.-Gesellsch. (öst. Linien)	0·3
Südnorddeutsche Verbindungsbahn	0·3

B) Oesterreichische und ungarische Localbahnen incl. der Dampftramways.

	%
Localbahn Kaposvár-Mocsolad	137·5
Localbahn Hermannstadt—Nagy-Disznod	97·1
Localbahn Borossebes-Menyháza	87·5
Békés-Csánader Localbahn	59·0
Friauler Bahn	50·0
Vicinalbahn Kun-Szt. Márton—Szentes	43·6
Unterkrainer Bahnen	42·7
Kuttenberger Localbahn	40·9
Murthal-Bahn	40·2
Torontaler Localbahnen	36·3
Localbahn Strakonitz-Winterberg	33·3
Taraczthal-Bahn	33·3
Marmaroser Salzbahn-Actiengesellschaft	32·9
Bihárer Vicinalbahn	32·0
Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft (Dampftramwaystrecke)	31·9
Vicinalbahn Budapest-Szt. Lörincz	31·4
Slavonische Localbahn	30·7
Localbahn Radkersburg-Luttenberg	28·8
Localbahn Versecz—Kubin-Dunapart	24·6
Localbahn Keszthely—Balaton-Szt. György	23·4
Felek-Fogaraser Localbahn	23·1
Localbahn Körös-Belovár	23·0
Westungarische Localbahnen (Transdanubische Vicinalbahn-Actiengesellschaft)	22·6
Békéser Comitatsbahnen	21·1
Számosthal-Bahn	19·8
Stauding-Stramberger Localbahn	19·5
Localbahn Innsbruck-Hall i/T. (Dampftramway)	19·2
Localbahn Steinamanger-Pinkafeld	18·7
Vicinalbahn Debreczen—Hajdu-Nánas—B.-Mihály	18·6
Zsitvathal-Bahn	18·3
Localbahn Ruma-Vrdnik	18·0
Poprádthal-Bahn	17·0
Vicinalbahn Güns-Steinamanger	16·0
Eisenbahn Grosswardein-Belenyes-Vaskoh	15·6
Vereinigte Arader und Csánader Eisenbahnen	15·3
Brünner Localeisenb.-Gesellsch. (Dampftramway)	14·9
Neue Wiener Tramway (Dampftramway Westbahnlinie—Hütteldorf)	14·4
Steiermärkische Landesbahnen (Cilli-Wöllan)	13·7
Vicinalbahn Nyiregyháza—Maté-Szalka	13·7
Localbahn Kaschau-Torna	13·4
Localbahn Kis-Ujszállás—Dévavanya—Gyoma	13·4
Székler Eisenbahn	13·4
Mährische Westbahn	13·1
Localbahn Balaton-Szt. György—Somogy-Szobb	13·0
Localbahn Hermannstadt-Felek	12·9
Localbahn Debreczin—Nagy-Léta	12·5
Localbahn Mösel-Hüttenberg	12·0
Haromszéker Localbahnen	11·3
Vicinalbahn Maros-Vásárhely—Szász-Régen	11·2
Mühlkreis-Bahn	10·4
Südbahn-Gesellschaft (Localb. Mödling-Brühl, elektrischer Betrieb)	10·2
K. k. Staatsbahn Časlau-Zawratetz (im Privatbetriebe)	10·1
Localbahn Debreczin—Füzes-Abony—Ohat-Kócs-Polgar	10·0
Szilágysager Eisenbahn	9·7
Localbahn Fürstenfeld-Hartberg	9·4
Localbahn Szentcs—Hod-Mezö-Vásárhely	9·4
Localbahn Szepes-Bélá—Podolin	8·9
Gr.-Kikinda—Gr.-Becskereker Bahn	8·6
Budapester Localbahnen	8·4
Matraer Vicinalbahnen	8·2
Localbahn Száthmár—Nagybánya	7·6
Welser Localbahn	7·0
Bács-Bodrogher Comitatsbahnen	7·0
Vicinalbahn Ujszász-Jaszápáth	6·8
Localbahn Přivoz—M.-Ostrau—Witkowitz (Dampftramway)	6·6
Kahlenberg-Eisenbahn-Gesellschaft (Dampftramway Wien-Nussdorf)	6·5
Localbahn Hidegkut—Gyönk-Tamasy	6·0
Bozen-Meraner Bahn	5·9
Mezötur-Turkever Eisenbahn	5·9
Localbahn Somogy-Szobb—Bárcs	5·6
Localbahn Haraszti-Ráczkeve	5·0
Zagorianer Bahn	4·9
Localbahn Schwarzenau-Waidhofen a/Th.	4·7
Csetnekthal-Bahn	4·4
Localbahn Wodňan-Prachatitz	4·0
Localbahn Késmárk—Szepes-Béla	3·7
Localbahn Asch-Rossbach	2·6
Belisče-Kapelna (Slavonische Drauthal-)Vicinalbahn	2·
Vicinalbahn Máros-Ludas—Bistritz	2·2

1

	%
Steiermärkische Landesbahnen (Preding-Wieselsdorf—Stainz, Pöltschach—Gonobitz, Kapfenberg—Au-Seewiesen)	1·8
Kremsthal-Bahn	1·7
Muranythal-Bahn	1·7
Dampftramway-Gesellschaft vorm. Krauss & Comp.	1·6
Localbahn Petroszény-Lupény	1·5
Localbahn Vinkovce-Brčka	1·4
Wiener Localbahnen-Actien-Ges. (Dampftramway Wien-Wr. Neudorf-Guntramsdorf)	1·3
Böhmische Commercialbahnen	1·2
Ungthal-Bahn	0·5
Localbahn Mori-Arco-Riva a/G.	0·4

Bei den Localbahnen Vöcklabruck-Kammer und Terret-Kowaszna ist keine Differenz der kilometrischen Ergebnisse gegenüber dem Vorjahre zu verzeichnen.

Nach der Abnahme des kilometrischen Ergebnisses im Monate Jänner 1896 ergibt sich gegen den gleichen Monat 1895 die nachstehende Reihenfolge der Bahnen:

A) Oesterreichische und ungarische Hauptbahnen.

	%
Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Hauptbahnnetz)	0·3
Böhmische Nordbahn	2·4
Raab-Oedenburg-Ebenfurther Bahn	2·4
Buschtěhrader Eisenbahn, Linie lit. A	3·0
Leoben-Vordernberger Eisenbahn	6·2
Aussig-Teplitzer Eisenbahn	7·8
Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn	7·9
Mohács-Fünfkirchner Bahn	28·6

B) Oesterreichische und ungarische Localbahnen incl. der Dampftramways.

	%
Salzkammergut-Localbahn-Actiengesellschaft	1·1
Gailthal-Bahn	1·5
Localbahn Szepes-Olaszi—Szepes-Varalja	1·7
Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn	2·4
Localbahn Gleisdorf-Weiz	2·5
Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów)	2·8
Löcsethal-Bahn	3·4
Localbahn Swoleňowes-Smečna	3·7
Localbahn Auspitz	3·9
Localbahn Budapest-Lajosmizse	4·0
Steyrthal-Bahn	4·8
Neutitscheiner Localbahn	5·2
Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Localbahnen)	7·4
Localbahn Gr.-Priesen—Wernstadt—Auscha	8·3
Localbahn Gran—Almás-Füzitö	8·3
Localbahn Steinamanger-Rum	11·5
Localbahn Wotic-Selčan	12·1
Localbahn Fehring-Fürstenfeld	12·2
K. k. Staatsbahn Königshan-Schatzlar (im Privatbetriebe)	13·0
Barcs-Pakraczer Eisenbahn	13·7
Kolomeaer Localbahnen	14·0
Montanbahn Zeltweg-Fohnsdorf	16·7
Bukowinaer Localbahnen	16·9
Localbahn Warasdin-Golubovec	17·4
Holics-Gödinger Localbahn	21·1
Localbahn Plan-Tachau	21·3
Vicinalbahn Puszta-Tenyö—Kun-Szt. Márton	21·3
Localbahn Deutschbrod-Humpoletz	23·7
Gölnitzthal-Bahn	24·9
Eisenbahn Wittmannsdorf (Leobersdorf)-Ebenfurth	25·1
Localbahn Dolina-Wygoda	29·4
Localbahn Eperies-Bartfeld	35·7
Localbahn Nagy-Károly—Somkut	36·7
Localbahn Reichenau a/K.-Solnitz	38·5
Localbahn Zsebely-Csakovár	63·4
Localbahn Potscherad-Wurzmes	81·2

Ueber die Ursachen der Mehr- und Mindereinnahmen, sowie sonstige zur Erläuterung der Betriebsausweisziffern dienliche Daten haben nachstehende Bahnverwaltungen, wie folgt, relationirt:

Aussig-Teplitzer Eisenbahn. Die im Monate Jänner 1896 gegen den gleichen Monat des Vorjahres erzielte Mindereinnahme resultirt aus dem schwächeren Kohlenverkehre.

Die Einnahmen des Jahres 1895 sind definitiv, jene des Jahres 1896 provisorisch ermittelt.

Böhmische Nordbahn. Die für den Monat Jänner a. c. nachgewiesene Mindereinnahme resultirt aus der schwächeren Frequenz im Güterverkehre.

Buschtěhrader Eisenbahn. Im Monate Jänner 1896 hat sich gegen den gleichen Monat des Vorjahres beim Unternehmen lit. A aus dem Personen- und Gepäcksverkehre eine Mehreinnahme von fl. 2592, aus dem Güterverkehre eine Mindereinnahme von fl. 12.292, zusammen daher eine Mindereinnahme von fl. 9700; beim Unternehmen lit. B aus dem Personen- und Gepäcksverkehre eine Mehreinnahme von fl. 2011, aus dem Güterverkehre eine Mehreinnahme von fl. 19.389, zusammen daher eine Mehreinnahme von fl. 21.400 ergeben.

Die Mindereinnahme aus dem Güterverkehre beim Unternehmen lit. A resultirt aus dem schwächeren Kohlenverkehre und dem Verkehre von diversen Gütern, die Mehreinnahme aus dem Güterverkehre beim Unternehmen lit. B resultirt aus dem stärkeren Kohlenverkehre.

Die ausgewiesenen Einnahmen pro 1895 sind definitiv, jene pro 1896 provisorisch.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. Auf den im Eigenthume des Staates stehenden und den vom Staate für eigene Rechnung betriebenen Bahnen, inclusive der Böhmischen Westbahn, Mährisch-schlesischen Centralbahn und der Wiener Verbindungsbahn, welch letztere Staatsbahnstrecke ab Jänner a. c. in die Gruppe I a der österreichischen Eisenbahnen einbezogen wurde, ergibt sich für den Monat Jänner 1896, im Vergleiche zu den Ergebnissen des Vorjahres, im Personenverkehre eine Frequenzabnahme von 106.418 Reisenden, dagegen eine Mehreinnahme von fl. 126.028, und im Güterverkehre eine Minderbeförderung von 55.095 t, jedoch eine Mehreinnahme von fl. 503.523, so dass für den Monat Jänner 1896 eine Mehreinnahme von fl. 629.551 resultirt.

Von der ausgewiesenen Minderfrequenz entfallen rücksichtlich des Personenverkehres auf die westlichen k. k. Staatsbahnlinien 97.718 Personen, auf die östlichen Linien 8700 Personen; die Mehreinnahme beträgt bei ersteren fl. 22.801, bei letzteren fl. 103.227.

Im Güterverkehre ist auf den östlichen Linien im Vergleiche zu den Ergebnissen desselben Monates des Vorjahres eine Mehrbeförderung von 36.193 t und eine Einnahmensteigerung von fl. 143.970 zu verzeichnen, während die westlichen Linien, bei einer

Minderbeförderung von 91.288 t, eine Mehreinnahme von fl. 359.553 ausweisen.

Die Verkehrszunahme auf den östlichen Linien ist theils auf die gesteigerte Verfrachtung von Cerealien rumänischer und russischer Provenienz, theils auf die Mehrtransporte in den Artikeln: Petroleum, lebende Thiere, Nutz- und Brennholz und Kohlen, zurückzuführen.

Auf den westlichen Linien ist der Verkehrsausfall dem früheren Schlusse der Zuckercampagne gegenüber dem Vorjahre zuzuschreiben, welcher Ausfall sich durch eine Minderbeförderung an Rüben und Rübenschnitten von 9632 Wagen ausdrückt.

Die auf den westlichen und östlichen Staatsbahnlinien im Personen- und Güterverkehre erzielten Mehreinnahmen sind hauptsächlich auf die Wirkungen der erhöhten Personen- und Gütertarife zurückzuführen.

Auf sämmtlichen Linien der k. k. Oesterr. Staatsbahnen und der vom Staate betriebenen Privatbahnen (exclusive der Bodensee-Dampfschiffahrt) stellen sich Frequenz und Einnahmen, wie folgt: Minderfrequenz an Personen 100.629 Personen, Minderbeförderung an Gütern 42.815 t; Mehreinnahme bei Personen fl. 128.722, Mehreinnahme bei Gütern fl. 506.318, daher im Ganzen eine Mehreinnahme von fl. 635.040.

Bodensee-Dampfschiffahrt.

Im Monate Jänner 1896 wurde, bei einer Frequenz von 4120 Personen und 7614 t Güter, eine Einnahme von fl. 1223 für Personen und fl. 7295 für Güter, somit in Summe fl. 8518, gegen fl. 8565 im gleichen Monate des Vorjahres, erzielt.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Im Monate Jänner 1896 ergab der Personenverkehr auf dem Hauptbahnnetze eine Zunahme der Frequenz um 3421 Personen und des Erträgnisses um fl. 29.251.

Was den Frachtenverkehr anbelangt, so ergab sich im Berichtsmonate, im Vergleiche zu derselben Periode des Vorjahres, eine Abnahme des Frachtquantums um 50.104 t und des Erträgnisses um fl. 37.353.

Transportzunahmen ergaben sich hauptsächlich bei den nachstehenden Massenartikeln, und zwar:

bei	Getreide aller Art	um	6506·7 t
„	Mehl und Mahlproducten	„	643·4 t
„	Zucker, raffinirt	„	1063·1 t
„	Steinen aller Art	„	801·0 t
„	Eisen und Stahl	„	4029·4 t
„	Kohlen	„	4051·0 t

Abnahmen in der Verfrachtung sind vornehmlich zu verzeichnen:

bei	Zucker, roh	um	6754·3 t
„	Holz aller Art	„	272·9 t
„	Erzen und Schlacken	„	3477·8 t

Auf den Localbahnen nahm die Personenfrequenz um 1606 Personen und das Erträgniss um fl. 195 zu.

Der Güterverkehr zeigt eine Abnahme des Verfrachtungsquantums um 5223 t und eine Zunahme des Erträgnisses um fl. 132.

Transportzunahmen ergaben sich beispielsweise:

bei	Getreide aller Art	um	2397·3 t
„	Mehl und Mahlproducten	„	622·9 t
„	Zucker, roh	„	606·1 t
„	Holz aller Art	„	950·3 t
„	Eisen und Stahl	„	376·5 t

Eine Abnahme in der Verfrachtung ist namentlich zu constatiren:

bei Steinen aller Art . . . . . . um 764·6 t

Was schliesslich die Ostrau-Friedlander Eisenbahn betrifft, so nahm der Personenverkehr um 1109 Personen ab und das Erträgniss um fl. 51 zu.

Im Frachtenverkehre ist eine Abnahme des Frachtquantums um 2286 t und eine Zunahme des Erträgnisses um fl. 634 zu verzeichnen, wobei die Artikel „Getreide aller Art“, „Mehl und Mahlproducte“, „Zucker, raffinirt und roh“, „Steine aller Art“, „Erze und Schlacken“, sowie „Eisen und Stahl“ einen Frachtausfall und der Artikel „Holz aller Art“ eine Mehrverfrachtung aufweisen.

Kaschau-Oderberger Eisenbahn. Für den Monat Jänner ergibt sich gegenüber dem Vorjahre eine Mehreinnahme von 64.485 fl., welche hauptsächlich den bedeutenden Kohlentransporten zugeschrieben werden muss.

Oesterr. Nordwestbahn und Süd-norddeutsche Verbindungsbahn. Der Vergleich der im Monate Jänner auf den genannten Linien beförderten Personen und Frachten, sowie der hiefür erzielten Einnahmen mit den analogen Ziffern des Vorjahres ergibt folgendes Resultat:

A. Personen:

(provisorische Einnahmen pro Jänner 1896, mit den definitiven Einnahmen des Jahres 1895 verglichen)

Oesterr. Nordwestbahn:		
Garantirtes Netz . . .	+ 19.118 Personen	+ fl. 12.650
Ergänzungsnetz . . .	+ 16.179 „	+ „ 4.936
Südnordd. Verbindungsbahn	+ 11.937 „	+ „ 6.567

Die Mehreinnahmen sind mit der gesteigerten Frequenz in Uebereinstimmung.

B. Frachten:

(provisorische Einnahmen pro Jänner 1896, mit den definitiven Einnahmen des Jahres 1895 verglichen)

Oest. Nordwestbahn: Garantirtes Netz	+ 9.542 t	— fl. 6.307
„ „ Ergänzungsnetz	+ 22.749 t	+ „ 20.408
Südnorddeutsche Verbindungsbahn .	+ 5.473 t	— „ 5.706

Die hier ausgewiesenen Mindereinnahmen beim garantirten Netze der Oesterr. Nordwestbahn und bei der Südnörddeutschen Verbindungsbahn bestehen thatsächlich nicht, indem die für den Monat Jänner provisorisch ermittelte ungenaue Vergleichsziffer nach Richtigstellung auf Grund der definitiven Abrechnung sogar ein bedeutendes Plus gegenüber dem Vorjahre ergeben dürfte.

Aus gleicher Ursache wird sich auch die für das Ergänzungsnetz nachgewiesene Mehreinnahme noch weiter erhöhen.

Südbahn-Gesellschaft. Das im Monate Jänner 1896 für das Gesammtnetz gegen die gleiche Periode des Vorjahres nachgewiesene Mehrerträgniss von fl. 107.517 vertheilt sich auf den Personenverkehr mit fl. 70.633 und auf den Güterverkehr mit fl. 36.884.

Das gesteigerte Erträgniss der Localbahnen Liesing-Kaltenleutgeben von fl. 181 und Spielfeld-Radkersburg von fl. 523 ist auf den stärkeren Personen- und Güterverkehr zurückzuführen.

Von den im Betriebe der Südbahn-Gesellschaft befindlichen fremden Eisenbahnlinien haben aus den gleichen Ursachen Besserungen erfahren:

(Fortsetzung auf Seite 590.)

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebs-Länge im Monate Jänner 1896	1895	Im Monate Jänner 1896 wurden befördert: Personen	Güter	Die Einnahme betrug im Monate Jänner 1896: für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	pro Kilom.	1895: im Ganzen	pro Kilom.	Differz. per Kilom. in Percent	Durchschnittl. Betriebs-Länge vom 1. Jänner bis 31. Jänner 1896	1895
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden			Kilometer	
Oesterreichische Eisenbahnen.													
I. Staatseisenbahnbetrieb.													
a) K. k. Staatsbahnen und vom Staate für eigene Rechnung betriebene Bahnen incl. Wiener Verbindungsbahn	7.959	7.943	2,197.649	2,027.127	1,586.978	5,566.214	7,153.192	899	6,523.641	821	+ 9·5	7.959	7.943
b) Privatbahnen auf Rechnung der Eigenthümer:													
Localbahnen:													
Asch-Rossbach	15	15	4.990	6.079	548	2.418	2.966	198	2.898	193	+ 2·6	15	15
Beneschau-Wlaschim	23	. . .	2.600	1.188	1.065	2.095	3.160	137	. . . .	. . .	. . .	23	. . .
Bukowinaer Localbahnen	176	176	11.177	21.609	5.299	25.917	31.216	177	37.407	213	— 16·9	176	176
Dolina-Wygoda	8	8	. . . .	4.222	. . . .	2.839	2.839	355	4.022	503	— 29·4	8	8
Fehring-Fürstenfeld	20	20	3 535	1.939	1.402	2.906	4.308	215	4.903	245	— 12·2	20	20
Friauler Bahn	16	16	3.594	380	856	587	1.443	90	967	60	+ 50·0	16	16
Fürstenfeld-Hartberg	39	39	6.396	1.618	1.613	2 030	3.643	93	3.328	85	+ 9·4	39	39
Gailthal-Bahn	31	31	3.328	1.798	1.058	3.065	4.123	133	4.193	135	— 1·5	31	31
Gleisdorf-Weiz	15	15	4.092	2.090	1.006	1.887	2.893	193	2.967	198	— 2·5	15	15
Göpfritz—Gross-Siegharts	8	. . .	1.306	442	264	659	923	115	. . . .	. . .	. . .	8	. . .
Kolomeaer Localbahnen	33	33	1.835	5.051	282	5.008	5.290	160	6.141	186	— 14·0	33	33
Lemberg-Bełzec (Tomaszów)	89	89	12.756	6.823	8.860	9.519	18.379	207	18.946	213	— 2·8	89	89
Lemberg (Kleparów)-Janow	22	. . .	1.030	75	416	133	549	25	. . . .	. . .	. . .	22	. . .
Mährische Westbahn	90	90	8.307	6.983	2.435	10.017	12.452	138	10.988	122	+ 13·1	90	90
Mösel-Hüttenberg	5	5	1.333	4.542	178	1.362	1.540	308	1.374	275	+ 12·0	5	5
Murthal-B. (Unzmarkt-Mauterndf.)	76	76	8.834	3.067	2.953	6.874	9.827	129	7.009	92	+ 40·2	76	76
Nakři-Netolitz—Netolitz Stadt	14	. . .	1.561	348	316	383	699	50	. . . .	. . .	. . .	14	. . .
Plan-Tachau	13	7	2.567	1.292	655	1.498	2.153	166	1.476	211	— 21·3	13	7
Postelberg-Laun	11	. . .	1.214	1.787	180	1.203	1.383	126	. . . .	. . .	. . .	11	. . .
Potscherad-Wurzmes	17	17	1.460	2.787	208	2.145	2.353	138	12.489	735	— 81·2	17	17
Schwarzenau-Waidhofen a./T.	10	10	3.986	1.028	695	1.106	1.801	180	1.715	172	+ 4·7	10	10
Strakonitz-Winterberg	32	32	7.438	3.123	1.894	4.240	6.134	192	4.616	144	+ 33·3	32	32
Unterkrainer Bahnen	134	134	24.238	17.244	10.244	40.840	51 084	381	35.798	267	+ 42·7	134	134
Vöcklabruck-Kammer	11	11	1.997	917	482	905	1.387	126	1.382	126	0	11	11
Welser Localbahn	54	54	13.182	1.786	3.579	2.203	5.782	107	5.393	100	+ 7·0	54	54
Wittmannsdorf - (Leobersdorf-) Ebenfurther Eisenbahn	17	17	5.255	21.398	1.113	6.953	8.066	474	10.767	633	— 25·1	17	17
Wodňan-Prachatitz	28	28	7.558	1.398	1.689	1.980	3.669	131	3.530	126	+ 4·0	28	28
Wotic-Selčan	17	17	2.208	1.340	892	1.836	2.728	160	3.093	182	— 12·1	17	17
Zeltweg-Fohnsdorf	8	8	1.464	32.756	176	9.291	9.467	1.183	11.366	14.21	— 16·7	8	8
II. K. k. Staatsbahnen im Privatbetriebe.													
Časlau-Zawratetz	24	24	2.177	9.398	570	7.283	7.853	327	7.142	297	+ 10·1	24	24
Königshan-Schatzlar	5	5	859	5.675	138	2.411	2.549	510	2 932	586	— 13·0	5	5
III. Privatbahnen unter Ausschluss der ad I b) angeführten Localbahnen.													
Aussig-Teplitzer Eisenbahn	101	101	135.633	696.393	31.347	365 851	397.198	3.933	431.016	4.267	— 7·8	101	101
Böhmische Nordbahn	320	320	159.168	160.748	62.881	260.378	323.259	1.010	331.274	1.035	— 2·4	320	320
Buschtěhrader Eisenbahn													
Linie lit. A	186	186	51.420	225.458	30.830	277.779	308.609	1.659	318 309	1.711	— 3·0	186	186
Linie lit. B	236	236	80.395	329.058	35.213	464.625	499.838	2.118	478.438	2.027	+ 4·5	236	236
Graz-Köflacher Eisenbahn u. B.-G.	91	91	28.106	74.411	10.641	144.940	155.581	1.710	134.434	1.477	+ 15·8	91	91
Kaiser Ferdinands-Nordbahn:													
Hauptbahnnetz	1.036	1.036	633.808	939.848	451.408	2,294.370	2,745.778	2.650	2,753.880	2.658	— 0·3	1.036	1.036
Localbahnen	281	259	66.257	32.960	14.217	31.630	45.847	163	45.520	176	— 7·4	281	259
Kaschau-Oderberger Eisenbahn:													
Oesterreichische Strecke	64	64	41.940	91.644	15.755	118.126	133.881	2.092	130.056	2 032	+ 3·0	64	64
Leoben-Vordernberger Bahn	15	15	6.109	47.305	1.470	28.818	30.288	2.019	32.276	2.152	— 6·2	15	15

Vom 1. Jänner bis 31. Jänner 1896 wurden befördert		Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis 31. Jänner								Differz. per Kilom. in Percent	Oder per Jahr und Kilom. gerechnet nach nebigen Ergebnissen d. abgelaufenen 1. Monats		Wiederholung des Namens der Eisenbahnen
		1896				1895							
Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.		1896	1895	
Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden					Gulden		
													Oesterr. Eisenbahnen.
													I. Staatseisenbahnbetrieb
2,197.649	2,027.127	1,586.978	5,566.214	7,153.192	899	1,460.950	5,062.691	6,523.641	821	+ 9·5	10.788	9.852	a) K. k. Staatsb. und vom Staate für eigene Rechnung betrieb. Bahnen incl. Wr. Verb.-B.
													b) Privatb. auf Rechnung d. Eigenth.
													Localbahnen:
4.990	6 079	548	2,418	2.966	198	641	2.257	2 898	193	+ 2·6	2.376	2.316	Asch-Rossbach
2.600	1.188	1.065	2.095	3.160	137	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. .	1.644	. .	Beneschau-Wlaschim
11.177	21.609	5.299	25.917	31.216	177	7.727	29.680	37.407	213	— 16·9	2.124	2.556	Bukowinaer Localb.
. . . . .	4.222	. . . .	2 839	2.839	355	. . . .	4.022	4.022	505	— 29·4	4.260	6.036	Dolina-Wygoda
3.535	1.939	1.402	2.906	4.308	215	1.318	3.585	4.903	245	— 12·2	2.580	2.940	Fehring-Fürstenfeld
3.594	380	856	587	1.443	90	602	365	967	60	+ 50·0	1.080	720	Friauler Bahn
6.396	1.618	1.613	2 030	3.643	93	1.481	1.847	3.328	85	+ 9·4	1.116	1.020	Fürstenfeld-Hartberg
3.328	1.798	1.058	3.065	4.123	133	727	3.466	4.193	135	— 1·5	1.596	1 620	Gailthal-Bahn
4.092	2.090	1.006	1.887	2.893	193	1.043	1.924	2.967	198	— 2·5	2.316	2.376	Gleisdorf-Weiz
1.306	442	264	659	923	115	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	1.380	. . .	Göpfritz-Gr. Sieghарts
1.835	5.051	282	5.008	5.290	160	445	5.696	6.141	186	— 14·0	1.920	2.232	Kolomeaer Localbahnen
12.756	6.823	8.860	9.519	18.379	207	9.458	9.488	18.946	213	— 2·8	2.484	2.556	Lemberg-Bełzec
1.030	75	416	133	549	25	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	300	. . .	Lemberg (Klep.)-Janow
8.307	6.983	2.435	10.017	12.452	138	2.375	8.613	10.988	122	+ 13·1	1.656	1.464	Mährische Westbahn
1.333	4.542	178	1.362	1.540	308	162	1.212	1.374	275	+ 12·0	3.696	3.300	Mösel-Hüttenberg
8.334	3.067	2.953	6.874	9.827	129	2.946	4.063	7.009	92	+ 40·2	1.548	1.104	Murthal-Bahn
1.561	348	316	383	699	50	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	600	. . .	Nakři-Netolitz—Net.-St
2 567	1.292	655	1.498	2.153	166	469	1.007	1.476	211	— 21·3	1.992	2.532	Plan-Tachau
1.214	1.787	180	1.203	1.383	126	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	1.512	. . .	Postelberg-Laun
1.460	2.787	208	2.145	2.353	138	237	12.252	12.489	735	— 81·2	1.656	8.820	Potschcrad-Wurzmes
3.986	1.028	695	1.106	1.801	180	622	1.093	1.715	172	+ 4·7	2.160	2.064	Schwarzenau-Waidhofen
7.438	3.123	1.894	4.240	6.134	192	1.781	2.835	4.616	144	+ 33·3	2.304	1.728	Strakonitz-Winterberg
24.238	17.244	10.244	40.840	51.084	381	8.042	27.756	35.798	267	+ 42·7	4.572	3 204	Unterkrainer Bahnen
1.997	917	482	905	1.387	126	522	860	1.382	126	0	1.512	1.512	Vöcklabruck-Kammer
13.182	1.786	3.579	2.203	5.782	107	3.151	2.242	5.393	100	+ 7·0	1.284	1.200	Welser Localbahnen
5.255	21.398	1.113	6.953	8.066	474	1.386	9.381	10.767	633	— 25·1	5.688	7.596	Wittmannsdorf-(Leobd.) Ebenfurther Eisenb.
7.558	1.398	1.689	1.980	3.669	131	1.474	2.056	3.530	126	+ 4·0	1.572	1.512	Wodňan-Prachatitz
2.208	1.340	892	1.836	2.728	160	846	2.247	3.093	182	— 12·1	1.920	2.184	Wotic-Selčan
1.464	32.756	176	9.291	9.467	1.183	209	11.157	11.366	1.421	— 16·7	14.196	17.052	Zeltweg-Fohnsdorf
													II. K. k. Staatsbahnen im Privatbetriebe
2 177	9 398	570	7.283	7.853	327	560	6.582	7.142	297	+ 10·1	3.924	3.564	Časlau-Zawratetz
859	5.675	138	2.411	2.549	510	103	2.829	2.932	586	— 13·0	6.120	7.032	Königshan-Schatzlar
													III. Privatbahnen unter Ausschluss der ad I b) angeführten
135.633	696.393	31.347	365.851	397.198	3.933	32.354	398.662	431.016	4.267	— 7·8	47.196	51.204	Aussig-Teplitzer Eisenb.
159.168	160.748	62.881	260.378	323.259	1.010	61.796	269.478	331.274	1.035	— 2·4	12.120	12.420	Böhmische Nordbahn
													Buschtěhrader Eisenb.
51.420	225.458	30.830	277.779	308.609	1.659	28.238	290.071	318.309	1.711	— 3·0	19.908	20.532	Linie lit. A
80.395	329.058	35.213	464.625	499.838	2.118	33.202	445.236	478.438	2.027	+ 4·5	25.416	24.324	Linie lit. B
28.106	74.411	10.641	144.940	155.581	1.710	10.341	124.093	134.434	1.477	+ 15·8	20.520	17.724	Graz-Köflacher Eisenb.
													Kaiser Ferdinands-Ndb.
633.808	939.848	451.408	2,294.370	2,745.778	2.650	422.157	2,331.723	2,753.880	2.658	— 0·3	31.800	31.896	Hauptbahnnetz
66.257	32.960	14.217	31.630	45.847	163	14.022	31.498	45.520	176	— 7·4	1.956	2.112	Localbahnen
													Kaschau-Oderberger B.
41.940	91.644	15.755	118.126	133.881	2.092	16.699	113.357	130.056	2.032	+ 3·0	25.104	24.384	Oesterr. Strecke
6 109	47.305	1.470	28.818	30.288	2.019	1 496	30.780	32.276	2.152	— 6·2	24.228	25 824	Leoben-Vordernberger

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebs-Länge im Monate Jänner 1896	1895	Im Monate Jänner 1896 wurden befördert: Personen	Güter	Die Einnahme betrug im Monate Jänner 1896: für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	pro Kilom.	1895: im Ganzen	pro Kilom.	Differz. per Kilom. in Percent	Durchschnittl. Betriebs-Länge vom 1. Jänner bis 31. Jänner 1896	1895
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden			Kilometer	
Oesterr. Nordwestbahn:													
Garantirte Strecken	628	628	227.909	237.937	168.083	574.090	742.173	1.182	735.830	1.172	+ 0·6	628	628
Ergänzungsnetz	308	308	116.139	285.849	68.071	408.202	476.273	1.546	450.928	1.464	+ 5·6	308	308
Oest.-ung. Staatseisenbahn-Ges.:													
Oesterreichische Linien	1.366	1.366	516.399	696.528	395.539	1,514.950	1,910.489	1 399	1,905.677	1.395	+ 0·3	1.366	1.366
Ostrau-Friedlander Eisenbahn	33	33	23.284	21.207	5.908	19.578	25.486	772	24.801	752	+ 2·7	33	33
Südbahn-Gesellschaft:													
Hauptnetz und Localbahnen in Oesterreich	1.513	1.513	680.092	389.823	566.670	1,965.905	2,532.575	1.674	2,443.363	1.615	+ 3·7	1.513	1.513
Localb. Mödling-Brühl (elektr. Betrieb)	4	4	4.278	. . . .	646	. . . .	646	162	588	147	+ 10·2	4	4
Südnorddeutsche Verbindungsb.	285	285	122.878	138.588	52.866	231.729	284.595	998	283.735	995	+ 0·3	285	285
Wien-Aspang Bahn	89	89	61.889	36.546	17.317	28.513	45.830	515	44.751	503	+ 2·4	89	89
Wien-Pottend.-Wr.-Neustädter B.	65	65	19.939	47.708	6.560	58.888	65.448	1.007	71.058	1.093	— 7·9	65	65
Selbstständige Localbahnen.													
Auspitzer Localbahn	7	7	4.411	1.215	489	729	1.218	174	1.269	181	— 3·9	7	7
Böhmische Commercialbahnen	193	191	21.123	22.424	5.795	26 261	32.056	166	31.416	164	+ 1·2	194	191
Bozen-Meraner Bahn	31	31	15.927	4.581	9.554	9.684	19.238	621	18.184	587	+ 5·9	31	31
Deutschbrod-Humpoletz	25	25	1.395	985	664	1.904	2.568	103	3.376	135	— 23·7	25	25
Gr.-Priesen—Wernstadt—Auscha	25	25	2.084	1.998	711	3.152	3.863	154	4.205	168	— 8·3	25	25
Kremsthal-Bahn	70	70	15.517	8.049	4.983	11.027	16.010	229	15.735	225	+ 1·7	70	70
Kuttenberger Localbahn	3	3	8.956	5.186	939	2.256	3.195	1.065	2.268	756	+ 40·9	3	3
Mori-Arco-Riva a/G.	24	24	5.796	1.070	3.724	2.024	5.748	240	5.746	239	+ 0·4	24	24
Mühlkreis-Bahn	58	58	6.758	1.275	4.236	6.255	10.491	181	9.516	164	+ 10·4	58	58
Neutitscheiner Localbahn	8	8	7.615	5.452	1.375	4.201	5.576	697	5.879	735	— 5·2	8	8
Reichenau a/K.-Solnitzer Localb.	15	15	1.940	1.764	582	1.985	2.567	171	4.167	278	— 38·5	15	15
Radkersburg-Luttenberg L.-B.	25	25	2.449	386	758	913	1.671	67	1.290	52	+ 28·8	25	25
Reichenberg-Gablonz-Tannwald	34	34	38.921	13.913	12.944	12.357	25.301	744	25.895	762	— 2·4	34	34
Salzburg-Oberndorf (S. E. u. Tr.-G.)	7	. . .	1.696	250	455	552	1.007	144	. . . .	. . .	. . .	7	. . .
Salzkammergut-Localbahn-Ges.	67	67	8.007	2.294	3.133	3.003	6.136	92	6.199	93	— 1·1	67	67
Stauding-Stramberger Localbahn	18	18	5.864	20.996	1 233	13.587	14.820	823	12.397	689	+ 19·5	18	18
Steyrthal-Bahn	48	48	9.215	3.411	2.730	4.010	6.740	140	7.055	147	— 4 8	48	48
Swolenowes-Smečna Localbahn	10	10	1.536	26.280	143	20.106	20.249	2.025	21.030	2.103	— 3·7	10	10
Steiermärkische Landesbahnen:													
Cilli-Wöllan	39	39	4.975	10.714	1.712	13.159	14.871	381	13.068	335	+ 13·7	39	39
Preding-Wieselsdorf—Stainz, Pöltschach-Gonobitz, Kapfenberg—Au-Seewiesen	49	49	5.799	4.333	1.510	3.961	5.471	112	5.369	110	+ 1·8	49	49
Welchau-Wickwitz—Giesshübl Sauerbrunn	8	. . .	. . . .	676	. . . .	957	957	107	. . . .	. . .	. . .	8	. . .
Dampftramways.													
Brünner Localeisenbahn-Ges.	10	10	51.801	5.606	5.078	3.461	8.539	854	7.432	743	+ 14·9	10	10
Dampftramway-Gesellsch. vorm. Krauss & Co.	42	40	150.784	293	17.911	507	18.418	439	17.277	432	+ 1·6	42	40
Innsbruck-Hall Localbahn	12	12	31.775	. . . .	4.617	. . . .	4.617	385	3.870	323	+ 19·2	12	12
Kahlenberg Eisenbahn-Gesellsch.: Dampftramway Wien-Nussdorf	7	7	110.484	. . . .	8.163	. . . .	8.163	1.166	7.662	1.095	+ 6·5	7	7
Mähr.-Ostrau—Witkowitz Localb.	7	7	68.831	1.116	4.675	507	5.182	740	4.860	694	+ 6·6	7	7
Neue Wiener Tramway-Gesellsch. (Dampftr. Westbahnlinie-Baumgarten-Hütteldorf)	6	6	76.620	. . . .	5.874	. . . .	5.874	979	5.133	856	+ 14·4	6	6
Salzburger Eisenb. u. Tramw.-Ges.	14	14	3.662	3 369	588	2.430	3.018	215	2.286	163	+ 31·9	14	14
Wiener Localb.-A.-G. (Dampftr. Wien-Wr. Neudf.-Guntramsdf.)	18	14	44.062	3.218	4.488	1.208	5.696	316	4.361	312	+ 1·3	18	14
Summe	16.521	16.376	6,033.572	6,800.175	3,682.530	14,666.375	18,348 905	1.111	17,593.362	1.074	+ 3·4	16.521	16.376

Vom 1. Jänner bis Ende Jänner 1896 wurden befördert: Personen Anzahl	Güter Tonnen	Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis 31. Jänner 1896: für Personen und Gepäck (Gulden)	1896: für Güter (Gulden)	1896: im Ganzen (Gulden)	1896: per Kilom. (Gulden)	1895: für Personen und Gepäck (Gulden)	1895: für Güter (Gulden)	1895: im Ganzen (Gulden)	1895: per Kilom. (Gulden)	Differz. per Kilom. in Percent	Oder per Jahr und Kilom. gerechnet nach nebigen Ergebnissen d. abgelaufenen 1 Monats 1896 (Gulden)	1895 (Gulden)	Wiederholung des Namens der Eisenbahnen
													Oesterr. Nordwestbahn:
227.909	237.937	168.083	574.090	742.173	1.182	155.433	580.397	735.830	1.172	+ 0·6	14.184	14.064	Garantirte Strecken
116.139	285.849	68.071	408.202	476 273	1.546	63.135	387.793	450.928	1.464	+ 5·6	18.552	17.568	Ergänzungsnetz
													Oest.-ung. Staatsb.-Ges.
516.399	696.528	395.539	1,514.950	1,910.489	1.399	383.751	1,521.926	1,905.677	1.395	+ 0·3	16.788	16.740	Oesterr. Linien
23 284	21.207	5 908	19.578	25.486	772	5.857	18.944	24.801	752	+ 2·7	9.264	9.024	Ostrau-Friedlander Eb.
													Südbahn-Gesellschaft:
680.092	389.823	566.670	1,965.905	2,532.575	1.674	508.282	1,935.081	2,443.363	1.615	+ 3·7	20.088	9.380	Hauptnetz u. Localb. in Oesterreich
4.278	. . . . .	646	. . . . .	646	162	588	. . . . .	588	147	+ 10·2	1.944	1.764	Localb. Mödling-Brühl (elektr. Betrieb)
122.878	138.588	52.866	231.729	284.595	998	46.299	237.436	283.735	995	+ 0·3	11.976	11.940	Südnordd. Verbindgsb.
61.889	36.546	17.317	28.513	45.830	515	16.399	28.352	44.751	503	+ 2·4	6.180	6.036	Wien-Aspang Bahn
19.939	47.708	6.560	58.888	65.448	1.007	5.546	65.512	71.058	1.093	— 7·9	12.084	13.116	Wien-Pottd.-Wr. Neust.
													Selbstständige Localb.
4.411	1.215	489	729	1.218	174	467	802	1.269	181	— 3·9	2.088	2.172	Auspitzer Localbahn
21.123	22.424	5.795	26.261	32.056	166	5.007	26.409	31.416	164	+ 1·2	1.992	1.968	Böhm. Commerialb.
15.927	4.581	9.554	9.684	19.238	621	8.888	9.296	18.184	587	+ 5·9	7.452	7.044	Bozen-Meraner Bahn
1.395	985	664	1.904	2.568	103	582	2.794	3.376	135	— 23·7	1.236	1.620	Deutschbrod-Humpoletz
2.084	1 998	711	3.152	3.863	154	667	3.538	4.205	168	— 8·3	1.848	2.016	Gr.-Priesen-W.-Auscha
15.517	8.049	4.983	11.027	16.010	229	4.708	11.027	15.735	225	+ 1·7	2.748	2.700	Kremsthal-Bahn
8.956	5.186	939	2.256	3.195	1.065	789	1.479	2.268	756	+ 40·9	12.780	9.072	Kuttenberger Localb.
5.796	1.070	3.724	2.024	5.748	240	4.050	1.696	5 746	239	+ 0·4	2.880	2.868	Mori-Arco-Riva a. G.
6.758	1.275	4.236	6.255	10.491	181	4.007	5.509	9.516	164	+ 10·4	2.172	1.968	Mühlkreis-Bahn
7.615	5.452	1 375	4.201	5.576	697	1.396	4.483	5.879	735	— 5·2	8.364	8.820	Neutitscheiner Localb.
1.940	1.764	582	1.985	2.567	171	574	3.593	4 167	278	— 38·5	2.052	3.336	Reichenau a/K.-Solnitz
2.449	386	758	913	1.671	67	656	634	1.290	52	+ 28·8	804	624	Radkersburg-Luttenbg.
38.921	13.913	12.944	12.357	25.301	744	12.445	13.450	25.895	762	— 2·4	8.928	9.144	Reichenberg-Gablonz-T.
1.696	250	455	552	1.007	144	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	1.728	. . .	Salzburg-Oberndorf
8.007	2.294	3.133	3.003	6.136	92	2.800	3.399	6.199	93	— 1·1	1.104	1.116	Salzkammergut-Localb.
5.864	20.996	1.233	13 587	14.820	823	1 073	11.324	12.397	689	+ 19·5	9.876	8.268	Stauding-Stramberger
9.215	3.411	2.730	4.010	6.740	140	2.688	4.367	7.055	147	— 4·8	1.680	1.764	Steyrthal-Bahn
1.536	26.280	143	20.106	20.249	2.025	143	20.887	21.030	2.103	— 3·7	24.299	25.236	Swoleňowes-Smečna
													Steiermärk. Landesb.:
4.975	10.714	1.712	13.159	14.871	381	1.688	11.380	13.068	335	+ 13·7	4.572	4.020	Cilli-Wöllan
5.799	4.333	1.510	3.961	5.471	112	1.633	3.736	5.369	110	+ 1·8	1.344	1.320	{Preding-Wdf.-Stainz / Pöltschach-Gonobitz / Kapfenberg-Seewies.
. . . . .	676	. . . .	957	957	107	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	1.284	. . .	Welchau-Wickwitz — Giesshübl Sauerbr.
													Dampftramway.
51.801	5.606	5.078	3.461	8.539	854	4.043	3.389	7.432	743	+ 14·9	10.248	8.916	Brünner Localeisenb.-G.
150.784	293	17.911	507	18.418	439	16.544	733	17.277	432	+ 1·6	5.268	5.184	Dampftramway-Ges. vorm. Krauss & Co.
31.775	. . . . .	4.617	. . . . .	4.617	385	3.870	. . . . .	3.870	323	+ 19·2	4.620	3.876	Innsbruck-Hall i. T.
													Kahlenberg-Eisenb.-G.:
110.484	. . . . .	8.163	. . . . .	8.163	1.166	7.662	. . . . .	7.662	1 095	+ 6·5	13.992	13.140	Dampftr. Wien-Nussd.
68.831	1.116	4.675	507	5.182	740	4.363	497	4.860	694	+ 6·6	8.880	8.328	Mähr.-Ostrau-Witkowitz
76.620	. . . . .	5.874	. . . . .	5.874	979	5.133	. . . . .	5.133	856	+ 14·4	11.748	10.272	Neue Wiener Tramway (Dampftr. Westbahnlinie-Hütteldorf)
3.662	3.369	588	2.430	3.018	215	591	1.695	2.286	163	+ 31·9	2 580	1.956	Salzburger Eisenb. u. Tr.
44.062	3 218	4.488	1.208	5.696	316	3.543	818	4.361	312	+ 1·3	3.792	3.744	Wr.Localb.-A.-G. (Wien-Wr.Neudorf-Guntrsd.)
6,033.572	6,800.175	3,682.530	14,666.375	18,348 905	1.111	3,414.882	14,178.480	17,593.362	1.074	+ 3·4	13.332	12.888	**Summe**

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebs-Länge im Monate Jänner 1896 (Kilometer)	Durchschnittl. Betriebs-Länge im Monate Jänner 1895 (Kilometer)	Im Monate Jänner 1896 wurden befördert: Personen (Anzahl)	Im Monate Jänner 1896 wurden befördert: Güter (Tonnen)	Die Einnahme betrug im Monate Jänner 1896: für Personen und Gepäck (Gulden)	1896: für Güter (Gulden)	1896: im Ganzen (Gulden)	1896: pro Kilom. (Gulden)	1895: im Ganzen (Gulden)	1895: pro Kilom. (Gulden)	Differenz per Kilom. in Percent	Durchschnittl. Betriebs-Länge vom 1. Jänner bis 31. Jänner 1896 (Kilometer)	Durchschnittl. Betriebs-Länge vom 1. Jänner bis 31. Jänner 1895 (Kilometer)
Ungarische Eisenbahnen.													
I. Bahnen in Verwaltung der Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen.													
a) Kgl. Ungar. Staatsbahnen:	7.559	7.550	2,050.000	1,276.000	1,314.300	4,403.200	5,717.500	756	5,558.863	736	+ 2·7	7.559	7.550
b) Privatbahnen:													
Fünfkirchen-Barcser Bahn . . .	68·1	68·1	21.100	16.000	9.500	25.500	35.000	514	32.914	483	+ 6·4	68·1	68·1
Localbahnen:													
Bács-Bodrogher Comitatsbahnen	108·6	108·6	18.000	3.000	9.000	6.000	15.000	138	13.997	129	+ 7·0	108·6	108·6
Bája-Zombor-Neusatz	144·9	. . .	18.000	3.000	9.000	6.000	15.000	103	. . . .	. . .	. . .	144·9	. . .
Bálaton-St.György-Somogy-Szobb	59·3	59·3	4.700	1.300	1.900	1.700	3.600	61	3.200	54	+ 13·0	59·3	59·3
Békés-Csanáder Bahn	82·7	82·7	7.500	2.500	3.000	5.000	8.000	97	5.060	61	+ 59·0	82·7	82·7
Békéser Comitatsbahnen	49·1	49·1	3.800	1.700	1.900	2.600	4.500	92	3.753	76	+ 21·1	49·1	49·1
Biharer Vicinalbahnen	131·9	131·9	18.000	4.500	9.000	9.000	18.000	136	13.645	103	+ 32·0	131·9	131·9
Budapest-Gran Localbahn . . .	44·7	. . .	7.000	1.700	3.400	3.500	6.900	154	. . . .	. . .	. . .	42·7	.
Budapest-Lájosmizse Localbahn .	63·2	63·2	5.200	2.300	2.600	3.500	6.100	96	6.352	100	— 4·0	63·2	63·2
Csetnekthal-Bahn	25·8	25·8	1.300	1.500	400	3.000	3.400	143	3.250	137	+ 4·4	23·8	23·8
Debreczin-Füzesabony-Ohát-Kócs-Polgar Localbahn	136·1	136·1	10.300	4.400	6.200	8.800	15.000	110	13.632	100	+ 10·0	136·1	136·1
Debreczin—Hajdu-Nánáser Bahn	56·8	56·8	7.800	3.100	3.900	4.100	8.000	141	6.748	119	+ 18·6	56·8	56·8
Debreczin—Nagy-Léta L.-B. . .	39·4	39·4	5.000	800	2.000	1.200	3.200	81	2.833	72	+ 12·5	39·4	39·4
Felek-Fogaraser Bahn	51·9	51·9	4.000	1.500	2.000	3.000	5.000	96	4.068	78	+ 23·1	51·9	51·9
Gran-Almás-Füzitö Localbahn .	50·2	50·2	4.900	4.700	2.100	9.500	11.600	231	12.674	252	— 8·3	50·2	50·2
Gr.-Kikinda—Gr.-Becskereker B.	70·4	70·4	22.000	6.000	11.000	12.000	23.000	327	21.203	301	+ 8·6	70·4	70·4
Grosswardein-Belényes-Váskoh-B.	116·6	116·6	10.000	4.000	5.000	8.000	13.000	111	11.226	96	+ 15·6	116·6	116·6
Gyula-Fehervar-Zalathna Localb.	37·4	. . .	3.800	1.600	1.900	3.100	5.000	134	. . . .	. . .	. . .	37·4	. . .
Háromszéker Localbahnen . . .	118·5	118·5	20.000	5.500	10.000	11.000	21.000	177	18.845	159	+ 11·3	118·5	118·5
Hermannstadt—N.-Disznod . . .	11·9	11·9	2.000	200	400	400	800	67	407	34	+ 97·1	11·9	11·9
Hermannstadt-Rothenthurmpass .	32·2	32·2	3.600	1.600	1.800	2.700	4.500	140	4.001	124	+ 12·9	32·2	32·2
Hidegkut-Gyönk-Tamási-Miklosv.	12·5	12·5	1.000	650	400	700	1.100	88	1.032	83	+ 6·0	12·5	12·5
Kaposvár-Mocsolád Localbahn .	26·2	26·2	300	500	600	900	1.500	57	625	24	+ 137·5	26·2	26·2
Kaschau-Torna Localbahn . . .	59·1	59·1	7.200	4.300	3.600	6.400	10.000	169	8.811	149	+ 13·4	59·1	59·1
Kecskemét-Füllöpszállás L.B. .	41·9	. . .	2.000	250	700	500	1.200	29	. . . .	. . .	. . .	41·9	. . .
Kis-Ujszállás-Dévavanya-Gyoma	45·5	45·5	3.000	2.300	1.500	3.500	5.000	110	4.433	97	+ 13·4	45·5	45·5
Körös-Belovár Localbahn . . .	32·4	32·4	3.600	1.100	1.800	2.200	4.000	123	3.236	100	+ 23·0	32·4	32·4
Kun-Szt. Márton—Szentes V.-B. .	22·2	22·2	2.700	1.400	1.100	1.900	3.000	135	2.087	94	+ 43·6	22·2	22·2
Máros-Ludás—Bistritz Localb. .	110·3	110·3	4.200	2.200	2.100	3.200	5.300	48	5.169	47	+ 2·1	110·3	110·3
Máros-Vásárhely—Szász-Régen .	32·3	32·3	3.300	1.700	2.000	2.500	4.500	139	4.039	125	+ 11·2	32·3	32·3
Matraer Vicinalbahnen	132·9	132·9	10.700	3.100	4.300	6.200	10.500	79	9.666	73	+ 8·2	132·9	132·9
Mezötur-Turkéver Eisenbahn . .	15·3	15·3	1.600	500	500	600	1.100	72	1.043	68	+ 5·9	15·3	15·3
Muránythal-Bahn	40·9	40·9	2.700	1.900	1.200	3.800	5.000	122	4.910	120	+ 1·7	40·9	40·9
Nyiregyháza-Maté-Szalkaer E. .	57	57	4.000	2.100	2.800	4.300	7.100	125	6.286	110	+ 13·7	57	57
Petroszény-Lupény Localb. . . .	18·1	18·1	4.000	7.700	2.000	10.000	12.000	663	11.849	654	+ 1·5	18·1	18·1
Pressburg-Dunaszerdahely L.B. .	44	. . .	7.000	3.500	3.500	7.000	10.500	239	. . . .	. . .	. . .	44	. . .
Puszta Tenyö—Kun-Szt. Márton .	34·6	34·6	3.200	2.300	1.600	3.400	5.000	144	6.350	183	— 21·3	34·6	34·6
Raab-Veszprém-Uj-Dombovár . .	120·5	. . .	5.800	1.300	2.900	2.600	5.500	46	. . . .	. . .	. . .	120·5	. . .
Ruma-Vrdnik Localbahn	17·4	17·4	600	2.000	200	2.300	2.500	144	2.139	122	+ 18·0	17·4	17·4
Slavonische Localbahn	121·1	121·1	13.000	4.500	6.900	9.100	16.000	132	12.236	101	+ 30·7	121·1	121·1
Somogy-Szobb-Bárcser Bahn . .	47·1	47·1	5.300	1.800	2.400	2.400	4.500	95	4.256	90	+ 5·6	47·1	47·1
Steinamanger-Pinkafeld Localb. .	52·4	52·4	10.000	3.000	5.000	6.000	11.000	210	9.306	177	+ 18·7	52·4	52·4
Steinamanger-Rum L.-B.	21	21	6.400	500	1.600	500	2.100	100	2.379	113	— 11·5	21	21
Száthmar-Nagybányaer L.-B. . .	60·4	60·4	6.100	3.800	4.300	7.700	12.000	199	11.179	185	+ 7·6	60·4	60·4
Szekler Bahn	35·3	35·3	3.500	1.400	2.500	2.000	4.500	127	3.975	112	+ 13·4	35·3	35·3
Szt. Lörincz-Slatina-Našicer L. B.	93·2	. . .	6.000	3.000	3.000	6.000	9.000	96	. . . .	. . .	. . .	93·2	. . .
Szentes—Hod-Mezö-Vásarhély .	34·6	34·6	6.800	450	3.400	600	4.000	116	3.656	106	+ 9·4	34·6	34·6
Szilágyságer Eisenbahn	107·8	107·8	6.300	5.000	8000	8.000	16.000	148	14.535	135	+ 9·7	107·8	107·8
Taraczthal-Bahn	32·9	32·9	500	100	200	200	400	12	305	9	+ 33·3	32·9	32·9
Temesvár—Nagy-Szt. Miklos . .	62·9	. . .	7.000	800	3.500	1.500	5.000	79	. . . .	. . .	. . .	62·9	. . .
Ujszász-Jaszapáther Eisenbahn .	31·6	31·6	2.800	2.000	1.400	2.600	4.000	127	3.752	119	+ 6·8	31·6	31·6
Versec—Kubin-Dunapart	84·6	84·6	6.000	1.500	3.000	3.000	6.000	71	4.785	57	+ 24·6	84·6	84·6
Vinkovce-Brčka Bahn	53·1	53·1	2.100	8.300	2.600	9.200	11.800	222	11.647	219	+ 1·4	53·1	53·1
Warasdin-Golubovecer Localb. .	36·5	36·5	1.300	500	650	750	1.400	38	1.668	46	— 17·4	36·5	36·5
Westungar. Localbahnen (Transdanub. Vicinalb.-Act.-Ges.) . .	340·3	297·3	40.000	25.000	19.000	51.000	70.000	206	50.056	168	+ 22·6	340·3	297·3
Zagorianer Bahn	128·8	128·8	16.000	7.100	8.000	14.200	22.200	172	21.148	164	+ 4·9	128·8	128·8
Zolyom-Brezó—Tiszolczer Localb.	26·3	. . .	2.600	3.600	700	7.300	8.000	304	. . . .	. . .	. . .	26·3	. . .
Zsebely-Csákovarer Localbahn .	48·1	8·2	2.000	900	1.000	1.000	2.000	41	915	112	— 63·4	48·1	8·2
Zsitvathal-Bahn	44·7	40·7	4.700	1.800	1.900	3.600	5.500	123	4.220	104	+ 18·3	44·7	40·7

Vom 1. Jänner bis 31. Jänner 1896 wurden befördert		Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis 31. Jänner 1896				1895				Differz. per Kilom. in Percent	Oder per Jahr und Kilom. gerechnet nach nebigen Ergebnissen d. abgelaufenen 1. Monats		Wiederholung des Namens der Eisenbahnen
Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.		1896	1895	
Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden					Gulden		
													Ungar. Eisenbahnen.
													I. Bahnen in Verwaltung der Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen.
2,050.000	1,276.000	1,314.300	4,403.200	5,717.500	756	1,313.105	4,245.758	5,558.863	736	+ 2·7	9072	8.832	a) Kgl. Ung. Staatsb.
													b) Privatbahnen.
21.100	16.000	9.500	25.500	35.000	514	9.164	23.750	32.914	483	+ 6·4	6.168	5.796	Fünfkirchen-Báreser B.
													Localbahnen:
18.000	3.000	9 000	6.000	15.000	138	9.264	4.733	13.997	129	+ 7·0	1.656	1.548	Bács-Bodrogher Com. B.
18.000	3.000	9.000	6.000	15.000	103	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	1.236	. . .	Baja-Zombor-Neusatz
4.700	1.300	1.900	1.700	3.600	61	1.535	1.665	3.200	54	+ 13·0	732	648	Bálat.-St. G.-Som.-Szobb
7.500	2.500	3.000	5.000	8.000	97	3.175	1.885	5.060	61	+ 59·0	1.164	732	Békés-Csanáder Bahn
3.800	1.700	1.900	2.600	4.500	92	1.754	1.999	3.753	76	+ 21·1	1.104	912	Békéser Comitatsbahnen
18.000	4.500	9.000	9.000	18.000	136	8.347	5.298	13.645	103	+ 32·0	1.632	1.236	Biharer Vicinalbahn
7.000	1.700	3.400	3.500	6.900	154	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	1.848	. . .	Budapest-Gran Localb.
5.200	2.300	2.600	3.500	6.100	96	3.073	3.279	6.352	100	— 4·0	1.152	1.200	Budapest-Lájosmizse
1.300	1.500	400	3.000	3.400	143	474	2.776	3.250	137	+ 4·4	1.716	1.644	Csetnekthal-Bahn
10.300	4.400	6.200	8.800	15.000	110	5.831	7.801	13.632	100	+ 10·0	1.320	1.200	Debreczin—Füzesabony—Ohát-Kócs-Polgar
7.800	3.100	3.900	4.100	8.000	141	3.814	2.934	6.748	119	+ 18·6	1.692	1.428	Debreczin-Hajdu-Nánás
5.000	800	2.000	1.200	3.200	81	2.204	629	2.833	72	+ 12·5	972	864	Debreczin—Nagy-Léta
4.000	1.500	2.000	3.000	5.000	96	2.189	1.879	4.068	78	+ 23·1	1.152	936	Felek-Fogaraser Bahn
4.900	4.700	2.100	9.500	11.600	231	2.206	10.468	12.674	252	— 8·3	2.772	3.024	Gran—Almás-Füzitö
22.000	6.000	11.000	12.000	23.000	327	10.694	10.509	21.203	301	+ 8·6	3.924	3.612	G. Kikinda-G. Becskerek
10.000	4.000	5.000	8.000	13.000	111	4.716	6.510	11.226	96	+ 15·6	1.332	1.152	Grosswardein-B.-Vaskoh
3.800	1.600	1.900	3.100	5.000	134	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	1.608	. . .	Gyula-Feherv.-Zalathna
20.000	5.500	10.000	11.000	21.000	177	10.770	8.075	18.845	159	+ 11·3	2.124	1.908	Háromszéker Localb.
2 000	200	400	400	800	67	343	64	407	34	+ 97·1	804	408	Hermannst.-N. Disznod
3.600	1.600	1.800	2.700	4.500	140	2.537	1.464	4 001	124	+ 12·9	1.680	1.488	Hermannst.-Rothenthp.
1.000	650	400	700	1.100	88	426	606	1.032	83	+ 6·0	1.056	996	Hidegkut-Gyönk-Tamási
300	500	600	900	1.500	57	460	165	625	24	+137·5	684	288	Kaposvár-Mocsolad
7.200	4.300	3.600	6.400	10.000	169	3.378	5.433	8.811	149	+ 13·4	2.028	1.788	Kaschau-Torna
2.000	250	700	500	1.200	29	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	348	. . .	Kecskem. - Füllöpszállás
3.000	2.300	1.500	3.500	5.000	110	1.697	2.736	4.433	97	+ 13·4	1.320	1.164	Kis-Ujszállás-D.-Gyoma
3.600	1.100	1.800	2.200	4.000	123	1.846	1.390	3.236	100	+ 23·0	1.476	1.200	Körös-Belovár Localb.
2.700	1.400	1.100	1.900	3.000	135	815	1.272	2.087	94	+ 43·6	1.620	1.128	Kun-Szt. Márton-Szentes
4.200	2.209	2.100	3.200	5.300	48	1.875	3.294	5.169	47	+ 2·1	576	564	Máros-Ludás—Bistritz
3.300	1.700	2.000	2.500	4.500	139	2.174	1.865	4.039	125	+ 11·2	1.668	1.500	M.-Vásárhely-Sz.-Régen
10.700	3.100	4 300	6.200	10.500	79	3.835	5.831	9.666	73	+ 8·2	948	876	Matraer Vicinalbahnen
1.600	500	500	600	1.100	72	542	501	1.043	68	+ 5·9	864	816	Mezötur-Turkever E.
2.700	1.900	1.200	3.800	5.000	122	1.171	3.739	4.910	120	+ 1·7	1.464	1.440	Muránythalbahn
4.000	2.100	2.800	4.300	7.100	125	2.664	3.622	6.286	110	+ 13·7	1.500	1.320	Nyiregyháza-M.-Szalka
4.000	7.700	2.000	10.000	12.000	663	699	11.150	11.849	654	+ 1·5	7.956	7.848	Petroszény-Lupény
7.000	3.500	3.500	7.000	10.500	239	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	2.868	. . .	Pressburg-Dunaszerdah.
3.200	2.300	1.600	3.400	5.000	144	2.775	3.575	6.350	183	— 21·3	1.728	2.196	P. Tenyö-K. Szt. Márton
5.800	1.300	2.900	2.600	5.500	46	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	552	. . .	Raab-Veszp.-Uj-Domb.
600	2.000	200	2.300	2.500	144	70	2.069	2.139	122	+ 18·0	1.728	1.464	Ruma-Vrdnik
13.000	4.500	6.900	9.100	16.000	132	4.221	8.015	12.236	101	+ 30·7	1.484	1.212	Slavonische Localbahn
5.300	1.800	2.400	2.100	4.500	95	2.309	1.947	4.256	90	+ 5·6	1.140	1.080	Somogy-Szobb-Bares
10.000	3.000	5.000	6.000	11.000	210	4.550	4.756	9.306	177	+ 18·7	2.520	2.124	Steinamanger-Pinkafeld
6.400	500	1.600	500	2.100	100	1.112	1.267	2.379	113	— 11·5	1.200	1.356	Steinamanger-Rum
6.100	3.800	4.300	7.700	12.000	199	3.762	7.417	11.179	185	+ 7·6	2.388	2.220	Száthmar-Nagybánya
3.500	1.400	2.500	2.000	4.500	127	2.193	1.782	3.975	112	+ 13·4	1.521	1.334	Székler Bahn
6.000	3.000	3 000	6.000	9.000	96	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	1.152	. . .	Szt. Lörincz—Slatina
6.800	450	3.400	600	4 000	116	2.709	947	3.656	106	+ 9·4	1.392	1.272	Szentes-H.-M.-Vásárhely
6.300	5.000	8.000	8.000	16.000	148	4.925	9.610	14.535	135	+ 9·7	1.776	1.620	Szilágyságer Eisenb.
500	100	200	200	400	12	197	108	305	9	+ 33·3	144	108	Taraczthal-Bahn
7.000	800	3.500	1.500	5.000	79	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	948	. . .	Temesvár-N. Szt. Miklos
2.800	2.000	1.400	2.600	4.000	127	1.426	2.326	3.752	119	+ 6·8	1.524	1.428	Ujszász-Jaszapáther E.
6.000	1.500	3.000	3.000	6.000	71	2.766	2.019	4.785	57	+ 24·6	852	681	Versce—Kubin-Dunap.
2.100	8.300	2.600	9.200	11.800	222	3.077	8.570	11.647	219	+ 1·4	2.664	2.628	Vinkovce-Brčka
1.300	500	650	750	1.400	38	1.042	626	1.668	46	— 17·4	456	552	Warasdin-Golubovec
40.000	25.000	19.000	51.000	70.000	206	14.764	35.292	50.056	168	+ 22·6	2.472	2.016	Westungar. Localbahn (Transd. Vicb.-A.-G.)
16.000	7.100	8.000	14.200	22.200	172	8.200	12.948	21.148	164	+ 4·9	2.064	1.968	Zagorianer Bahn
2.600	3.600	700	7.300	8.000	304	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	3.648	. . .	Zolyom-Brezó-Tiszolez
2.000	900	1.000	1.000	2.000	41	677	238	915	112	— 63·4	492	1.344	Zsebely-Csákovárer Lb.
4.700	1.800	1.900	3.600	5.500	123	991	3.229	4.220	104	+ 18·3	1.476	1.248	Zsitvathal-Bahn

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebs-Länge im Monate Jänner 1896	1895	Im Monate Jänner 1896 wurden befördert: Personen	Güter	Die Einnahme betrug im Monate Jänner 1896: für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	pro Kilom.	1895: im Ganzen	pro Kilom.	Differz. per Kilom. in Percent	Durchschnittl. Betriebs-Länge vom 1. Jänner bis 31. Jänner 1896	1895
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden			Kilometer	
II. Privatbahnen in eigener Verwaltung.													
Kaschau-Oderberger Eisenbahn ungar. Strecken	384	384	86.900	203.883	44.326	221.422	265.748	692	205.088	534	+ 29·6	384	384
Mohács-Fünfkirchner Bahn	67·6	67·6	4.443	27.702	2.303	28.871	31.174	461	43.695	646	— 28·6	67·6	67·6
Raab-Oedenburg-Ebenfurther B.	120	120	44.094	37.481	13.280	51.546	64.826	540	66.347	553	— 2·4	120	120
Südbahn-Gesellsch., ungar. Linien	704	704	122.260	157.055	120.564	422.621	543.185	772	524.176	745	+ 3·6	704	703
Selbstständige Localbahnen:													
Arader u. Csanáder vereinigte E.	351	325	48.480	42.920	27.300	70.330	97.630	278	78.430	241	+ 15·3	351	325
Belisće-Kapelna (Slavon. Drauth.) Vicinalbahn	38·3	38·3	454	10.392	155	8.897	9.052	236	8.846	231	+ 2·2	38·3	38·[cut off]
Borossebes-Menyházaer Localb.	21	21	329	1.724	120	1.460	1.580	75	830	40	+ 87·5	21	21
Barcs-Pakraczer Eisenbahn	123	123	3.834	9.922	3.642	16.528	20.170	164	23.343	190	— 13·7	123	123
Budapester Localbahnen	47	42·2	150.098	8.650	21.504	1.533	23.037	490	19.082	452	+ 8·4	47	42·[cut off]
Budapest-Szt. Lörincz Eisenbahn	8	8	47.931	1.782	4.990	872	5.862	733	4.460	558	+ 31·4	8	8
Eperies-Bartfeld	44·8	44·8	3.695	1.310	2.187	2.340	4.527	101	7 039	157	— 35·7	44 8	44·[cut off]
Gölnitzthal-Bahn	33	33	3.659	11.803	769	11.667	12.436	377	16.565	502	— 24·9	33	33
Güns-Steinamanger Vicinalbahn	17	17	6.634	1.159	1.639	1.568	3.207	189	2.776	163	+ 16·0	17	17
Haraszti-Ráczkever Localbahn	27	27	12.155	811	2.133	734	2.867	106	2.724	101	+ 5·0	27	27
Holics-Gödinger Localbahn	3·4	3·4	1.457	880	174	484	658	194	835	246	— 21·1	3·4	3·[cut off]
Késmark—Szepes-Bélá L.B.	9	9	2.096	3.847	328	927	1.255	139	1.205	134	+ 3·7	9	9
Keszthély—Balaton-Szt. György	10	10	2.723	1.014	881	1.230	2.111	211	1.706	171	+ 23·4	10	10
Löcsethal-Bahn	13	13	3.300	1.077	1.022	857	1.879	144	1.949	149	— 3·4	13	13
Marmaroser Salzbahn-Act.-Ges.	62·7	62·7	7.144	12.096	1.733	16.001	17.734	283	13.369	213	+ 32·9	62·7	62·[cut off]
Nagy-Károly-Somkuter L.B.	85	68	4.370	6.246	1.876	11.496	13.372	157	16.852	248	— 36·7	85	68
Poprádthal-Bahn	15	15	5.053	5.880	1.290	3.673	4.963	331	4.250	283	+ 17·0	15	15
Számosthal-Bahn	222	222	24.717	12.452	16.645	30.383	47.028	212	39.200	177	+ 19·8	222	222
Szepesbéla-Podoliner Bahn	12	12	1.684	2.036	400	914	1.314	110	1.215	101	— 8·9	12	12
Szepes Olaszi-Szepes Varalja L.B.	10	10	1.666	367	287	300	587	59	597	60	— 1·7	10	10
Tatra-Lomnitzer Localbahn *)	. . .	. . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	. . .
Térrét-Kowásznaer Bahn	5·8	5·8	. . . .	3.600	. . . .	1.050	1.050	181	1.051	181	0	5·8	5·[cut off]
Torontaler Localbahnen	215	182	43.370	18.138	16.598	19.803	36.401	169	22.500	124	+ 36·3	215	182
Ungthalbahn	43	43	6.100	5.400	1.821	6.897	8.718	203	8.703	202	+ 0·5	43	43
Summe	14.074	13.284	3,102.046	2,050.377	1,810.117	5,665.554	7,475.671	531	7,085.197	533	— 0·4	14.074	13.284
Recapitulation.													
Summe der österr. Eisenbahnen	16.521	16.376	6,033.572	6,800.175	3,682.530	14,666.375	18,348.905	1.111	17,593.362	1.074	+ 3·4	16.521	16.376
Summe der ungar. Eisenbahnen	14.074	13 284	3,102.046	2,050.377	1,810.117	5,665.554	7,475.671	531	7,085.197	533	— 0·4	14.074	13.284
Hauptsumme	30.595	29.660	9,135.618	8,850.552	5,492.647	20,331.929	25,824.576	844	24,678.559	832	+ 1·4	30.595	29.660

Oesterreichische [heading cut off at right edge]

Benennung der Eisenbahnen	1896	1895	Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	pro Kilom.	1895 im Ganzen	pro Kilom.	Differz.	1896	1895
Achenseebahn *)	. . .	. . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	. . .
Gaisbergbahn *)	. . .	. . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	. . .
Kahlenbergbahn	5·3	5·3	242	. . . .	105	. . . .	105	. . .	188	. . .	. . .	. . .	. . .
Schafbergbahn *)	. . .	. . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	. . .

Oesterreichische Eisenbahnen [heading cut off at right edge]

Benennung der Eisenbahnen	1896	1895	Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	pro Kilom.	1895 im Ganzen	pro Kilom.	Differz.	1896	1895
Baden—Vöslau *)	. . .	. . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	. . .
Bielitz—Zigeunerwald	4·8	. . .	18.778	. . . .	1.696	. . . .	1.696	. . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	. . .
Gmunden Bahnhof—Stadt	2·6	2·6	4.773	. . . .	583	. . . .	583	. . .	608	. . .	. . .	. . .	. . .
Lemberger Elektrische Eisenb.	8·3	8·3	239.220	. . . .	10.842	. . . .	10.842	. . .	12.727	. . .	. . .	. . .	. . .
Mödling—Brühl (vide auch Südbahn-Gesellschaft)	4·0	4·0	4.278	. . . .	646	. . . .	646	. . .	588	. . .	. . .	. . .	. . .
Prag (Belvedere)—Bubna (Thiergarten) *)	. . .	. . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	. . .
Teplitz—Eichwald	8·2	. . .	24.100	. . . .	2.132	. . . .	2.132	. . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	. . .

Oesterreichische [heading cut off at right edge]

Benennung der Eisenbahnen	1896	1895	Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	pro Kilom.	1895 im Ganzen	pro Kilom.	Differz.	1896	1895
Auf das Belvedere in Prag *)	. . .	. . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	. . .
Auf den Laurenziberg in Prag *)	. . .	. . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	. . .
Auf die Festung Hohensalzburg *)	. . .	. . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	. . .
Grazer Schlossbergbahn	0·21	0·21	11.786	. . . .	1.184	. . . .	1.184	. . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	. . .

*) Der Verkehr bleibt während des Winters eingestellt.

Vom 1. Jänner bis Ende Jänner 1896 wurden befördert: Personen Anzahl	Güter Tonnen	Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis 31. Jänner 1896: für Personen und Gepäck (Gulden)	1896: für Güter (Gulden)	1896: im Ganzen (Gulden)	1896: per Kilom. (Gulden)	1895: für Personen und Gepäck (Gulden)	1895: für Güter (Gulden)	1895: im Ganzen (Gulden)	1895: per Kilom. (Gulden)	Differz. per Kilom. in Percent	Oder per Jahr und Kilom. gerechnet nach nebigen Ergebnissen d. abgelaufenen 1. Monats: 1896 (Gulden)	1895 (Gulden)	Wiederholung des Namens der Eisenbahnen
													II. Privatbahnen in eigener Verwaltung.
86.900	203.985	44.326	221.422	265.748	692	43.384	161.704	205.088	534	+ 29·6	8.304	6.408	Kaschau-Oderberger E. ungar. Strecken
4.443	28.702	2.303	28.871	31.174	461	2.117	41.578	43.695	646	− 28·6	5.532	7.752	Mohács-Fünfkirchner E.
44.094	37.481	13.280	51.546	64.826	540	11.507	54.840	66.347	553	− 2·4	6.480	6.636	Raab-Oedenb.-Ebenf. E.
122.260	157.055	120.564	422.621	543.185	772	108.094	416.082	524.176	745	+ 3·6	9.264	8.940	Südb.-Ges. ungar. Linien
													Selbstständige Localbahnen
48.480	42.920	27.300	70.330	97.630	278	25.060	53.370	78.430	241	+ 15·3	3.336	2.892	Arader u. Csánader E.
454	10.392	155	8.897	9.052	236	170	8.676	8.846	231	+ 2·2	2.832	2.772	Belišće-Kapelna (Slavon. Drauthal)-Vicinalbahn
429	1.724	120	1.460	1.580	75	110	720	830	40	+ 87·5	900	484	Borossebes-Menyháza
3.834	9.922	3.642	16.528	20.170	164	3.849	19.494	23.343	190	− 13·7	1.968	2.280	Barcs-Pakraczer E.
150.098	8.650	21.504	1.533	23.037	490	17.662	1.420	19.082	452	+ 8·4	5.880	5.424	Budapester Localb.
47.931	1.782	4.990	872	5.862	733	3.687	773	4.460	558	+ 31·4	8.796	6.696	Budapest-Szt. Lörincz
3.695	1.310	2.187	2.340	4.527	101	2.181	4.858	7.039	157	− 35·7	1.212	1.884	Eperjes-Bartfeld
3.659	11.803	769	11.667	12.436	377	658	15.907	16.565	502	− 24·9	4.524	6.024	Gölnitzthal-Bahn
6.634	1.159	1.639	1.568	3.207	189	1.596	1.180	2.776	163	+ 16·0	2.268	1.956	Güns-Steinamanger
12.155	811	2.133	734	2.867	106	2.006	718	2.724	101	+ 5·0	1.212	1.212	Haraszti-Ráczkev
1.457	880	174	484	658	194	154	681	835	246	− 21·1	2.328	2.952	Holics-Gödinger Localb.
2.096	3.847	328	927	1.255	139	313	892	1.205	134	+ 3·7	1.668	1.608	Késmark-Szepes-Bélá
2.723	1.014	881	1.230	2.111	211	744	962	1.706	171	+ 23·4	2.532	2.052	Keszthély-B. Szt. György
3.300	1.077	1.022	857	1.879	144	1.058	891	1.949	149	− 3·4	1.728	1.788	Löcsethal-Bahn
7.144	12.096	1.733	16.001	17.734	283	1.587	11.782	13.369	213	+ 32·9	3.396	2.556	Marmaroser Salzb. A.-G.
4.370	6.246	1.876	11.496	13.372	157	1.581	15.271	16.852	248	− 36·7	1.884	2.976	Nagy-Károly-Somkuti
5.053	5.880	1.290	3.673	4.963	331	1.201	3.049	4.250	283	+ 17·0	3.972	3.396	Poprádthal-Bahn
24.717	12.452	16.645	30.383	47.028	212	16.862	22.338	39.200	177	+ 19·8	2.544	2.124	Szamosthal-Bahn
1.684	2.036	400	914	1.314	110	310	905	1.215	101	+ 8·9	1.320	1.212	Szepes-Béla-Podolin
1.666	367	287	300	587	59	325	272	597	60	− 1·7	708	720	Szep. Olaszi-S. Varalja
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	Tatra-Lomnitzer L.B.
...	3.600	...	1.050	1.050	181	1	1050	1.051	181	0	2.172	2.172	Terret-Kowaszna
43.370	18.138	16.598	19.803	36.401	169	13.000	9.500	22.500	124	+ 36·3	2.028	1.488	Torontaler Localb.
6.100	5.400	1.821	6.897	8.718	203	1.958	6.745	8.703	202	+ 0·5	2.436	2.424	Ungthalbahn
3,102.046	2,050.377	1,810.117	5,665.554	7,475.671	531	1,739.718	5,345.479	7,085.197	533	− 0·4	6.372	6.396	**Summe**
													Recapitulation.
6.033.572	6,800.175	3,682.530	14,666.375	18,348.905	1.111	3,414.882	14,178.480	17,593.362	1.074	+ 3·4	13.332	12.888	**Se. d. österr. Eisenb.**
3,102.046	2,050.377	1,810.117	5,665.554	7,475.671	531	1,739.718	5,345.479	7,085.197	533	− 0·4	6.372	6 396	**Se. d. ungar. Eisenb.**
9,135.618	8,850.552	5,492.647	20,331.929	25,824.576	844	5,154.600	19,523.959	24,678.559	832	+ 1·4	10.128	9.984	**Hauptsumme**
Zahnradbahnen.													
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	Achenseebahn
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	Gaisbergbahn
242	...	105	...	105	...	183	5	188	...	...	...	...	Kahlenbergbahn
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	Schafbergbahn
mit elektrischem Betrieb													
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	Baden—Vöslau
18.778	...	1.696	...	1.696	...	...	...	...	...	...	...	...	Bielitz-Zigeunerwald
4.773	...	583	...	583	...	...	...	608	...	...	...	...	Gmunden Bhf.—Stadt
239.220	...	10.842	...	10.842	...	...	...	12.727	...	...	...	...	Lemberger Elektr. E.
4.278	...	646	...	646	...	588	...	588	...	...	...	...	Mödling—Brühl (vide Südbahn-Gesellsch.)
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	Prag (Belvedere)—Bubna (Thiergarten)
24.100	...	2.132	...	2.132	...	...	...	...	...	...	...	...	Teplitz-Eichwald
Drahtseilbahnen.													
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	Belvedere in Prag
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	Laurenziberg in Prag
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	Festung Hohensalzburg
11.786	...	1.184	...	1.184	...	2.316	...	2.316	...	...	...	...	Grazer Schlossbergbahn

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebslänge im Monate Jänner 1896 (Kilometer)	Durchschnittl. Betriebslänge im Monate Jänner 1895 (Kilometer)	Im Monate Jänner 1896 wurden befördert: Personen (Anzahl)	Im Monate Jänner 1896 wurden befördert: Güter (Tonnen)	Die Einnahme betrug im Monate Jänner 1896: für Personen und Gepäck (Gulden)	1896: für Güter (Gulden)	1896: im Ganzen (Gulden)	1896: pro Kilom. (Gulden)	1895: im Ganzen (Gulden)	1895: pro Kilom. (Gulden)	Differz. per Kilom. in Percent	Durchschnittl. Betriebslänge vom 1. Jänner bis 31. Jänner 1896 (Kilometer)	Durchschnittl. Betriebslänge vom 1. Jänner bis 31. Jänner 1895 (Kilometer)
Bosnische und													
K. und k. Militärbahn Banjaluka-Doberlin	105	105	9.725	4.591	3.989	10.993	14.982	143	14.349	137	+ 4·4	105	105
Bosnisch-Herzegow. Staatsbahnen incl. k. und k. Bosna-Bahn . .	619	585	45.329	30.613	28.820	96.958	125.778	203	139.455	239	— 15·0	619	585

die Graz-Köflacher Bahn um . . fl. 21.147
die Localbahn Radkersburg-Luttenberg um . . . . „ 381
die Localbahn Cilli-Wöllan um . „ 1.803
die Vicinalbahn Güns-Steinamanger um . . . . „ 431

Verminderungen sind dagegen zu verzeichnen:
bei der Wien-Pottendorf-Wiener Neustädter Bahn (schwächerer Güterverkehr) von . . . . fl. 5.610
bei der Leoben-Vordernberger Bahn (schwächerer Personen- und Güterverkehr) von . . . . „ 1.988
bei der Barcs-Pakraczer Bahn (schwächerer Personen- und Güterverkehr) von . . . . „ 3.173

Eisenbahn Wien-Aspang. Die Vergleichung der Ergebnisse des Monates Jänner mit jenen des Vorjahres zeigt eine Steigerung der Einnahmen um fl. 1079, von welchen fl. 918 auf den Personen- und fl. 161 auf den Güterverkehr entfallen.

Inland.

Parlamentarisches.

In der Sitzung des Budgetausschusses des Abgeordnetenhauses vom 13. März referirte Abg. Dr. Ritter von Meznik über den Nachtragscredit des Eisenbahnministeriums zur Anschaffung von Locomotiven.

Abg. Dr. Exner fragt an, ob bei den Neuanschaffungen von Locomotiven der Langer'sche Rauchverzehrungsapparat jene Berücksichtigung gefunden habe, die er nach den bisher ausgeführten Versuchen und der starken Anwendung dieser österreichischen Erfindung im Auslande verdient.

Eisenbahnminister FML. Ritter von Guttenberg gab Aufschluss über den Fortgang der Versuche mit dem Langer'schen Rauchverzehrungsapparate, dessen allgemeine Einführung, abgesehen von den Kosten, von der successiven Einschulung des Personals abhänge.

Abg. Dr. Russ bemerkte, dass der Langer'sche Apparat vor wenigen Jahren noch 700 fl. per Locomotive gekostet habe und jetzt nach den Ausführungen des Herrn Ministers nur mehr 600 fl. kosten sollte. Aus dem Erhebungsprotokolle der deutschen Eisenbahn-Betriebsdirectionen ergebe sich, dass die Nordwestbahn-Schnellzugslocomotiven im Jahre 700 fl. an Kohle ersparen, so dass also bei Einführung dieses Apparates die Amortisirung der Kosten in einem Jahre vollzogen werde und eine weitere Ersparniss unbedingt eintreten wird, wenn auch die Inanspruchnahme der Feuerbox bedeutendere Reparaturen mit sich führen wird.

Abg. Mauthner bemerkte, in der Oeffentlichkeit sei die Meinung verbreitet, dass die Einführung der Langer'schen Rauchverzehrungsapparate dadurch verhindert werde, weil Ingenieure der Staatsbahnen andere Erfindungen protegiren.

Abg. Dr. Bareuther ersuchte den Eisenbahnminister um nähere Aufklärungen hinsichtlich des Eisenbahnunfalles bei Bischofshofen, da die in den Zeitungen erschienenen Berichte beunruhigend wirken mussten.

Eisenbahnminister FML. Ritter von Guttenberg erklärte, der Unfall bei Bischofshofen sei ohne Verschulden des Verkehrspersonals durch die Witterungsverhältnisse herbeigeführt worden. Durch Schneesturm und Regengüsse war die Telegraphen-Communication unterbrochen. Die beiden Züge wurden von den Stationen nach eingetretener Abfahrtszeit mit der Weisung abgelassen, sehr vorsichtig zu fahren. Der Personenzug wurde durch drei Schneewehen aufgehalten und konnte den Schnellzug erst zu spät wahrnehmen, worauf sofort gebremst wurde. Die Erhebung werde zeigen, ob es möglich gewesen wäre, einen Mann dem Personenzuge zur Deckung vorauszuschicken. Die Schuld treffe ausschliesslich die abnormen Witterungsverhältnisse, nicht das Personal. Der Herr Minister beantwortete weiter die gestellten Fragen hinsichtlich des Langer'schen Apparates, gegen welchen bei den Staatsbahnen kein principielles Widerstreben bestehe. Die Ersparniss an Kohle wird theilweise durch raschere Abnützung der Feuerbox compensirt.

Finanzminister Dr. Ritter von Biliński bestätigte aus seiner Amtsführung die Mittheilungen des Herrn Eisenbahnministers und gab Aufschluss über die Petroleumfeuerung im Arlbergtunnel, welche mit Benützung des Holden'schen Apparates eingeführt und sodann durch die Staatsbahnorgane verbessert wurde und höchst befriedigend bei allen Lastzugsmaschinen der Arlbergbahn functionire.

Der Nachtragscredit wurde sodann angenommen.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Projectirte Localbahn Hermannshütte-Kladrau-Mies (Anordnung der Trassenrevision und Stationscommission.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 2. März die k. k. Statthalterei in Prag beauftragt, hinsichtlich des von Josef Janitschek, Bürgermeister in Mies, im Vereine mit Johann Mrasek, Bürgermeister in Kladrau, Anton Schuster, Bürgermeister in Neustadtl, und Dr. Adolf Korn, Bürgermeister in Nürschan, vorgelegten Vorprojectes für eine normalspurige Localbahn von Hermannshütte über Kladrau nach Mies mit der Abzweigung von Kladrau nach Haid im Sinne der bestehenden Vorschriften die Trassenrevision in Verbindung mit der Stationscommission einzuleiten. Bei dieser Amtshandlung wird hinsichtlich der Theilstrecke Kladrau—Haid—Neustadtl zu erörtern sein, ob die Anzahl der in Aussicht genommenen Stationen und Haltestellen für die localen Verkehrsbedürfnisse ausreicht.
[H.-M.-Z. 72.740 ex 1895.]

Localbahn Mähr.-Neustadt — Oberlangendorf. (Bauconsensertheilung.) Auf Grund des Ergebnisses der in der Zeit vom 26. bis 28. November 1895 durchgeführten Stationscommission, politischen Begehung und Enteignungsverhandlung für das Project einer normalspurigen Localbahn von Mähr.Neustadt nach Oberlangendorf wurde der Bauconsens mit dem Bemerken ertheilt, dass derselbe erst nach Ertheilung der A. h. Concession in Kraft tritt. [H.-M.-Z. 76.126 ex 1895.]

Südbahn-Gesellschaft. (Linie Wien — Triest: Erbauung einer Unterkunftshütte in Graz.) In der Station Graz wird eine Unterkunftshütte für Wagenkuppler hergestellt.
[E.-M.-Z. 1761/I.]

Vom 1. Jänner bis Ende Jänner 1896 wurden befördert: Personen (Anzahl)	Güter (Tonnen)	Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis 31. Jänner 1896: für Personen und Gepäck (Gulden)	für Güter (Gulden)	im Ganzen (Gulden)	per Kilom. (Gulden)	1895: Für Personen und Gepäck (Gulden)	für Güter (Gulden)	im Ganzen (Gulden)	per Kilom. (Gulden)	Differz. per Kilom. in Percent	Oder per Jahr und Kilom. gerechnet nach nebigen Ergebnissen d. abgelaufenen 1. Monats 1896 (Gulden)	1895 (Gulden)	Wiederholung der Namen der Eisenbahnen
Herzegowinaer Eisenbahnen.													
9.725	4.591	3.989	10.993	14.982	143	3.632	10.717	14.349	137	+ 4·4	1.712	1.640	K. u. k. Militärb. Banja-luka-Doberlin
45.321	30.613	28.820	96.958	125.778	203	29.126	110.329	139.455	239	— 15·0	2.436	2.868	Bosn.-Herzeg. Staatsb. incl. k. u. k. Bosna-B.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Linie Wien—Krakau: Neues Heizhaus und Geleiseumgestaltung in Lundenburg.) Auf Grund des Ergebnisses der am 3. Februar durchgeführten politischen Begehung wurde für die Errichtung eines neuen Heizhauses und die dadurch bedingte Geleiseumgestaltung in der Station Lundenburg der Bauconsens ertheilt. [3. März, Z. 1790/I.]

— (Umgestaltung eines Handschrankens.) Das Project, betreffend die Umgestaltung des Handschrankens in km 148·987 der Linie Wien—Krakau in einen Zugschranken ohne Läutewerk unter Versetzung der Schlagbäume auf 3 m Entfernung von dem je nächsten Schienenstrange und des Motors zu der in unmittelbarer Nähe des gedachten Wegüberganges befindlichen Apparatbude, wurde im Hinblicke darauf, dass der Wegübergang vom Wächterposten in gleicher Weise wie bis jetzt leicht übersehen und überwacht werden kann, genehmigt. [E.-M.-Z. 930/I.]

— (Linie Schönbrunn—Troppau: Verlängerung eines Schuppens in Troppau.) Das Project für die Verlängerung eines Schuppens für Zwecke des Kohlen-, Kalk- und Kunstdüngergeschäftes des Albert Walter in Troppau um 9 m wurde genehmigt. [E.-M.-Z. 1079/I.]

Neue Wiener Tramway-Gesellschaft. (Geleiseumlegung in der Magdalenenstrasse.) Das von der Neuen Wiener Tramway-Gesellschaft vorgelegte Project, betreffend Geleiseumlegung in der Magdalenenstrasse im VI. Bezirke, wurde gutgeheissen und an die k. k. Statthalterei in Wien zur Abhaltung der politischen Begehung mit der Ermächtigung übersendet, bei anstandslosem Commissionsergebnisse den Bauconsens im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums zu ertheilen. [E.-M.-Z. 1828.]

— (Anlage eines Doppelgeleises in der Neulerchenfelderstrasse.) Das von der Neuen Wiener Tramway-Gesellschaft vorgelegte Project, betreffend die Anlage eines Doppelgeleises (statt des jetzigen einfachen) in der Neulerchenfelderstrasse, wurde gutgeheissen und an die k. k. Statthalterei in Wien zur Abhaltung der politischen Begehung mit der Ermächtigung übermittelt, bei anstandslosem Commissionsergebnisse den Bauconsens im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums zu ertheilen. [E.-M.-Z. 1787.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Aussig-Teplitzer Eisenbahn. (Herstellung einer Sicherungsanlage in der Station Karbitz.) In der Station Karbitz wird zur Sicherung des Verkehres eine von den vier elektrischen Distanzsignalen unabhängige Sicherungsanlage hergestellt. Diese Anlage hat zwei getrennte Stellwerke, von denen das eine (Richtung gegen Aussig) folgende Einrichtungen enthält: 11 aufschneidbare Weichenstellhebel für acht einzelne Weichen und drei Weichenpaare, zwei Stellhebel für Bremsschuhe, zwei Signalstellhebel, sechs Fahrstrassenschieber und einen fünftheiligen Blockapparat nach System Siemens & Halske mit Rank'schem Fahrstrassenverschluss. Das zweite Stellwerk (Richtung gegen Komotau) enthält 10 aufschneidbare Weichenstellhebel für sieben einzelne Weichen und drei Weichenpaare, zwei Weichenriegelhebel, einen Stellhebel für Bremsschuhe, drei Signalstellhebel, sieben Fahrstrassenschieber und einen achttheiligen Blockapparat nach System Siemens & Halske mit Rank'schem Fahrstrassenverschluss. In dem Stationsgebäude ist ein dreizehntheiliger Blockapparat in Verbindung mit dem Fahrstrassenverschlusse angebracht. Von dem erstgenannten Stellwerke aus wird der zweiflügelige Semaphor bei der Einfahrt von der Schönfelder Seite und der einflügelige Semaphor bei der Einfahrt von der Herbitzer Zweigbahn gestellt. Die übrigen Semaphore, nämlich der zweiflügelige bei der Einfahrt von der Mariascheiner Seite, der zweiflügelige bei der Einfahrt von der Zweigbahn zum Bohemia-Schachte II, dann der einarmige Semaphor bei der Einfahrt von der Zweigbahn zum Milada-Schachte II und der einarmige Semaphor bei der Einfahrt von der Zweigbahn zum Friedrich-Schachte, sind vom zweiten Stellwerke aus stellbar. Die beiden letztgenannten Semaphore haben einen gemeinschaftlichen Signalstellhebel. Sämmtliche Semaphore werden in der Normalstellung „Verbot der Fahrt" verschlossen gehalten, so dass der diensthabende Verkehrsbeamte alle Dispositionen über die Ein-, Aus- und Durchfahrten einzig und allein in seiner Hand hat. Die Aufhebung der Fahrstrassenverriegelung kann der diensthabende Verkehrsbeamte erst dann vornehmen, wenn das zugehörige Signal wieder in seine Normalstellung gebracht und blockirt wurde. [G.-I.-Z. 201.]

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Linie Prerau—Leipnik: Diensteseintheilung für die Blockstrecke Prerau—Leipnik.) Die Diensteseintheilung für die Blockstrecke Prerau—Leipnik, bezw. für die daselbst angestellten Bahnüberwachungs- und Streckenbegehungsorgane wurde genehmigt. [E.-M.-Z. 1572/I.]

Südnorddeutsche Verbindungsbahn. (Abstossen oder Rollenlassen der Wagen in den Stationen Eisenbrod und Turnau.) Die Verwaltung obiger Eisenbahn hat sich in Folge des zunehmenden Verkehres und behufs rascherer Durchführung der Verschiebungen veranlasst gesehen, das Abstossen oder Rollenlassen der Wagen in den Stationen Eisenbrod und Turnau auch in der Richtung gegen Kleinskal unter Einhaltung der in der Instruction für das Verschubpersonale enthaltenen Bestimmungen und unter strenger Beachtung der Beschränkung zu gestatten, dass in beiden Stationen die abgestossenen oder rollengelassenen Wagen niemals über die Mitte des Aufnahmsgebäudes hinauslaufen dürfen. Es ist nunmehr das Abstossen oder Rollenlassen der Wagen in der Station Eisenbrod in der Richtung gegen Semil, Tannwald und Kleinskal, in der Station Turnau in der Richtung gegen Liebenau und Kleinskal gestattet. [G.-I.-Z. 3291.]

Behebung einer Verkehrsstörung.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen: (Eisenbahn-Betriebsdirection Innsbruck.)

17. März. Der Gesammtverkehr in der Strecke Lend-Gastein—Taxenbach ist mit Güterzug Nr. 61, resp. mit Personenzug Nr. 120 wieder aufgenommen worden.

Nachrichten aus Ungarn.

Budapester Stadtbahn-Gesellschaft für Strasseneisenbahnen mit elektrischem Betriebe. (Hinausschiebung des Ausbautermines einer neuen Betriebslinie.) Die Direction der Stadtbahn-Gesellschaft ist im Sinne der mit der Budapester hauptstädtischen Commune abgeschlossenen Vertrages verpflichtet, eine von der nördlichen Stadtperipherie ausgehende und mit Berührung der Concordia-Dampfmühle bis Ujpest führende Betriebslinie innerhalb zweier Jahre in dem Falle zu erbauen, wenn sie hiezu von der hauptstädtischen Communalverwaltung bis 1. Mai 1896 aufgefordert werden sollte. Diese

letztere hat sich nun, wie aus Budapest berichtet wird, in Würdigung der nicht unbedeutenden finanziellen Opfer, welche die Gesellschaft im Interesse der Verkehrsabwicklung während der Dauer der Millenniumsausstellung zu bringen sich bereit erklärte, veranlasst gefunden, zu gestatten, dass, vorbehaltlich der oberbehördlichen Genehmigung, der Ausbautermin der obgenannten Linie auf die Dauer von fünf Jahren hinausgeschoben werde.

Budapester Strasseneisenbahn - Gesellschaft für Strassenbahnen (derzeit noch) mit Pferdebetrieb. (Provisorischer Umbau einer Theilstrecke.) Anlässlich der Umgestaltung der derzeit mit Pferden betriebenen Linien der Budapester Strasseneisenbahn-Gesellschaft kann nächst dem Westbahnhofe der königl. Ungarischen Staatsbahnen (früher Bahnhof der Oesterreichisch-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft) die Umgestaltung der Pferdebahn ohne Störung des Verkehrs nur durch Anwendung sogenannter Flachschienen erfolgen. Auf Vorstellung der mit der Ueberwachung der Umgestaltungsarbeiten betrauten gemischten Commission hat nun, wie „Vasuti és közlekedési közlöny" mittheilt, der Handelsminister gestattet, dass solche Flachschienen in einer Ausdehnung von etwa 500 m angewendet und zu diesem Behufe aus dem Auslande eingeführt werden können. Diese Gattung von Schienen wird blos von einem einzigen Eisenwerke in Deutschland erzeugt.

Arader Strasseneisenbahn - Actiengesellschaft für Strasseneisenbahnen (derzeit noch) mit Pferdebetrieb. (Umgestaltung auf elektrischen Betrieb.) Die Direction der Arader Strasseneisenbahn-Gesellschaft hat den Beschluss gefasst, ihr bisher mit Pferden betriebenes Verkehrsnetz auf elektrischen Betrieb umzugestalten.

Königl. Ungar. Staatsbahnen. (Schliessung der Station Budapest-Keleti-pályaudvar für den Eilgutverkehr und Eröffnung der Station Budapest-Józsefváros für diesen.) Die Direction der königl. Ungarischen Staatsbahnen verlautbart, dass auf Anordnung des Handelsministers die Station Budapest-Keleti-pályaudvar (Ostbahnhof) am 30. April für den Eilgutverkehr geschlossen, dagegen die Station Budapest-Józsefváros (Josefstadt) am 1. Mai für denselben Verkehr eröffnet wird. Die einer Zollbehandlung unterliegenden Eilgüter sind von diesem Termin an an die Station Budapest-Fövámház (Hauptzollamt) zu adressiren. Nach den in der Station Budapest-Józsefváros anlangenden, respective dort aufzugebenden Eilgütern werden sowohl im Local- als auch in den gesammten in- und ausländischen Verbandsverkehren die für Budapest-Keleti-pályaudvar bestehenden Tarife zur Anwendung kommen.

— (Projectirte Eröffnung des Bahnhofes Budapest-Ferenczváros [Franzenstadt] als Personenbahnhof für die Strecken Budapest—Zimony [Semlin]—Belgrad und Budapest—Pécs [Fünfkirchen]). Die Direction der königl. Ungarischen Staatsbahnen hat, wie aus Budapest berichtet wird, im Interesse der Entlastung der Station Budapest-Keleti-pályaudvar Ostbahnhof (früher Centralbahnhof) beschlossen, die Station Budapest-Ferenczváros (nächst der Verbindungsbrücke) in dem Falle als Personenbahnhof für die Strecken Budapest—Zimony—Belgrad und Budapest—Pécs zu eröffnen, wenn die Direction einer der beiden Budapester Strasseneisenbahn-Gesellschaften eine vom Ende der Üllöerstrasse ausgehende Linie bis zur genannten Station (circa 2 km) erbauen und die Central-Omnibusgesellschaft einen regelmässigen Omnibusverkehr bis dorthin einrichten würde.

Strassen- und städtische Localbahnen. (Betriebseinnahmen im Jahre 1895.) Dem nun vorliegenden officiellen Ausweise über die Betriebsthätigkeit der im Bereiche der Länder der Stefanskrone betriebenen öffentlichen Strassen- und städtischen Localbahnen im Jahre 1895 zufolge stellen sich die Einnahmen, wie folgt: Schwabenberg-Zahnradbahn fl. 59.492 (+ fl. 1230), Ofner Bergbahn fl. 36422 (+ fl. 580), Budapester elektrische Stadtbahn fl. 1,294.951 (+ fl. 134.903), Grosswardeiner Strassenbahn fl. 37.097 (— fl. 5913), Szegediner Strassenbahn fl. 69.094 (+ fl. 17.157), Debrecziner Dampflocalbahn fl. 54.866 (— fl. 5129), Debrecziner Pferdebahn fl. 5918 (— fl. 376), Budapester Strasseneisenbahn-Gesellschaft fl. 1,990.606 (+ fl. 89.082), Neupest-Rákospalotaer Eisenbahn fl. 23.712 (+ 1857), Arader Strassenbahn fl. 74.644 (— fl. 4473), Temesvárer Strassenbahn fl. 85.231 (+ fl. 1226), Essegger Eisenbahn fl. 61.680 (+ fl. 5180), Kaschauer Strassenbahn fl. 31.028 (— fl. 1400), Agramer Strassenbahn fl. 78.100 (— fl. 1846), Klausenburger Strassenbahn fl. 35.618 (— fl. 715), Agramer Dampftrampe fl. 9657 (+ fl. 665), Puszta-Szent Mihályer Strassenbahn fl. 7081 (+ fl. 1412), Pressburger elektrische Stadtbahn fl. 18.020.

Ausland.

Deutsches Reich. (Eisenbahnunfälle im Monate Jänner.) Nach der im Reichseisenbahnamte aufgestellten Nachweisung der auf deutschen Eisenbahnen — ausschliesslich Bayerns — im Monate Jänner vorgekommenen Betriebsunfälle waren zu verzeichnen:

Entgleisungen	auf freier Bahn	6
	in Stationen	19
Zusammenstösse	auf freier Bahn	2
	in Stationen	11
sonstige Betriebsunfälle		129
	zusammen	167

Dabei wurden

	getödtet	verletzt
Reisende	3	7
Bahnbeamte und Bahnarbeiter im Dienste	31	73
Post-, Steuer-, Telegraphen-, Polizeibeamte etc. im Dienste	—	—
Fremde Personen, einschliesslich der nicht im Dienste befindlichen Beamten und Arbeiter, aber ausschliesslich der Selbstmörder	11	11
zusammen	45	91

Die den Reisenden zugestossenen Unfälle sind auf folgenden Bahnen vorgekommen:	getödtet	verletzt
Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen	—	1
Verwaltungsbezirk der kgl. preussischen Eisenbahn-Direction in Berlin	—	3
„ Köln a. Rh.	1	1
„ Elberfeld	1	—
„ Frankfurt a. M.	—	1
„ St. Johann-Saarbrücken	1	—
grossherzogl. Badische Staatseisenbahnen	—	1
wie vor	3	7

Bei den Betriebsunfällen wurden
46 Eisenbahnfahrzeuge erheblich,
86 Eisenbahnfahrzeuge unerheblich
beschädigt.

Von den Betriebsunfällen ereigneten sich
auf den Staatsbahnen bei einer Betriebslänge von 36.786 km . . . 159 Fälle
auf den Privatbahnen bei einer Betriebslänge von 2051 km . . . 8 „

Je ein Unfall kommt auf

	Kilometer Betriebslänge	Tausend Zugkilometer
bei den Staatsbahnen	232	158
bei den Privatbahnen	256	115

Wenn die Verwaltungen nach dem geometrischen Mittel aus den Betriebslängen und den geleisteten Zugkilometern geordnet werden, so treten an die ungünstigste Stelle:
bei den Staatsbahnen
die Verwaltungsbezirke der kgl. Eisenbahn-Directionen in Kattowitz, in Elberfeld und in Berlin,
bei den Privatbahnen
die Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn,
die Hessische Ludwigs-Eisenbahn und
die Lübeck-Büchener Eisenbahn.

Oldenburg. (Aenderung eines Stationsnamens.) Die an der Bahnstrecke Oldenburg—Osnabrück der Oldenburgischen Staatseisenbahnen gelegene Station Eversburg hat zur Vermeidung von Verwechslungen mit der an der Bahnstrecke Arnsberg—Warburg des Directionsbezirkes Cassel gelegenen Station Eversberg die Bezeichnung Eversburg b. Osnabrück erhalten.

Niederlande. (Ausdehnung des Eisenbahnnetzes am Schlusse des Jahres 1894.) Das Netz der Eisenbahnen, deren Linien gänzlich oder nur theilweise auf niederländischem Gebiete liegen, hatte Ende 1894 (einschliesslich der Nebengeleise) eine Ausdehnung von 6193 km, von denen sich 5108 km auf niederländischem, die übrigen 1085 km auf fremden Gebieten befanden, während die Betriebslänge derselben sich auf 3689 km bezifferte. Von der letzteren waren auf niederländischem Gebiete 2650 km eingeleisig und 1039 km doppelgeleisig ausgebaut. An Betriebsmitteln waren zu jenem Zeitpunkte vorhanden: 1034 Locomotiven, 797 Tender, 2543 Personenwagen, 6897 bedeckte und 12.590 offene Lastwagen.

Schiffahrt.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. (Regelmässige Güterexpeditionen.) Laut einer Mittheilung der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft wird im laufenden Jahre ab sämmtlichen Donau-, Theiss-, Save- und Draustationen ein regelmässiger fahrplanmässiger Güterexpeditionsdienst eingerichtet werden. Die Abfahrt der Güterdampfer erfolgt an bestimmten Tagen, und zwar:

ab Regensburg nach Passau, Linz, Wien: jeden Mittwoch und Samstag;
„ Passau nach Linz, Wien: jeden Montag, Mittwoch und Samstag;
„ Linz nach Wien: jeden Dienstag, Donnerstag und Sonntag;
„ Wien nach Budapest: täglicher Eilfrachtendienst unter Berührung von Pressburg und Raab;
„ Wien nach sämmtlichen Zwischenstationen bis Budapest: jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag;
„ Wien nach Theiss-, Bega-, Save- und serbischen Donaustationen directe Verbindung: Dienstag und Freitag;
„ Wien nach Stationen unterhalb Budapest bis Semlin; jeden Dienstag, Donnerstag und Sonntag;
„ Wien nach Stationen unterhalb Orsova bis Galatz, Tultscha, Odessa, Constantinopel und der Levante: jeden Mittwoch und Samstag;
„ Budapest nach Wien und sämmtlichen Wiener Umschlagplätzen: täglich directe Verbindung;
„ Budapest nach Wien, Linz, Passau directer Frachtendienst: Montag, Mittwoch und Freitag;
„ Budapest nach sämmtlichen Stationen ober Budapest, Wien, Linz, Passau: jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag mit direct durchlaufenden Dampfern;
„ Budapest nach sämmtlichen Stationen bis Titel—Semlin: täglich mit Ausnahme Montag;
„ Titel nach Szegedin: wöchentlich zwei Verbindungen;
„ Titel nach Temesvár: wöchentlich drei Verbindungen;
„ Semlin nach Sissek: directe Fahrten zweimal die Woche;
„ Semlin nach Budapest: directe Fahrten dreimal wöchentlich;
„ Turn-Severin nach Galatz unter Berührung sämmtlicher Zwischenstationen: jeden Montag und Donnerstag.

Ausser diesen fixen Abfahrtstagen finden auf allen Strecken Güterexpeditionen jederzeit nach Bedarf statt. Prompte Frachtbeförderung zwischen Wien und Budapest; wie schon oben erwähnt, findet zwischen Wien und Budapest täglich eine Güterexpedition statt, und zwar derart, dass die Abfahrt von Wien des Morgens, die Ankunft in Budapest Abends desselben Tages stattfindet; Ausfolgung der Waare am folgenden Tage.

Durch die Einführung eines gekürzten Stationsgüterdienstes auf der Strecke Budapest — Wien — Passau erhält auch der Zwischenverkehr auf dieser Strecke eine wesentliche Abkürzung. Die Reisedauer beträgt für den Verkehr Budapest—Wien 4, Budapest—Passau 8 Tage. Ausserdem wird eine directe Frachtverladung nur für Linz, Passau, Regensburg vorgenommen.

Frachtauskünfte aller Art, sowie sonstige Informationen ertheilen postwendend sämmtliche gesellschaftliche Agentien und die Directionen in Wien und Budapest.

— (Tägliche Ausgabe combinirter Tour- und Retourbillets von Wien [Weissgärber] nach Deutsch-Altenburg und Hainburg, sowie umgekehrt.) Vom 21. März 1896 bis auf Weiteres werden täglich zur Fahrt nach Deutsch-Altenburg und Hainburg per Pressburger Passagierschiff um 4 Uhr Nachmittags (nach dem 1. Mai um 5 Uhr Nachmittags) und vom 1. April an auch per Postschiff (Canal, Weissgärber) um 7 Uhr Früh ab Wien, Schiffstation Weissgärber und zurück mit den Zügen der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft oder umgekehrt ab Bahnstation Hainburg und Deutsch-Altenburg zur Fahrt nach Wien (Staatsbahnhof) und Retourfahrt per Schiff combinirte Tour- und Retourkarten ausgegeben, welche zur Fahrt auf dem I. Platze des Schiffes und zur Retourfahrt in der II. Classe der Bahn, bezw. auf dem II. Platze des Schiffes und III. Classe der Bahn berechtigen.

Die Fahrpreise betragen:

von Wien (Weissgärber) nach Deutsch-Altenburg oder Hainburg und retour oder umgekehrt: I. Platz Schiff, II. Classe Bahn 570 Heller = fl. 2·85 ö. W.; II. Platz Schiff, III. Classe Bahn 340 Heller = fl. 1·70 ö. W. incl. Billet-Stempelgebühr.

Zwei Kinder im Alter unter 10 Jahren können mit einer Tour- und Retourkarte reisen. Halbe Karten werden nicht ausgegeben. 25 kg Freigepäck per Billet wird nur auf der Wasserstrecke gewährt. Bezüglich der Bahnfahrt ist rücksichtlich der Strecken Hainburg und Deutsch-Altenburg—Wien und umgekehrt die Benützung der fahrplanmässigen Personenzüge der Oesterr.-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft gestattet. Die Tour- und Retourkarten besitzen drei Tage Giltigkeit, wobei der Tag der Lösung der Fahrkarte als erster Tag angenommen wird.

Verschiedene Mittheilungen.

Firmaprotokollirungen. In dem Handelsregister des k. k. Handelsgerichtes Wien wurde am 28. Februar die Firma

„K. k. priv. Oesterreichisches Credit-Institut für Verkehrsunternehmungen und öffentliche Arbeiten"

mit nachstehenden Rechtsverhältnissen eingetragen:

1. Diese Firma ist eine auf Grund der Concessionsurkunde des k. k. Ministeriums des Innern vom 14. Jänner 1896, Z. 901, der mit Erlass des k. k. Ministeriums des Innern vom 14. Jänner 1896, Z. 901, genehmigten Statuten und des Constituirungsactes vom 25. Februar 1896 errichtete Actiengesellschaft.

2. Dieselbe hat ihren Sitz in Wien.

3. Die Gesellschaft bezweckt die Förderung von Eisenbahnen minderer Ordnung (Local- und Kleinbahnen) und sonstigen Verkehrsunternehmungen und öffentlichen Arbeiten in den im Reichsrathe vertretenen Königreichen und Ländern, insbesondere die Geldbeschaffung für neue Bahnen, sowie für Investitionen auf bestehenden Local- und Kleinbahnen und auf k. k. Staatsbahnen, dann für sonstige Verkehrsunternehmungen und öffentliche Arbeiten durch den Betrieb der im § 12 der Statuten bezeichneten Geschäfte.

4. Die Dauer der Gesellschaft ist auf keine bestimmte Zeit beschränkt.

5. Das Gesellschaftscapital ist auf fünf Millionen Gulden österr. Währ., bezw. zehn Millionen Kronen festgesetzt, welches in 25.000 Stück volleingezahlte, auf den Inhaber lautende Actien à 200 fl. ö. W., bezw. 400 Kronen eingetheilt ist. Eine Erhöhung dieses Actiencapitals kann nur auf Grund eines über Antrag des Verwaltungsrathes gefassten Beschlusses der Generalversammlung der Actionäre und mit staatlicher Genehmigung erfolgen.

6. Vorstand der Gesellschaft ist der Verwaltungsrath: derselbe besteht aus mindestens acht und höchstens zwölf Mitgliedern. Dem mit der Beaufsichtigung der Anstalt betrauten Ministerium wird die Entsendung von zwei Mitgliedern in den Verwaltungsrath vorbehalten; die übrigen Mitglieder des Verwaltungsrathes werden durch die Generalversammlung auf die Dauer von vier Jahren gewählt. Im Falle des Ablebens oder Austrittes eines von der Generalversammlung gewählten Mitgliedes des Verwaltungsrathes vor Ablauf seiner Functionsdauer kann dessen Stelle durch den Verwaltungsrath besetzt werden; die definitive Ersatzwahl erfolgt in der nächsten ordentlichen Generalversammlung. Dem Verwaltungsrathe steht auch das Recht zu, die Anzahl seiner Mitglieder durch Cooptirung bis zu der normirten Maximalzahl zu ergänzen, wobei jedoch die definitive Wahl gleichfalls der nächsten ordentlichen Generalversammlung vorbehalten bleibt. Seine Excellenz der k. k. Eisenbahnminister hat den kais. Rath Otto Huber, fürstlich Montenuovo'scher Secretär und Mitglied des Staatseisenbahnrathes, zum Mitgliede des Verwaltungsrathes ernannt. Bei der constituirenden Generalversammlung vom 25. Februar 1896 wurden zu Mitgliedern des Verwaltungsrathes gewählt: Josef Freiherr von Schwegel, k. und k. geheimer Rath, Präsident der n. ö. Escompte-Gesellschaft in Wien, Moriz Ritter von Borkenau, Vicepräsident der n. ö. Escompte-Gesellschaft, Dr. Victor von Hasenöhrl, k. k. Regierungsrath in Wien, Ladislaus Ritter von Struszkiewicz, Reichsraths- und Landtagsabgeordneter in Wien, Dr. Gustav Reichsritter von Wiedersperg, Reichsraths- und Landtagsabgeordneter und k. k. Obersanitätsrath in Wien, Leopold Rechnitzer, Director-Stellvertreter der n. ö. Escompte-Gesellschaft in Wien, Dr. Ludwig Ritter von Gutmann, Associé der Firma Gebrüd. Gutmann, Vicepräsident der n. ö. Escompte-Gesellchaft in Wien.

7. Die Firma wird derart gezeichnet, dass unter die von wem immer geschriebenen oder vorgedruckten Worte „K. k. priv. Oesterreichisches Credit-Institut für Verkehrsunternehmungen und öffentliche Arbeiten" collectiv je zwei Mitglieder des Verwaltungsrathes und der Director (Generalsecretär) oder ein anderer mit der Procura betrauter Gesellschaftsbeamter, oder zwei solche Beamte ihre Namensfertigung eigenhändig beisetzen. Der mit der Procura betraute Beamte hat seinem Namen immer einen die Procura andeutenden Zusatz beizufügen.

8. Die Kundmachungen der Gesellschaft erfolgen mittelst Einschaltung in die amtliche „Wiener Zeitung".

Verlosungen.

Am 31. December 1895:

Kolomeaer Localbahnen. Prioritätsactien (Rückzahlung ab 1. Juli).

Lemberg-Bełzec (Tomaszów). Prioritätsactien (Rückzahlung ab 1. Juli).

Am 1. März:

Ostrau-Friedlander Eisenbahn. 5 pCt. Prioritäten (Rückzahlung ab 1. September).

Erste ungarisch-galizische Eisenbahn. 5 pCt. Prioritätsobligationen I. Emission (Rückzahlung ab 1. September), II. Emission (Rückzahlung ab 1. Juli).

Am 2. März:

Mährische Grenzbahn. 4 pCt. Prioritätsobligationen (Rückzahlung ab 1. September).

Vorarlberger Bahn. 4 pCt. Silberprioritäten (Rückzahlung ab 1. September).

Couponseinlösungen.

Ab 2. März:

Localbahn Innsbruck—Hall i. T. Actien fl. 26.— ö. W.

Ab 2. April:

Oesterr. Eisenbahn-Verkehrsanstalt. Actien fl. 6.50 öst. Währ.

Capitalsrückzahlung.

Böhm Westbahn in Liquidation. Die auf Grund der von den Liquidatoren vorgelegten Schlussrechnung auf jede unverloste Actie und jeden Genussschein entfallende restliche Liquidationsquote von fl. 21·30 gelangt gegen Einziehung der Actie oder Genussschein vom 7. März ab zur Auszahlung. Die bis 15. Mai 1896 nicht behobenen Restquoten werden bei Gericht deponirt. Zugleich werden die Actionäre und Genussscheinbesitzer, welche mit der Behebung der ersten Liquidationsquote (bestehend in Kr. 800 = ö. W. fl. 400 in vierpercentigen Prioritätsobligationen für je eine unverloste Actie und in Kr. 400 = ö. W. fl. 200 in den gleichen Prioritatsobligationen für je einen Genussschein) im Rückstande sind, aufgefordert, dieselbe gleichfalls bis längstens 15. Mai 1896 zu beheben, da sonst auch diese Liquidationsquoten gerichtlich deponirt würden.

Lagerhaus-Angelegenheiten.

Oeffentliches Landes-Lagerhaus für Getreide und Spiritus in Krakau.

Monat Februar 1896.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waaren	inländischer Provenienz				ausländischer Provenienz			
	Lagerstand am ersten	Eingelagert vom ersten bis letzten	Ausgelagert vom ersten bis letzten	Lagerstand am letzten	Lagerstand am ersten	Eingelagert vom ersten bis letzten	Ausgelagert vom ersten bis letzten	Lagerstand am letzten
	Getreide in metrischen Centnern; Spiritus in Hektolitern à 100 %							
Weizen	3665·24	1658·25	351·87	4971·62	823·59	305·10	—	1125·69
Roggen	1854·36	588·74	252·15	2190·95	199·87	—	—	199·87
Gerste	726·03	279·10	73·67	931·46	3325·69	1921·91	406·16	4842·44
Hafer	627·44	—	125·99	501·45	101·62	—	101·62	—
Erbsen	138·79	200·90	100·77	238·92	870·57	561·83	531·36	901·04
Bohnen	1099·66	199·37	—	1299·03	40·31	30·37	25·25	45·43
Raps	131·26	155·14	203·74	82·66	100·26	353·43	224·68	229·01
Wicken	199·16	—	—	199·16	705·09	766·13	332·23	1138·09
Leinsaat	1000·85	114·91	304·41	811·35	—	—	—	—
Rübensamen	220·38	—	174·08	46·30	—	—	—	—
Mohn	27·54	—	—	27·54	187·69	—	15·00	172·69
Kleesaat	60·73	58·99	10·00	109·72	67·06	95·18	—	162·24
Senfsaat	95 04	—	—	95·04	—	—	—	—
Diverse	1792·67	1777·23	819·58	2150·32	25·45	—	15·44	10·01
Zusammen	11639·15	4432·63	2416·26	13655·52	6447·20	4033·95	1650·74	8830·41
Versicherungswerth ö.W. fl.	103.776	47.675	33.914	117.537	54.170	30.945	12.949	72.166
Spiritus	—	—	—	—	—	—	—	—
Versicherungswerth ö.W. fl.	—	—	—	—	—	—	—	—

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

Auf Waaren	Im Umlaufe am ersten	Ausgestellt bezw. vorgemerkt vom ersten bis letzten	Zurückgelangt vom ersten bis letzten	Im Umlaufe am letzten	Im Umlaufe am ersten	Ausgestellt bezw. vorgemerkt vom ersten bis letzten	Zurückgelangt vom ersten bis letzten	Im Umlaufe am letzten
Getreide:								
Lagerscheine . . . Stück	35	23	9	49	27	15	5	37
Versicherungswerth ö.W. fl.	34.400	17.080	8.080	43.400	21.350	12.357	5.100	28.787
Abgesondert übertragene Warrants . . . . Stück	31	21	6	46	19	17	2	34
Versicherungswerth ö.W. fl.	32.800	16.030	5.980	42.850	14.950	12.537	1.500	25.987
Lombardbetrag . . ö.W. fl.	18.535	9.425	2.855	25.105	7.130	7.100	700	13.530
Spiritus:								
Lagerscheine . . . Stück	—	—	—	—	—	—	—	—
Versicherungswerth ö.W. fl.	—	—	—	—	—	—	—	—
Abgesondert übertragene Warrants . . . . Stück	—	—	—	—	—	—	—	—
Versicherungswerth ö.W. fl.	—	—	—	—	—	—	—	—
Lombardbetrag . . ö.W. fl.	—	—	—	—	—	—	—	—

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischer Eisenbahnverband.

Einführung der Nachträge I (zweite Auflage) zu den Tarifen, Theil III, Heft 1 und 2.

Mit 1. April 1896 treten die Nachträge I (zweite Auflage) zu den Tarifen, Theil III, Heft 1 und 2 (Ausnahmetarife für Getreide etc.) des Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Eisenbahnverbandes, giltig vom 1. September 1893, in Wirksamkeit.

Dieselben enthalten:

1. Abänderung der Tarifbestimmungen;
2. Abänderung, bezw. Ergänzung der Reexpeditionstabelle;
3. Neue, bezw. abgeänderte Frachtsätze;
4. Berichtigungen;
5. Abänderung von Stationsnamen, und
6. Ergänzung, bezw. Abänderung des Kilometerzeigers.

Hiedurch wird die erste Ausgabe des I. Nachtrages, giltig vom 1. Jänner 1894, aufgehoben und ersetzt.

Exemplare dieser Nachträge sind bei den betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen und Stationen zum Preise von 20 Hellern für das Stück zu beziehen.

Wien, am 16. März 1896. [181]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Berlin/Sächsisch-Böhmischer Rundreiseverkehr.

Einführung des Nachtrages III.

Mit 1. Mai 1896 gelangt zu dem Tarife für den obgenannten Rundreiseverkehr der Nachtrag III zur Ausgabe, welcher nebst einigen Berichtigungen auch die Abänderungen der Fahrpreise der Rundtouren: Berlin, Da, E, Fa, Ha, Ja, P, Pa, T, Ta, U und V enthält.

Exemplare dieses Nachtrages werden seinerzeit bei den betheiligten Verwaltungen, bezw. Stationen käuflich zu haben sein.

Wien, am 16. März 1896. [182]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Güterverkehr Rumänien-Lindau-Vorarlberg.

Aufhebung des Ausnahmetarifes Nr. 3 für Eisen etc.

Mit 1. Mai 1896 tritt der im Tarife für den vorbezeichneten Verkehr vom 1. Jänner 1895 enthaltene Ausnahmetarif Nr. 3 für Eisen etc. ausser Wirksamkeit.

Wien, am 16. März 1896. [183]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Russischer Grenzverkehr.

Reexpedition in Bubna St.E.G.

Die im Tarif-Theil II, Heft 2, für den Oesterreichisch-Ungarisch-Russischen Grenzverkehr vom 1. Jänner 1896, Seite 10, angeführte Reexpeditionsstelle „Bubna, Station der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft (Lagerhaus der Böhmischen Unionbank)“ ist als „Lagerhaus der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft in Bubna“ zu bezeichnen.

Wien, am 14. März 1896. [184]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Rumänisch-Süddeutscher Eisenbahnverband.

Aufhebung der Ausnahmetarife Nr. 3 für Eisen etc. und Nr. 5 für Papier.

Mit 1. Mai 1896 treten die im Theil II, Heft 1, für den vorbezeichneten Verband vom 1. Juni 1895 enthaltenen Ausnahmetarife Nr. 3 für Eisen etc. und Nr. 5 für Papier ausser Wirksamkeit.

Wien, am 16. März 1896. [185]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina.

Aufhebung eines Tarifheftes.

Mit 1. Mai 1896 tritt Theil II, Heft 2, des Tarifes für den vorbezeichneten Verkehr vom 1. April 1895 sammt den hiezu erschienenen Nachträgen I—III ausser Wirksamkeit.

Die Einführung des bezüglichen neuen Tarifes wird rechtzeitig verlautbart werden.

Wien, am 17. März 1896. [186]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen, Salzkammergut-Localbahn, Wolfgangsee-Dampfschiffahrt, Attersee-Dampfschiffahrt, Traunsee-Dampfschiffahrt, Hallstattersee-Dampfschiffahrt.

Fahrpreis-Aenderungen.

In dem vom 1. November 1895 giltigen Tarife für den directen Personen- und Gepäcksverkehr zwischen Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen einerseits, dann Stationen der Salzkammergut-Localbahn, der Wolfgangsee-Dampfschiffahrt, der Attersee-Dampfschiffahrt, der Traunsee-Dampfschiffahrt, der Hallstattersee-Dampfschiffahrt andererseits, ferner zwischen den Dampfschiff-Stationen Gmunden-Stadt und Hallstadt Markt sind auf Seite 6 die Gebühren für Hallstadt Markt-Ischl dahin abzuändern, dass sie lauten:

Schnellzug:
I. Cl. fl. 1.35, II. Cl. fl. —.93.

Personenzug:
I. Cl. fl. 1.02, II. Cl. fl. —.71, III. Cl. fl. —.51.
10 kg Gepäck 4 kr.

Wien, am 16. März 1896. [187]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Fahrpreisermässigung für Wallfahrer nach Kalwarya.

Anlässlich der in der Zeit vom 29. März bis incl. 3. April 1896 nach Kalwarya stattfindenden Wallfahrten werden in den Stationen und Haltestellen der Strecken Friedek-Mistek—Bielitz—Kalwarya und Dziedit—Saybusch-Zabłocie zu den fahrplanmässigen Personen befördernden Zügen besonders ermässigte Fahrkarten für einfache Fahrten nach und von Kalwarya-Zebrzydowska, ferner Tour- und Retourkarten nach Kalwarya-Zebrzydowska mit achttägiger Giltigkeitsdauer ausgegeben.

Ausserdem verkehrt am 3. April 1896 ein Separat-Personenzug

Abfahrt von Bielitz . . . . 6 U. 28 M. Früh,
Ankunft in Kalwarya-Zebrzydowska 9 U. 13 M. Vorm.,
und
Abfahrt von Kalwarya-Zebrzydowska 1 U. 55 M. Nachm.,
Ankunft in Bielitz . . . . 4 U. 52 M. Nachm.
zu den gleichen ermässigten Fahrpreisen

Das Nähere ist aus den affichirten Kundmachungen zu ersehen.

Wien, am 17. März 1896. [188]

Oberschlesischer Kohlenverkehr.

Einführung eines Ausnahmetarifes, bezw. Tarifnachtrages.

Mit 1. April 1896 gelangen nachstehend verzeichnete Tarife, resp. Nachträge zur Einführung:

a) Ausnahmetarif für die Beförderung von Steinkohlen, Steinkohlenbriquetts und Coaks von Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirkes Kattowitz nach der Station Troppau der Kaiser Ferdinands-Nordbahn;

b) Nachtrag 5 zu dem vom 1. October 1894 giltigen Ausnahmetarife für den Oberschlesischen Kohlenverkehr nach Stationen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn und der k. k. priv. Ostrau-Friedlander Eisenbahn, enthaltend neue Frachtsätze nach Stationen der Localbahn Troppau-Bennisch

Die Frachtsätze des Ausnahmetarifes sub a) sind in Markwährung, jene des Nachtrages 5 sub b) in Kronenwährung ausgedrückt.

Exemplare der angeführten Drucksachen sind durch die betheiligten Verwaltungen zu beziehen.

Wien, am 16. März 1896. [189]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn
zugleich im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Elbe-Umschlagsverkehr mit Rumänien.

Ausserkrafttretung des Ausnahmetarifes Nr. 3.

Der im Tarife für den Elbe-Umschlagsverkehr mit Rumänien vom 1. Juni 1895 auf Seite 39—48 enthaltene Ausnahmetarif Nr. 3 für Eisen und Stahl etc. wird mit 30. April 1896 ausser Kraft gesetzt.

Ob und welche Frachtsätze an dessen Stelle treten, wird rechtzeitig publicirt werden.

Wien, am 17. März 1896. [190]

K. k. priv. Oesterreichische Nordwestbahn
als geschäftsführende Verwaltung.

Ostdeutsch-Oesterreichischer Eisenbahnverband.

Einführung der Nachträge I zu den Tarifen Theil II, Heft 1 und 2.

Am 1. Mai 1896 tritt je ein Nachtrag I zu den Tarifen, Theil II, Heft 1 und 2, vom 1. Jänner 1896 für den Ostdeutsch-Oesterreichischen Eisenbahnverband in Kraft.

Diese Nachträge enthalten unter Anderem theilweise erhöhte, theilweise ermässigte und neue Frachtsätze der Classentarife für Wien etc., ebenso der Ausnahmetarife Nr. 3, 4, 5, 10, 11, 12 A, 13, 14, 17, 22, 28, 37, 44, 48, 49, 50 des Heftes 1 und der Ausnahmetarife Nr. 4, 5, 8, 10, 13, 14, 25, 27, 28, 31, 35, 36, 37 des Heftes 2, ferner neue Ausnahmetarife Nr. 61 (Rohglas) und Nr. 62 (Graphit, unreiner) für Heft 1 und Druckfehlerberichtigungen zu beiden Tarifheften.

Exemplare können ab 15. April 1896 von den betheiligten Verwaltungen bezogen werden.

Wien, am 17. März 1896. [191]

K. k. priv. Oesterreichische Nordwestbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn.
K. k. priv. Südnorddeutsche Verbindungsbahn.
Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.
K. k. priv. Böhmische Commercialbahnen.
Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn.

Einführung eines Nachtrages II zum Tarife für den nachbarlichen Personenverkehr vom 1. April 1892.

Am 1. April 1896 tritt ein Nachtrag II zu dem ab 1. April 1892 giltigen Tarife für den directen Personenverkehr zwischen Stationen der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft und den k. k. priv. Böhmischen Commercialbahnen einerseits und Stationen der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn, k. k. priv. Südnorddeutschen Verbindungsbahn und Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn andererseits in Wirksamkeit.

Derselbe enthält Fahrpreise für neue Verkehrsbeziehungen über Okřiško, Pardubitz und Starkotsch.

Wien, am 12. März 1896. [192]

K. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Böhmische Nordbahn-Gesellschaft.

Berechnung der Deckenmiethgebühren.

Für Hohlglassendungen von Steinschönau werden die Deckenmiethgebühren, insoweit solche nach den einschlägigen Tarifbestimmungen zur Anrechnung zu kommen haben, bis auf Widerruf, längstens aber bis 31. December 1896 im Verkehre nach

a. Hamburg bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen statt mit fl. 9 mit Mark 10,

b. im Verkehre mit Triest bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 6000 kg pro Wagen statt mit fl. 14 mit fl. 6 pro Wagen berechnet werden.

Prag, am 11. März 1896. [193]

Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Ausgabe combinirter Fahrkarten.

Ab 21. März 1896 kommen auf den Strecken Wien—Melk—Krems, Wien—D.-Altenburg—Hainburg und Wien—Pressburg combinirte Tour- und Retourbillets zur Ausgabe.

Die Fahrpreise stellen sich, wie folgt:

	II Cl. Bahn I. Platz Schiff fl.	III. Cl. Bahn II. Platz Schiff fl.
Von Wien (Westbahnhof) nach Melk—Krems—Wien (K.F.J.B.) oder von Wien (K.F.J.B.) nach Krems — Melk — Wien (Westbahnhof)	4.70	2.70
	5 Tage giltig.	
Von Wien (Weissgärber) nach Deutsch-Altenburg und retour oder umgekehrt	2.85	1.70
	3 Tage giltig.	
Von Wien (Weissgärber) nach Hainburg und retour oder umgekehrt	2.85	1.70
	3 Tage giltig.	
Von Wien (Weissgärber oder Praterquai) nach Pressburg und retour oder umgekehrt bei Benützung der Personenzüge	2.79	1.66
bei Benützung der Schnellzüge	3.51	—
	3 Tage giltig.	

Wien, am 15. März 1896. [194]

Güterverkehr zwischen Südbahnstationen und Böhmen.

Einführung eines neuen Tarifes, Theil II.

Mit 1. Mai 1896 tritt ein neuer Tarif, Theil II, für den Güterverkehr zwischen Südbahnstationen und Böhmen in Wirksamkeit.

Dieser Tarif enthält:

I. Vorwort;
II. Bestimmungen;
III. Stationstarife zwischen Prag (k.k.St.B., Oe.N.W.B. und St.E.G.), Smichow, Smichow transit, Běchovic, Bubna (St.E.G.), Lieben Oe.N.W.B. und St.E.G.), Radotin, Vysočan (B.N.B.) und Wisočan (Oe.N.W.B.) einerseits und Stationen der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft, der k. k. priv. Wien—Pottendorf—Wr.-Neustädter Bahn und den Stationen Laibach, Leoben, Villach der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, andererseits;
IV. Schnitttarif-Tabellen;
V. Anhang zu den Schnitttarif-Tabellen B und B 1;
VI. Stationstarife im Verkehre mit: Baden-Frachtenbahnhof, Bruck a. d. M., Cilli, Ebenfurth, Gloggnitz, Graz, Klagenfurt, Laibach, Leoben, Leobersdorf, Liesing, Marburg, Mödling, Mürzzuschlag, Ober-Drauburg, Pöltschach, Pragerhof, Spielfeld, Steinbrück, Unter-Drauburg, Villach und Wr.-Neustadt;
VII. Ausnahmetarif II für Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaaren.

Durch diesen Tarif werden die im Tarife, Theil II, für den Güterverkehr zwischen Südbahnstationen und Böhmen, giltig vom 1. Juli 1893, enthaltenen Stationstarife und Schnitttarif-Tabellen, dann der Anhang zu den Schnitttarif-Tabellen B und B 1, sowie der Ausnahmetarif II, sammt allen mit den Nachträgen zu diesem Tarife, Theil II, durchgeführten Ergänzungen, Aenderungen, Berichtigungen dazu, per Ende April 1896 ausser Kraft gesetzt

Es bleiben daher bis auf Weiteres nur die im genannten Tarife, Theil II, giltig vom 1. Juli 1893, bezw. in den Nachträgen zu denselben enthaltenen Ausnahmetarife I, dann III bis XVII inclusive, und der Kilometerzeiger in Wirksamkeit.

Exemplare dieses Tarifes sind bei den Verbandsverwaltungen, sowie am Wiener Südbahnhofe (Cassa V) zum Preise von 2 Kronen erhältlich.

Wien, am 15. März 1896. [195]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Bahnen.

K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn.
A. priv. Buschtěhrader Eisenbahn.
K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.
Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Einführung eines neuen Personentarifes.

Mit 1. Mai 1896 gelangt ein neuer Tarif für den directen Personenverkehr zwischen Stationen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn und priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft einerseits und Stationen der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn andererseits, enthaltend:

1. Bestimmungen und Fahrpreise für Tourkarten, sowie für Tour- und Retourkarten,
2. Ermässigte Gepäckstaxen im Verkehre mit Wien (Staatsbahnhof oder Nordbahnhof),

zur Einführung.

Zugleich tritt der gleichnamige Tarif vom 1. März 1892 sammt Nachtrag I ausser Kraft.

Exemplare des neuen Tarifes können demnächst von den betheiligten Verwaltungen käuflich bezogen werden.

Wien, am 16. März 1896. [196]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Directer Personen- und Gepäcksverkehr zwischen Stationen der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen einerseits und den Stationen Karlsbad und Franzensbad der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn andererseits über Brünn—Prag.

Einführung eines neuen Tarifes.

Mit 1. Mai 1896 gelangt der angeführte Tarif zur Einführung und tritt zugleich der gleichnamige Tarif vom 15. Juli 1892 ausser Kraft.

Exemplare des neuen Tarifes können demnächst von den betheiligten Verwaltungen käuflich bezogen werden.

Wien, am 15. März 1896. [197]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Rumänischer Eisenbahnverband.

Einführung des Nachtrages III zum Tarife Theil II, Heft 1.

Der Nachtrag III zum Hefte 1 des Verbandstarifes (Theil II) vom 1. Jänner 1895 tritt nicht, wie schon verlautbart, am 1. April, sondern erst am 1. Mai 1896 in Kraft. Ausser dem bereits kundgemachten Inhalte

enthält dieser Nachtrag noch die Aufhebung des Ausnahmetarifes Nr. 3 (Eisen und Eisenwaaren), die Abänderung des Artikelverzeichnisses und die Aufhebung der Frachtsätze der Abtheilung B des Ausnahmetarifes Nr. 5 (Papier etc.), sowie die Abänderung der Nomenclatur des Ausnahmetarifes Nr. 27 (Holzpapierstoff).

Wien, am 18. März 1896. [198]

Die Direction der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
auch im Namen der übrigen betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Königl. Bayerische Staatseisenbahnen. (Frachtvergünstigung für Ausstellungsgegenstände.) Die Bestimmungen der Kundmachung 2 des Deutschen Eisenbahn-Verkehrsverbandes finden im Bereiche der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen Anwendung auf

die Geflügelausstellung in München
— 18. mit 22. März 1896 —;

die Geflügel- und landwirthschaftliche Gerätheausstellung in Münchenbernsdorf in Thüringen
— 22. mit 24. März 1896 —;

und auf die Geflügelausstellung in Wiedersbach b. Leutershausen
— 8. mit 9. März 1896 —.

— (Fahrpreisermässigung aus Anlass der in Nürnberg stattfindenden Landes-Industrie- und Gewerbeausstellung.). Aus Anlass der in Nürnberg in diesem Jahre stattfindenden Landes-Industrie- und Gewerbeausstellung werden nachstehende Fahrpreisermässigungen gewährt:

1. Für die Aussteller und deren Personal wird die Giltigkeitsdauer der Rückfahrkarten nach Nürnberg auf dreissig Tage, für die Mitglieder des Preisgerichtes auf die Dauer der Thätigkeit des letzteren verlängert.
   Der Vermerk der verlängerten Giltigkeitsdauer geschieht durch das kgl. Bahnamt Nürnberg C.-B. auf Grund einer von der Ausstellungscommission auszufertigenden Bescheinigung.
2. Für Arbeiter bedeutenderer Fabriken und gewerblicher Anstalten, die in grösserer Zahl die Ausstellung besuchen, wird bei gemeinschaftlicher Hin- und Rückfahrt die Beförderung nach Nürnberg und zurück auf einfache Fahrkarten III. Classe gewährt.
   Die Zahl der Theilnehmer muss mindestens 30 betragen. Die Anmeldung ist an das der Abgangsstation vorgesetzte Oberbahnamt zu richten, das eine die Zahl der Theilnehmer enthaltende und bei der Controle vorzuweisende Bestätigung ausstellt.
   Die gemeinsame Rückfahrt muss spätestens am zehnten Tage vollendet sein.
3. Für Gewerbevereine und dergleichen können bei einer Theilnehmerzahl von mindestens 200 Personen zum Besuche der Ausstellung Sonderzüge gestellt werden, bei deren Benützung die für die Hinfahrt gelöste Fahrkarte III. Classe zur taxfreien Rückfahrt innerhalb zehn Tagen berechtigt. Die Rückfahrt kann einzeln ausgeführt werden. Sonderzüge für die Rückfahrt können nur beansprucht werden, wenn eine Theilnahme von 200 Personen hiefür gewährleistet wird.
4. In jedem Ausstellungsmonat wird auf jeder Strecke der Staatseisenbahnen ein Sonderzug nach Nürnberg abgefertigt oder ein nach Nürnberg fahrender fahrplanmässiger Zug bezeichnet, zu welchen Fahrkarten II. und III. Classe mit der Berechtigung zur taxfreien Rückfahrt innerhalb zehn Tagen ausgegeben werden.
   Die Fahrordnung der zur Abfertigung gelangenden Sonderzüge, die Tage, an denen sie verkehren, sowie die fahrplanmässigen Züge, die auf den einzelnen Strecken zur halben Fahrtaxe benützt werden können, und die Tage, an denen diese Begünstigung platzgreift, werden unter thunlichster Berücksichtigung der Seitens der Handels- und Gewerbekammern etc. gestellten Wünsche noch besonders festgesetzt und rechtzeitig bekannt gegeben werden.

Hessisch-Bayerischer Tarif für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen vom 1. October 1892. (Nachtrag II.) Mit Giltigkeit vom 1. März 1896 gelangte der Nachtrag II zur Einführung. Derselbe enthält verschiedene Ergänzungen der besonderen Zusatzbestimmungen des Haupttarifs.

Württembergisch-Bayerischer Gütertarif, Theil II, vom 1. April 1891. (Ergänzung der besonderen Vorschriften.) Auf Seite 10 des Nachtrages III zum vorbezeichneten Tarif ist unter „I C Besondere Vorschriften für bestimmte Gegenstände" als zweiter Absatz nachzutragen:

„Vom 1. März 1896 ab werden Milchbuttersendungen, welche als Frachtstückgut zur Auflieferung gelangen, auf den Linien der Bayerischen und Württembergischen Staatsbahnen zu den Sätzen der allgemeinen Stückgutclasse eilgutmässig befördert.

Ferner wird für Milchbutter-Stückgutsendungen, welche auf bayerischen und württembergischen Stationen zur directen Beförderung nach ausserbayerischen und ausserwürttembergischen Stationen (z. B. von Kaufbeuren nach Karlsruhe, von Wangen im Allgäu nach Dresden) als Eilgut aufgegeben werden, dem Absender, und zwar ohne Rücksicht darauf, ob die Fracht von ihm selbst oder vom Empfänger bezahlt wurde, für die bayerisch-württembergische Beförderungsstrecke der Unterschied zwischen der berechneten Eilgutfracht und jenem Betrage, welcher bei Frachtberechnung nach den Sätzen der allgemeinen Stückgutclasse sich ergibt, auf dem Reclamationswege rückvergütet.

Für Milchbuttersendungen, welche im Bayerisch-Württembergischen Wechselverkehr (z. B. von Günzburg nach Stuttgart, von Leutkirch nach Augsburg) als Eilgut (mit rothem Frachtbrief) aufgegeben werden, wird die Eilgutfracht berechnet und hat es bei dieser Frachtberechnung sein Verbleiben.

Magdeburg-Bayerischer Gütertarif vom 1. October 1892. (Neue Tarifentfernungen für die Station Lichtenfels.) Mit Wirksamkeit vom 1. Februar 1896 sind für den Verkehr zwischen Lichtenfels und mehreren Stationen des k. Eisenbahn-Directionsbezirkes Magdeburg an Stelle der seitherigen neue Tarifentfernungen getreten.

Nothstandstarif für Düngemittel im Deutschen Wechselgüterverkehr. (Ausschliessung des Artikels „Hensel'sches Steinmehl"). Das unter der Bezeichnung „Hensel'sches Steinmehl" oder „Hensel'scher Mineraldünger" zur Versendung kommende Düngemittel gehört nicht zu den mineralischen Phosphaten.

Auf diesen Artikel findet daher weder der Ausnahmetarif für phosphorhaltige Converterschlacken und andere mineralische Phosphate, noch die Frachtermässigung des Nothstandstarifes Anwendung.

Niederländisch-Bayerischer Gütertarif vom 1. Juni 1883. (Einbeziehung der Station Groningen in den Ausnahmetarif für Bier.) Mit Giltigkeit vom 1. März 1896 ist die Station Groningen der Niederländischen Staatsbahn in den Ausnahmetarif für Bier in Ladungen von 5000 kg und 10.000 kg aufgenommen worden.

Frankfurt - Oberhessisch - Bayerischer Gütertarif, Theil II, vom 1. August 1891. (Neue Tarifentfernungen für die Station Lichtenfels.) Mit Wirksamkeit vom 1. Februar 1896 sind für den Verkehr zwischen Lichtenfels und den nachstehenden Stationen des k. Eisenbahn-Directionsbezirkes Halle a. S. an Stelle der seitherigen die folgenden ermässigten Tarifentfernungen zur Einführung gelangt:

Nach und von	Lichtenfels
Beelitz	378 km
Obhausen	261 km

Naussau-Bayerischer Tarif für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen vom 1. October 1892. (Nachtrag II.) Mit Giltigkeit vom 1. März 1896 gelangte der Nachtrag II zur Einführung. Derselbe enthält Ergänzungen zu Abschnitt E Tariftabellen und Aenderung von Stationsnamen.

Saarbrücken-Bayerischer Gütertarif vom 1. Jänner 1896. (Ausnahmetarif für die Beförderung von Kartoffeln im Verkehre mit Eger und Franzensbad.) Mit Giltigkeit vom 1. März 1896 gelangte für die Stationen Eger und Franzensbad im Verkehre mit sämmtlichen Stationen der k. Eisenbahndirection St. Johann-Saarbrücken, mit Ausnahme von Maybach, ein Ausnahmetarif für die Beförderung von Kartoffeln in Wagenladungen von 10.000 kg oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht für jeden verwendeten Wagen zur Einführung.

Die Frachtsätze sind die gleichen wie jene des Ausnahmetarifs Nr. 5 für Düngemittel.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg	per 100 kg			
630	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Kalk, gebrannter, der Pos. K, 2 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Bełzec	Lemberg	Aufgabe von mindestens 150 Wagen pro Kalenderjahr. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Bis 31. December 1896	Localtarif	29·6 kr.	15·64 kr.	13·96 kr.	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Frachtbrief-Duplicate, welche vom Absender bis längstens Ende Februar 1897 zu bewirken ist	In das Minimal-Quantum sind auch jene Wagenladungen einzurechnen, welche von Bełzec via Lemberg nach Tarnopol gehen
631	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Kalk, gebrannter, der Pos. K, 2 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Bełzec	Zolkiew	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1896	Localtarif	19·1 kr.	13·95 kr.	5·15 kr.	Im Kartirungswege		
632	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Ostrau-Friedlander Eisenbahn	Baurequisiten und Gerüstungen	Krasna	Paskau	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen; die Sendungen müssen von Krasna nach Paskau mit der Bestimmung zur Verwendung bei den Ostrawitza-Regulirungsarbeiten zunächst der Station Paskau befördert und dann wieder zurück nach Krasna dirigirt werden; auf den Frachtbriefen hat die Bauleitung für diese Regulirungsarbeiten als Versenderin und Empfängerin zu erscheinen und zugleich das Verladen und Abladen auf ihre Kosten zu bewirken	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1896	Localtarif vom 1. Jänner 1893	Verschieden	11·5 kr.	Verschieden	Im Kartirungswege		
				bezw. vice versa										

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
									Pfennige					
633	Oesterreichischen Nordwestbahn	Betheiligten Verwaltungen	Raffinadezucker	Cakovic und Neratovic	Laube, Tetschen Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz	Bei Aufgabe resp. Bezahlung der Fracht für den Frachtbrief und Wagen, und zwar für mindestens 10.000 kg	14 Tage nach erfolgter Publication bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1896	Elbeumschlagstarif für Oesterreich vom 1. Jänner 1893	70	62 *)	8	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf den Namen des Reclamanten als Empfänger lautenden Original-Frachtbriefe für den Bahntransport zum Umschlagsplatz und der Schiffsconnossements für die Verschiffung per Elbe nach Hamburg oder Harburg. Diese Documente, welche keinen bahnämtlichen Rückvergütungsstempel tragen dürfen, sind längstens bis Ende April 1897 in Vorlage zu bringen	*) In diesen Frachtsätzen ist die Schlepphabngebühr nicht enthalten; dieselbe beträgt 10 Pfennige für 100 kg
					Schönpriesen-Umschlag				65	57 *)	8			
					Dresden-Elbquai				106	98	8			
634	Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn	Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn	Tabak und Tabakfabrikate	Sedletz-Kuttenberg	Gablonz a. N.	Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hiefür und Aufrechthaltung der allgemeinen und speciellen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1896	Localtarife der betheiligten Verwaltungen	Bestehen keine directen Frachtsätze	89·5 kr.		Im Kartirungswege		Der Portozuschlag der S.N.D.V.B. wird nicht berechnet

Abänderung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Angabe der Abänderung und Bezeichnung des Zeitpunktes derselben	Bemerkungen
13	Nr. 27 vom 7. März 1896	571	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Sammelgüter als Frachtgut	Eger	Wien Praterquai mit directen Frachtbriefen nach Ungarn und darüber hinaus	Die in der Rubrik 4 angeführte dritte Gruppe: „Glaswaaren der Posit. G—2, etc." soll richtig lauten: „Glaswaaren der Posit. G—21 etc."	

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 33. **Wien, 21. März 1896.** **IX. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Verlängerung der Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine schmalspurige Localbahn von der Station Gmunden der Salzkammergutbahn zur Station Kammer der Localbahn Vöcklabruck-Kammer und von dort nach Mondsee.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat die dem k. und k. Kämmerer August Horváth von Szt. György in Kammer am Attersee und Consorten mit den Erlässen des k. k. Handelsministeriums vom 13. Jänner 1895, Z. 963 (Verordnungs-Blatt Nr. 15 vom 2. Februar 1895), und vom 20. Juli 1895, Z. 35.556 (Verordnungs-Blatt Nr. 90 vom 3. August 1895), auf die Dauer eines Jahres, d. i. bis zum 13. Jänner 1896, ertheilte, beziehungsweise erweiterte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine schmalspurige Localbahn von der Station Gmunden der Salzkammergutbahn zur Station Kammer der Localbahn Vöcklabruck-Kammer und von dort über Seewalchen, Litzlberg, Attersee, Nussdorf, Stockwinkel, Unter-Ach und See nach Mondsee auf weitere sechs Monate verlängert.

Wien, am 6. Februar 1896. Z. 515/I.

Verlängerung der Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von Knin bis zur dalmatinisch-croatischen Landesgrenze bei Drenovać in der Richtung nach Karlstadt.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat die dem k. und k. Kämmerer Ludwig Baron Ozegović in Gušćerovać mit dem Erlasse vom 9. August 1895, Z. 29.314 (Verordnungs-Blatt Nr. 102 vom 31. August 1895), ertheilte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von der Station Knin der k. k. Dalmatiner Staatsbahnen bis zur dalmatinisch-croatischen Landesgrenze bei Drenovać in der Richtung nach Karlstadt auf weitere sechs Monate verlängert.

Wien, am 18. Februar 1896. Z. 536/I.

Verlängerung der Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn mit elektrischem Betriebe von Liebenau nach Böhmisch-Aicha.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat die der Firma Kremenezky, Mayer & Comp., Fabrik für elektrische Beleuchtung und Kraftübertragung in Wien, mit dem Erlasse des k. k. Handelsministeriums vom 30. August 1895, Z. 47.695 (Verordnungs-Blatt Nr. 106 vom 10. September 1895), ertheilte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine mit elektrischer Kraft zu betreibende Localbahn von der Station Liebenau der k. k. priv. Südnorddeutschen Verbindungsbahn nach Böhmisch-Aicha auf weitere sechs Monate verlängert.

Wien, am 22. Februar 1896. Z. 1048/I.

Aus den Entscheidungen des Obersten Gerichtshofes.

Die Meilengelder der Locomotivführer sind von der Executionsführung befreit. Die Bahngesellschaften sind jederzeit berechtigt, eine gesetzwidrige Execution auf Bezüge ihrer Bediensteten anzufechten.

(Entscheidung des Obersten Gerichtshofes vom 15. October 1895, Z. 11.949.)

Zur Hereinbringung eines Geldbetrages wurde die executive Pfändung und Einantwortung der Besoldung, wie auch der Meilengelder eines Locomotivführers, insofern dieselben den Betrag von 800 fl. übersteigen, bewilligt, und hievon die k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn verständigt.

Nach Verlauf einer geraumen Zeit stellte die Nordbahn das Ansuchen, die Meilengelder des Locomotivführers von der Execution auszuscheiden, wurde aber mit ihrem Begehren vom ersten Richter abgewiesen, weil der diesbezügliche Executionsbescheid von keinem der Interessenten angefochten wurde, sohin in Rechtskraft erwachsen ist, und eine nachträgliche Aenderung jener die Meilengelder betreffenden Verfügung über Ansuchen einer ausser dem Kreise der Interessenten stehenden dritten Person nicht zulässig erscheint.

Das k. k. Oberlandesgericht änderte den erstgerichtlichen Bescheid ab und erklärte die Executionsführung auf die Meilengelder des Locomotivführers X. als eine unzulässige, und der k. k. Oberste Gerichtshof bestätigte die obergerichtliche Reformat-Entscheidung in der Erwägung, dass den öffentlichen Behörden und Anstalten wie jedem Privatunternehmen die Berechtigung nicht abgesprochen werden kann, im eigenen Interesse und zu jeder Zeit alle gesetzlich zulässigen Mittel und Schritte vorzunehmen, um den ordnungsmässigen Gang des geführten Geschäftes zu sichern.

Es kann daher im vorliegenden Falle die Legitimation der Kaiser Ferdinands-Nordbahn zur Ueberreichung des diesbezüglichen Gesuches nicht in Zweifel gezogen werden; und da die Meilengelder eines Locomotivführers ihrem Wesen nach sich nicht als ein Gehalt oder eine Besoldung, sondern als ein Ersatz für die gehabten Mehrauslagen während der Abwesenheit des Bediensteten von seinem ordentlichen Dienst- und Wohnorte darstellen, so können sie mit Berufung auf das Gesetz vom 29. April 1873, R.-G.-Bl. Nr. 68, in die Execution nicht einbezogen werden.

Neue Hafengebühren in Algier.

Französische oder fremde Schiffe, welche mit voller oder nur theilweiser Ladung aus dem Auslande oder aus den französischen Colonien oder Besitzungen kommen, haben an Quaigebühren die nachstehend fixirte Taxe per Tonne des Schiffsgehaltes zu entrichten:

Für die Herkünfte aus den europäischen Ländern oder jenen des Mittelmeerbeckens, sowie der marokkanischen Küste von Ceuta bis Mogador (incl.) —.50 Fr.

Für Herkünfte aus allen anderen Ländern 1 Fr.

Die vorstehenden Bestimmungen werden modificirt hinsichtlich der Packetboote, welche nur Reisende befördern, oder welche zwar für den Passagiertransport bestimmt sind, doch auch Waaren befördern, vorausgesetzt, dass das Totalgewicht dieser Waaren nicht ein Zehntel des legalen Tonnengehaltes ausmacht, wobei auf eine Tonne 500 kg angenommen werden.

Diese Packetboote unterliegen der Entrichtung der Quaigebühr nur nach Massgabe der Zahl der Passagiere, der Pferde, der Wagen und der Menge der Waaren, welche von ihnen transportirt werden.

Diesbezüglich wird gezählt:

Jeder Passagier (Kinder mitinbegriffen) für 1 Tonne, 1 Pferd für 2 Tonnen, 1 zweirädriger Wagen für 3 Tonnen, 1 vierrädriger Wagen für 4 Tonnen.

Wenn die so berechneten Gebühren die nach dem Tonnengehalte bemessene Taxe überschreiten, wird nur die letztere eingehoben.

In die Berechnung werden nur die Passagiere, Pferde etc. einbezogen, welche sich auf dem Schiffe bei seiner Ankunft befinden; jene, welche dasselbe zur Rückfahrt aufnimmt, fallen ausser Betracht.

Keine Gebühr wird eingehoben:

Für das Gepäck der Reisenden, für die Gegenstände ihres persönlichen Bedarfes, für Geld und Gold- oder Silberbarren, sowie für alle kleinen Mustercolli und Postsendungen, Postpackete mit inbegriffen, vorausgesetzt, dass das Gewicht eines jeden dieser Colli nicht mehr als 6·250 kg beträgt, und dass dieselben ordnungsmässig im Manifeste eingetragen sind.

Bei der Einhebung der Gebühr wird nicht unterschieden zwischen Waaren, welche ans Land gebracht werden sollen, und jenen, die an Bord zu bleiben haben. Eine solche Begünstigung geniessen nur die Packetboote, welche an Waaren, ohne Rücksicht auf deren Bestimmung, weniger als ein Zehntel des Tonnengehaltes an Bord haben.

Von der Entrichtung der Quaigebühren sind befreit:

1. Schiffe in Ballast, ob sie mit Ladung auslaufen oder nicht;
2. Cabotageschiffe;
3. jene Schiffe, welche die Taxe im ersten Anlaufshafen entrichtet haben und auf derselben Reise nach einander mehrere Häfen anlaufen;
4. die für die Instandhaltung der unterseeischen Kabel verwendeten Schiffe französischer oder fremder Flagge;
5. die Kriegsschiffe;
6. die in Noth einlaufenden Schiffe;
7. jene Schiffe, welche einen Hafen anlaufen und dort eine Quantität von Waaren löschen, die nicht drei Frachttonnen per Reise übersteigt, ohne Rücksicht auf die Provenienz dieser Waaren.
8. Schiffe, welche zum Zwecke der Versorgung mit Kohle einlaufen;
9. französische Schiffe und die jener Staaten, welche die Begünstigung des Minimaltarifes geniessen, wenn sie, sei es freiwillig oder in Noth, mit einer Ladung in einen Hafen eingelaufen sind und, ohne Handelsoperationen vorgenommen zu haben, wieder auslaufen.

Die Packetdampfer, welche sowohl zum Transporte von Passagieren als zu jenem von Waaren dienen, werden einer gleichen Behandlung unterzogen, wie die zur ausschliesslichen Beförderung von Reisenden verwendeten Packetboote, wenn sie einen Hafen nur zu dem Zwecke, um dort Reisende auszuschiffen oder solche aufzunehmen, anlaufen, jedoch wird in diesem Falle bei Berechnung der Gebühr auf die aus- und eingeschifften Reisenden, Pferde etc. Rücksicht genommen und für Gold- und Silbergeld die Gebühr im Verhältnisse von 1 Tonne = 1 groupe oder 1 Collo eingehoben.

Inland.

Parlamentarisches.

In der 465. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 13. März wurde die Specialdebatte über den Staatsvoranschlag pro 1896 fortgesetzt. In Berathung steht der Voranschlag des Handelsministeriums.

Referent Abg. Dr. Hallwich recapitulirt den Gang der Verhandlung im Budgetausschusse über die anlässlich der Errichtung des Eisenbahnministeriums aufgeworfenen staatsrechtlichen Bedenken. Von einer Seite sei behauptet worden, dass das Recht der Gesetzgebung bezüglich der Errichtung und Organisation der Gerichte und Verwaltungsbehörden auch auf die Errichtung und Organisation der Ministerien sich erstrecke, dass daher durch die Schaffung des Eisenbahnministeriums im Verordnungswege eine Verletzung dieses Rechtes platzgegriffen habe, weshalb die Voranschläge des Handels- und Eisenbahnministeriums zu verweigern wären. Der Berichterstatter skizzirt sodann die von der Mehrheit des Ausschusses dem gegenüber geltend gemachten Gesichtspunkte und verweist darauf, dass die ursprüngliche Fassung des § 11, lit. l, des Staatsgrundgesetzes über die Reichsvertretung lautete: „In die Competenz des Reichsrathes gehört die Gesetzgebung über die Organisation der Gerichts- und Verwaltungsbehörden.“ Er erörtert die Gründe, welche seinerzeit das Herrenhaus veranlassten, diese Fassung zu ändern, und welche das Abgeordnetenhaus bewogen, der Beschlussfassung und Motivirung des Herrenhauses beizutreten. Der Bericht des Verfassungsausschusses vom Jahre 1867 besagt ausdrücklich, dass die Errichtung der zur Ausführung der Gesetze erforderlichen Behörden Sache der Regierungsgewalt sei. In der Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 1. April 1868 gab der Minister des Innern, von einem Mitgliede des Hauses gedrängt, eine ausführliche Erklärung ab, die darin gipfelte, die Organisation der Ministerien sei ein Act der Executive. Von keiner Seite erfolgte ein Widerspruch. Sowohl der Abgeordnete, der die Enunciation provocirt hatte, als der Berichterstatter erklärten sich durch die betreffende Erklärung als vollständig befriedigt, und angesichts jener Erklärung des Ministers des Innern votirte das Abgeordnetenhaus und später das Herrenhaus das Gesetz über die Einrichtung der politischen Behörden in den einzelnen Königreichen und Ländern. Dieser Theorie entspricht auch eine langjährige Uebung. Der Berichterstatter verweist darauf, dass in dem gleichem Sinne auf Grund Allerhöchster Entschliessungen das Ministerium für Handel und Volkswirthschaft, für Cultus und Unterricht, für Landesvertheidigung, endlich das Ackerbauministerium errichtet wurden. Auch in späterer Zeit erfolgte eine Reihe von tief einschneidenden Ressortverschiebungen und Aenderungen der Organisation stets auf Grund Allerhöchster Entschliessungen und ohne dass Seitens der gesetzgebenden Gewalt auch nur im mindesten dagegen protestirt worden wäre. Der Berichterstatter bespricht sodann die Frage der Wahrung des Budgetrechtes des Parlamentes und constatirt, dass der Herr Ministerpräsident, vom Budgetausschusse veranlasst, am 6. März d. J. die ausdrückliche Erklärung abgegeben habe, dass dis Regierung weit entfernt sei, dem vollen Budgetrechte des Parlamentes irgendwie nahctreten zu wollen. Der Herr Finanzminister fügte die protokollarische Erklärung hinzu, dass die Regierung dem Grundsatze beipflichte, auch im Falle ihrer Berechtigung zur Schaffung neuer Ministerien und sonstiger Institutionen die für dieselben nöthigen Mittel ohne vorherige Bewilligung Seitens des Parlamentes, bezw. ohne nachherige Einholung der Indemnität nicht ausgeben zu dürfen. Durch die Zuschrift des Finanzministers vom 14. Februar sei allerdings nicht mehr an Staatsausgaben verlangt worden als durch den im October vorigen Jahres eingebrachten Staatsvoranschlag. Der Staatsvoranschlag für 1896 enthält jedoch keinerlei Gehalt für einen Eisenbahnminister. Es figuriren darin nur die Gehalte für zwei Minister ohne Portefeuille. Der Gehalt eines Eisenbahnministers aber wurde aus den für diese zwei Minister präliminirten Mitteln bestritten. Das war nicht in der Ordnung. In diesem einen Punkte also liegt ein Hysteron-Proteron, und es erscheint hier dem Budgetbewilligungsrechte des Hauses vorgegriffen. Die Regierung ist verpflichtet, diesbezüglich Seitens des Hauses die Indemnität anzusuchen, was in der Zuschrift des Finanzministers vom 14. Februar leider nicht geschehen ist, aber wie der Berichterstatter annimmt, auf anderem Wege noch nachträglich geschehen wird. Der Budgetausschuss kam trotz alledem zum Beschlusse, dem Hause das Eingehen in die Specialdebatte zunächst über das Budget des Handelsministeriums zu empfehlen. Indem der Budgetausschuss bemüht war, die Grenzen zwischen der Executive und Legislative in dieser gewiss schwierigen Frage etwas schärfer zu ziehen, indem er der Executive bereitwillig zugestanden, was ihr nach der ehrlichen Ueberzeugung des Ausschusses rechtlich zukommt, gleichzeitig aber sich selbst, bezw. dem Hause die ausdrückliche und volle Anerkennung seines eigenen verfassungsmässigen Rechtes zu wahren und zu sichern wusste, glaubte der Ausschuss allerdings auch seine Schuldigkeit als Theil der Volksvertretung gethan und der gemeinsamen Sache mehr genützt zu haben als durch gewisse staatsrechtliche unhaltbare Prätensionen. Der Budgetausschuss liess sich von den beiden Gesichtpunkten leiten: Wir wollen unser verbrieftes gutes Recht und geben dem Kaiser, was des Kaisers ist.

Abg. Borčić schildert die ungünstigen Verhältnisse der Handelsmarine. Durch den besorgnisserregenden Verfall derselben sei insbesondere Dalmatien in Mitleidenschaft gezogen. Trotz der wohlwollenden Intentionen der Regierung und der vom Staate gewährten Subventionen seien die Ergebnisse nicht befriedigend. Redner bringt mehrere Vorschläge zur Sprache, die zur Hebung der Handelsmarine dienen sollen. Es müsse eine rationelle Verminderung der fiscalischen Lasten eintreten, sowie eine vernünftige Eisenbahnpolitik getrieben werden. Ebenso sei eine Aenderung des Gesetzes, betreffend die Hafen- und Consulargebühren, nothwendig. Zum Schlusse tritt Redner lebhaft für die Unterstützung der kleinen Segelschiffahrt ein.

Handelsminister Freiherr Glanz von Eicha:

Hohes Haus! Das Budget, welches ich heute vor Ihnen zu vertreten die Ehre habe, ist das erste, welchem der reducirte Geschäftsumfang des Handelsministeriums zugrunde liegt, der aus der Errichtung des Eisenbahnministeriums erfolgt ist. Auch nach Ablösung der Eisenbahnagenden verbleibt dem Handelsministerium ein so reichlich bemessener Rest von wichtigen Agenden, dass es für intensive Arbeit wahrhaftig ganz hinreicht. Die Handels- und Gewerbepolitik, die Fluss- und Seeschiffahrt, die sociale Gesetzgebung, die moderne Entwicklung der Post und Telegraphie stellen Aufgaben und Probleme und erheischen gebieterisch Lösungen, welche nachhaltig und oft geradezu entscheidend wirken auf das, was in seiner Gesammtheit die Wohlfahrt des Landes und seiner Bevölkerung ausmacht.

Das Erste, meine Herren, was ich hier erwähnen möchte, ist die für die Gestaltung unserer wirthschaftlichen Verhältnisse zunächst wichtigste Frage, nämlich der Ausgleich mit Ungarn. Die Verhandlung ist im Zuge. Sie werden, meine Herren, nicht von mir erwarten, dass ich hier über die Details nähere Aufschlüsse gebe. Eines aber möchte ich hervorheben, den aufrichtigen Wunsch der Regierung, diese Verhandlungen auf Grundlage einer im Geiste der Gerechtigkeit und Billigkeit gelegenen wechselseitigen Rücksichtnahme bald zu einem befriedigenden Abschlusse zu bringen. Wenn wir schon jetzt, also eigentlich zwei Jahre vor Eintritt des Ablauftermines des Bündnisses, in diese Verhandlungen eingetreten sind, so haben wir uns von der Ueberzeugung leiten lassen, dass hohe Staatsinteressen dafür sprechen, den Ausgleich mit Ungarn zu erneuern und womöglich die Unsicherheit zu vermeiden, die an und für sich schon mit der Eventualität einer Kündigung für die Gesammtheit der Verhältnisse verbunden wäre. Bei diesen Verhandlungen obliegt der Regierung die Pflicht, die österreichischen Interessen wirksam zu wahren und sie in ein gerechtes Verhältniss zu setzen zu jenen des anderen Compaciscenten.

Mit diesen wenigen Worten möchte ich dieses Thema für heute abschliessen. . . . . . .

Eine wichtige und grosse Aufgabe in der Richtung, unseren Aussenhandel nach den überseeischen Absatzgebieten activ zu gestalten, fällt unserem ersten Seehafen in Triest zu. Die Regierung ist auch bemüht, ihrerseits die Bestrebungen nach dieser Richtung hin auf das nachdrücklichste zu unterstützen und zu fördern. Leider aber ist in den letzten Jahren die Zufuhr an heimischen Producten nach Triest behufs Exportes in die überseeischen Staaten stationär geblieben. Der Grund hiefür mag vielleicht darin liegen, dass unsere exportfähigen Industrien, welche sich mit der Versorgung der überseeischen Plätze befassen, noch immer eines regen Contactes mit den Handlungshäusern in Triest entbehren. Namentlich lässt der Commissionshandel mit einheimischen Producten in Triest Manches zu wünschen übrig, wiewohl die Erfahrung, insbesondere das Beispiel von Hamburg zeigt, dass gerade dieser Handel das geeignetste Mittel ist, um die Ausfuhr zur See nach den überseeischen Gebieten, in welchen der Consum stetig steigt, zu heben.

Insoweit auch die Lagerhausanlage in Triest hier in Betracht kommt, die ja zur Hebung der Ausfuhr durch die Herstellung concurrenzfähiger Platz- und Umschlagspesen mitzu-

wirken berufen ist, so lässt sich auch im verflossenen Jahre die seit der Verstaatlichung im Jahre 1894 eingetretene Steigerung des Verkehres constatiren.

Der Gesammtstand in den Lagerhäusern hat sich um circa 90 pCt. im verflossenen Jahre gehoben. Mit Schluss dieses Jahres waren die Lagerhausanlagen, die vor der Verstaatlichung zu zwei Drittel leer standen, nahezu vollständig gefüllt, und es hat sich durch das Anschwellen der Zuckervorräthe, was namentlich eine Folge der schwankenden Geschäftsverhältnisse im Orient ist, sogar die Nothwendigkeit ergeben, für Auxiliarmagazine, wenigstens vorläufig, vorzusorgen.

Die Hangars konnten trotz der mittlerweile erfolgten Inbetriebsetzung von zwei neuen Hangars am Molo II die eingelaufenen Schiffe im verflossenen Jahre zeitweise nur successive bedienen, und es waren daher im Schiffsverkehre handelsunthätige Liegezeiten manchmal nicht zu vermeiden. Unter diesen Verhältnissen wird sich wohl in einer absehbaren Zeit die Nothwendigkeit einer Erweiterung dieser Anlagen ergeben. Die Verstaatlichung der Lagerhausanlagen in Triest hat somit dem Verkehre von Triest einen fühlbaren Impuls gegeben, und man kann sagen, dass den Opfern, die aus diesem Anlasse gebracht wurden und die auch heute noch bestehen, ein fühlbarer, ein sichtlicher Effect zur Seite steht. Ueberhaupt zeigt die Curve im wirthschaftlichen Leben von Triest in der neueren Zeit eine entschiedene Richtung nach aufwärts, und an Stelle des Gedrücktseins, des unverkennbaren Pessimismus, der zur Zeit der Aufhebung des Freihafenprivilegiums in Triest bestand, ist in neuerer Zeit ein frischeres Leben und Regen getreten. Wenn ich dies, meine verehrten Herren, mit Befriedigung constatire, liegt mir andererseits eine zu weit gehende ungerechtfertigte Sanguinik fern; denn ich kann mir nicht verhehlen, und ich glaube, niemand kann es sich verhehlen, dass diese Besserung, zu deren Herbeiführung und Entfaltung vielfach gearbeitet worden ist und auch heute noch gearbeitet wird, zum Theil wenigstens nicht das Product des freien Spieles der wirthschaftlichen Kräfte ist, sondern das Ergebniss von Aufwendungen, welche der Staat gemacht hat und die dem Einen zu wenig, dem Anderen aber vielleicht schon zu viel erscheinen. Dass das so gekommen ist, war nicht das Ergebniss einer blos politischen Erwägung oder einer allgemeinen Vorliebe für die schöne Hafenstadt an der blauen Adria, die seit Jahrhunderten untrennbar zu Oesterreich gehört, sondern das ist geschehen wegen der eisernen Nothwendigkeit, weil die Concurrenz es so gewollt hat, weil das freie Spiel nicht mehr ein gleiches Spiel, nicht mehr ein fair play war.

Diese wenigen Bemerkungen, die ich über die Verhältnisse von Triest zu machen mir erlaubt habe, leiten mich hinüber zu einer ganz kurzen Erörterung der Verhältnisse unserer Handelsmarine. Wenn früher über die Abnahme unserer Handelsmarine geklagt worden ist, so war im verflossenen Jahre erfreulicherweise eine Zunahme zu verzeichnen, und zwar um 20 Schiffe mit circa 20.000 Tonnengehalt. Diese Thatsache ist umso erfreulicher, als sich darunter auch eine grössere Anzahl eiserner Dampfer und Segelschiffe befindet, worin sich auch die zeitgemässe Tendenz nach einer qualitativen Verbesserung des Schiffsmaterials erkennen lässt. Zur Hebung unserer Handelsmarine hat nicht unwesentlich das Marine-Unterstützungsgesetz beigetragen, welches vor zwei Jahren in Kraft getreten ist, und es hat namentlich durch Gewährung von Reisezuschüssen die Betheiligung unserer Flagge an dem Verkehre zwischen unseren Häfen und dem Auslande wesentlich zugenommen. Diese Erscheinung hat die Frage wieder nähergerückt, ob nicht durch eine etwaige Ausgestaltung dieses Gesetzes der Entwicklung unserer Handelsmarine ein stärkerer Impuls gegeben und dabei zugleich auch die Benützung unserer inländischen Werften gefördert werden könnte. Die Regierung hat diesen Gedanken in Erwägung gezogen.

Auf dem Gebiete der kleinen Cabotage, der kleinen Küstenschiffahrt, welche einen grossen Erwerbszweig für unsere Küstenbevölkerung in Dalmatien und Istrien bildet, ist auch eine ganz erfreuliche Besserung im verflossenen Jahre zu verzeichnen, indem auch die Küstenflotte sich um 24 Schiffe vergrössert hat. Es hat auch hier fördernd mitgewirkt die durch das Marine-Unterstützungsgesetz gewährte Steuerbefreiung; auch die Staatsverwaltung hat durch die Gewährung von Subventionen für die Beförderung der Post längs der Küste zur Stärkung der im Inlande entstandenen kleineren Unternehmungen beigetragen, und es ist zu hoffen, dass diese kleinen Anfänge auf dem Gebiete der Rhederei den Ansatz und den Keim bilden zu grösseren Unternehmungen, welche ja im volkswirthschaftlichen Interesse sehr erwünscht wären.

Auf die Verhältnisse des Lloyd übergehend, constatire ich mit Befriedigung, dass diese Verhältnisse sich auf Grund der neuen Organisation consolidirt und wesentlich gehoben haben. Ich spreche zugleich die Erwartung aus, dass der Lloyd als unser erstes und grösstes inländisches Seeschiffahrts-Unternehmen seiner Aufgabe, den österreichischen Interessen immer mehr zu dienen, gerecht werden wird. Die Erneuerung und Reconstruction des Schiffsparkes des Lloyd vollzieht sich planmässig, und es tritt dabei das Bestreben der Lloydverwaltung hervor — ich will das gern anerkennen — die Bauten neuer Schiffe hauptsächlich auf inländischen Werften zu vollziehen und dabei, so weit es die Preise ermöglichen, inländisches Material zu benützen. Gegenwärtig ist ein Dampfer „Bohemia" im gesellschaftlichen Arsenal auf Stapel, und der Verwaltungsrath hat vor Kurzem den Beschluss gefasst, einen zweiten Dampfer zu bauen, und zwar auch in seinem Arsenal, welcher in den indochinesischen Dienst eingestellt werden soll.

Wenn man, meine hochgeehrten Herren, die Budgets der Seeverwaltung in den letzten Jahren betrachtet, so wird man, glaube ich, der Regierung die Anerkennung nicht versagen können, dass sie mit den vorhandenen Mitteln bemüht ist, den Bedürfnissen des Verkehres so viel als möglich entgegenzukommen. Allerdings, Alles kann nicht auf einmal geschehen und Manches hat daher zurückgestellt werden müssen; im Grossen und Ganzen aber glaube ich, wird man nicht in Abrede stellen können, dass längs unserer Küste von Spizza bis Grado wesentliche Fortschritte zu verzeichnen sind, sowohl was die bessere Ausgestaltung der Häfen betrifft als auch hinsichtlich der Vervollständigung der Küstenbeleuchtung u. s. w.

In dem heurigen Budget ist für die Bauthätigkeit der Seeverwaltung ein grösserer Betrag als für das Jahr 1895 eingestellt, und wird dadurch die Möglichkeit geboten sein, gewisse für dringend erachtete und auch schon vom hohen Hause in früheren Jahren wiederholt gewünschte Bauten durchzuführen oder wenigstens in Angriff zu nehmen.

In Bezug auf das Rettungswesen in Triest, welches auch wiederholt den Gegenstand von Anfragen hier im hohen Hause gebildet hat, möchte ich erwähnen, dass für diesen Dienst eine maschinenkräftige und gedeckte Dampfbarkasse in Dienst gestellt worden ist, welche bei den letzten Borastürmen sich als völlig seetüchtig erwiesen hat. Uebrigens beschäftigt sich die Regierung auch damit, einen eigenen Dampfer anzuschaffen, der für diesen Dienst bestimmt und mit den nöthigen Einrichtungen versehen werden soll, und ich kann nur die Hoffnung zum Ausdrucke bringen, dass, wenn es zu diesen Anschaffungen kommt, auch das hohe Haus nicht zögern wird, die nöthigen Geldmittel zu bewilligen, zumal die Sache nicht sehr bedeutende Kosten, die auch auf ein paar Jahre vertheilt werden könnten, beanspruchen wird.

Ich gehe nun über auf die Angelegenheiten der Binnenschiffahrt. Hier ist es vor Allem die Canalfrage, welche mit Recht die allgemeine Aufmerksamkeit erregt. Bevor ich aber darauf eingehe, möchte ich nur mit ein paar Worten der Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft gedenken, mit der die Regierung im Jahre 1892 ein besonderes Abkommen geschlossen hat. Seither haben sich die Verhältnisse dieser Gesellschaft, welche eine wichtige Mission in unserem wirthschaftlichen Organismus zu erfüllen hat, wesentlich consolidirt, und man kann sich nicht verhehlen, dass diese Unternehmung in sachkundiger und ernster Weise bemüht ist, ihren Aufgaben gerecht zu werden. Insbesondere muss ich hervorheben, dass die Erneuerung des Schiffparkes wesentliche Fortschritte macht und die Gesellschaft hiezu gegenüber den vertragsmässigen Verpflichtungen, die dahingehen, dass sie jedes Jahr 500.000 fl., also in den 6 Jahren 1891 bis 1896 3 Millionen, für Erneuerung und Reconstruction des Schiffparkes zu verwenden hat, de facto in diesen 6 Jahren nicht viel unter 5 Millionen gewidmet hat. Auch im Personenverkehre auf der österreichischen Donaustrecke sind die gesellschaftlichen Leistungen über das Mass der vertragsmässigen Verpflichtungen nicht unerheblich hinausgegangen, und die Unternehmung war auch in der Lage, Vorschüsse, die sie vom Staate empfangen hatte, zurückzuzahlen.

Auf die Canalfrage übergehend, stehe ich nicht an, zu sagen, dass ich diese Angelegenheit als eine Frage ersten Ranges betrachte, in commercieller Hinsicht und — man darf sich diesfalls keiner Illusion hingeben — auch in finanzieller Beziehung, in Bezug auf Höhe des Betrages, der für den Kostenpunkt in Frage kommt. Wir müssen uns die Situation gegenwärtig halten, wie sie thatsächlich ist. Bis in die allerneueste Zeit ist die Frage der künstlichen Wasserstrassen, trotz des beredten Apostels, den wir in unserer Mitte haben und in dem wir den Nestor des hohen Hauses ehren, zurückgestellt gewesen und ist erst in den letzten Jahren mehr in den Vordergrund getreten. Unter diesen Verhältnissen kann es gewiss nicht wundernehmen, wenn die Voraussetzungen heute noch nicht vollständig gegeben sind, um zu

einer Schlussfassung in dieser so wichtigen, aber für den Staatsschatz sicherlich zunächst auch sehr kostspieligen Frage zu führen. Das mit den Canalstudien speciell betraute hydrotechnische Bureau im Handelsministerium war im ersten Jahre seiner Thätigkeit, 1894, vollauf beschäftigt mit der Prüfung des von einem Consortium eingereichten Donau-Oderprojectes. und erst im Jahre 1895 konnte das Bureau mit eigenen Arbeiten beginnen. Es wurden unternommen generelle Vorstudien für die Verbindung des Donau-Odercanals einerseits mit der Elbe bei Pardubitz und der Weichsel bei Krakau und darüber hinaus die Fortführung dieses Canals in der Richtung gegen den Dnjestr und gegen Brody. Auf Grund des Ergebnisses dieser generellen Studien beziffern sich die Baukosten für zweigeleisige und Schiffe mit 600 Tons zugängliche Canäle, umfassend den eigentlichen Donau-Odercanal, die Abzweigungen und Verbindungen, die ich erwähnte, und dann auch den von sehr vielen Seiten befürworteten Donau-Moldau-Elbecanal, auf im Ganzen 383 Millionen Gulden. Die Kosten des Donau-Odercanals würden beiläufig 70 Millionen betragen, der Rest entfiele auf die anderen.

Bei diesen generellen Vorstudien sind auch Terrainaufnahmen gemacht worden, und zwar für den Donau-Odercanal in der Wasserscheide Beczwa und Oder. Diese Terrainaufnahmen werden verwendbar sein als Grundlage für ein vom hydrotechnischen Bureau für Zwecke der Regierung zu verfassendes Detailproject, und erst hiedurch wird die volle Kenntniss aller einschlägigen Verhältnisse ermöglicht sein, welche die Regierung auch bei Verhandlungen mit Privatprojectanten nicht entbehren soll. Die Verhandlungen mit dem schon erwähnten Consortium sind bisher noch nicht zum Abschlusse gelangt, und sind über einige Punkte und speciell über die Frage des Bauerfordernisses und die bekannten schiefen Ebenen, die nach dem Projecte als Hebevorrichtung dienen sollen, Differenzen vorhanden. Die Regierung hat, um zu der zur Beschlussfassung nöthigen Klarstellung zu gelangen, im Vorjahre das Consortium aufgefordert, sich über diese Punkte zu äussern und Anträge zu stellen. Eine solche präcise und erschöpfende Antwort ist uns bisher nicht zu Theil geworden. Das hydrotechnische Bureau hat im Vorjahre zwei Beamte nach Deutschland und Belgien geschickt, um dort eingehende Studien über die Erscheinungen auf dem Gebiete des Wasserstrassenwesens zu machen. Im heurigen Jahre werden die Terrainaufnahmen längs des Donau-Odercanales fortgesetzt und, wie ich hoffe, auch beendigt werden. Ferner werden die generellen Vorstudien für den Donau-Moldau-Elbecanal fortgesetzt.

Aus alledem wolle das hohe Haus gütigst ersehen, dass auf diesem Gebiete, auf dem wir allerdings ziemlich weit zurückgeblieben sind, eine zwar nicht geräuschvolle, aber emsige Arbeit verrichtet und die nöthigen Voraussetzungen geschaffen wurden, um zu einem auf vollständiger Sachkunde gegründeten Urtheil zu gelangen. Ich kann es niemand übelnehmen, wenn er, von einem nicht unpatriotischen Gedanken getragen, meint, es sei der Studien genug, man möge endlich zu Thaten übergehen. Aber die Angelegenheiten, um die es sich hier handelt, sind zu wichtig und folgenschwer, als dass es möglich wäre, so zu sagen mit beiden Füssen hineinzuspringen. Dass die Angelegenheit folgenschwer ist, scheint mir aus dem Raisonnement hervorzugehen, dass es nach der Lage der Verhältnisse kaum möglich sein wird, gleich alle zur Sprache gebrachten Projecte auszuführen. Es wird daher wohl oder übel nothwendig sein, sich zwischen dem einen oder dem anderen Projecte zu entscheiden. Wenn dem aber so ist, so obliegt der Staatsverwaltung die Pflicht, zu wägen und zu prüfen, dass vorerst dasjenige geschehe, was bei den relativ geringsten finanziellen Mitteln zugleich dem höchsten ökonomischen Effect entspricht. . . . . . .

Auf diese Ausführungen gestützt, bitte ich das hohe Haus, den Voranschlag des Handelsministeriums votiren zu wollen.

Abg. von Burgstaller überreichte eine Resolution betreffend die Gewährung staatlicher Subventionen für die auf österreichischen Werften gebauten Handelsschiffe mit entsprechenden Erhöhungen bei der Verwendung inländischen Materials.

Die Abgeordneten Schwarz, Tausche, Kupelwieser und Spindler überreichten mehrere auf die in Verhandlung stehenden Budgettitel bezügliche Resolutionsanträge.

Diese Resolutionsanträge wurden dem Budgetausschusse zugewiesen.

Die Abgeordneten Pernerstorfer und Genossen richten an den Herrn Eisenbahnminister die nachstehende Interpellation:

In dem Centralorgane des Verbandes der Beamten, Hilfsbeamten und Unterbeamten der österreichischen Eisenbahnen: „Das Flugrad“ vom 10. März findet sich folgende Nachricht:

„Die k. k. Eisenbahn-Betriebsdirection in Lemberg hat nachstehende Currende erlassen:

K. k. Eisenbahn-Betriebsdirection in Lemberg: Nr. 9284/1. L.-N. 21. Lemberg, 18. Februar 1896. Currende an alle Organe. 1. Betrifft Verhalten der Bediensteten bei der Ausübung der allgemeinen staatsbürgerlichen Rechte. Gemäss Circular der k. k. General-Direction vom 14. August 1895, Nr. 120 V. und A.-Bl. Nr. 39 ex 1895, sind die vom Ministerrathe für die Staatsbeamten in Beziehung auf deren Verhalten in der Ausübung der allgemeinen staatsbürgerlichen Rechte erlassenen Directiven auch Seitens der Bediensteten der k. k. Staatsbahnen genau zu beachten. Im Sinne des Absatzes 14 und 15 dieses Circulars ist es den hierseitigen Bediensteten verwehrt, bei einer Wahlhandlung in irgend einer Richtung Partei zu ergreifen. Demgemäss kann es denselben nicht gestattet sein, in den Wahlcomités als thätiges Mitglied zu wirken, um einer bestimmten Candidatenliste zur Wahl zu verhelfen. Nachdem die Theilnahme an den Thätigkeiten der Wahlcomités keinen anderen Zweck haben kann, so kann ich nicht gestatten, dass die mir unterstehenden Bediensteten an denselben theilnehmen, und muss es einer unrichtigen Auffassung der mehrmals erwähnten Directiven zuschreiben, dass einige Beamte in die aus Anlass der bevorstehenden Gemeinderathswahlen in Lemberg eingesetzten Comités eingetreten sind. Indem ich die Anordnungen des vorcitirten Circulars Nr. 120 der k. k. General-Direction in Erinnerung bringe, fordere ich die betreffenden Herren Beamten auf, aus den Wahlcomités auszutreten und mir hievon binnen drei Tagen die Anzeige zu erstatten. Der Betriebsdirector.“

Mit Rücksicht auf die gröbliche Gesetzesverletzung, die sich die Direction durch diese Currende, die das staatsgrundgesetzlich gewährleistete Staatsbürgerrecht geradezu aufzuheben sucht, zu Schulden kommen liess, fragen die Unterzeichneten:

„was der Herr Eisenbahnminister veranlasst hat, um solchen unerträglichen Ueberhebungen ein- für allemal ein Ende zu machen. Insbesondere fragen sie, ob der Herr Minister die betreffenden schuldtragenden Organe zur Verantwortung gezogen und bestraft hat?“

In der 466. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 16. März wurde die Berathung über den Etat des Handelsministeriums, Titel „Centrale“, fortgesetzt.

Abg. Biankini erklärt, dass die für den Hafen- und Seesanitätsdienst eingestellten Posten nicht genügend seien. Man dürfe die Arbeit nicht auf eine Reihe von Jahren hinausschieben. Er beschwert sich über die Zurücksetzung der croatischen Sprache im Hafen- und Seesanitätsdienste, in der Kriegsmarine und im Beamtenstande. Die Handelsmarine liege danieder, und man könne in unseren Häfen mehr italienische als einheimische Schiffe verkehren sehen. Redner wünscht eine Aenderung der gegenwärtig bestehenden Consular- und Hafengebühren und klagt über den übertriebenen Fiscalismus der Steuerbehörden. Redner beantragt schliesslich mehrere Resolutionen wegen Ausdehnung des Gesetzes vom 27. December 1893 auf die Küstenschiffahrt mit dem Eintritte des Jahres 1897, wegen Regelung der Consular- und Hafengebühren, wegen Erlassung eines Regulativs und Organisirung des Ueberwachungsdienstes für die Seefischerei, wegen Vermehrung der Postverbindungen in Dalmatien, Verstaatlichung aller dalmatinischen Postämter und Combinirung derselben mit Telegraphenanstalten.

Abg. Freiherr von Kübeck beantragt eine Resolution, in welcher die Regierung aufgefordert wird, in Berücksichtigung der sowohl von dem Landtage von Mähren als auch vom Abgeordnetenhause wiederholt gefassten Beschlüsse bezüglich des Donau-Odercanals die Durchführung dieses Unternehmens in nächster Zeit ins Auge zu fassen.

Abg. Dr. Exner erklärt in Bezug auf die Schaffung des Eisenbahnministeriums, dass er die Legalität des von der Regierung eingeschlagenen Vorganges nie in Zweifel gezogen habe, weil er auf einem niemals widersprochenen Usus beruhte. Ihn interessire nicht diese Seite der Frage, sondern wie die bezüglichen Verwaltungsfragen gelöst werden. Hier finde er einen Fortschritt, den er auf das lebhafteste begrüsse. Das Vorgehen bei Abtrennung eines Theiles aus dem weit umfassenden Ressort des Handelsministeriums sei zwar ein grosser Schritt gewesen, aber es bedeute noch immer keinen ganzen Schritt, weil sofort ein Verkehrsministerium hätte geschaffen werden müssen. Die ganzen grossen Verkehrsaufgaben müssen in einer Hand liegen. In Rücksicht auf die Wasserstrassen existire ein merkwürdiger Zustand. Die künstlichen Wasserstrassen gehören in das Ressort

des Handelsministeriums, die natürlichen aber, auch wenn sie Schiffahrtsunternehmungen die Möglichkeit zur Bethätigung geben, in das Ressort des Ministeriums des Innern; die Schiffahrtsunternehmungen selbst aber unterstehen wieder dem Handelsministerium. Dieses merkwürdige Verhältniss sollte dadurch abgestellt werden, dass alle Wasserstrassen in der Hand des Verkehrsministeriums vereinigt würden. Damit wären alle Schwierigkeiten mit einem Schlage überwunden. Alle bisherigen österreichischen Regierungen haben sich in Bezug auf die Wasserstrassen grosse Unterlassungssünden zu Schulden kommen lassen. Man müsse nur betrachten, was in dieser Richtung in Deutschland in letzter Zeit geschehen sei und was dort noch geplant werde. So werde ein Canal geplant, welcher Berlin mit der Ostsee direct verbinden und Berlin zu einem Seehafen machen soll, in welchem Schiffe von 1500 Tonnen Gehalt verkehren können. Wien beziehe an Kohlen und anderen Producten über $2^1/_2$ Millionen Tonnen im Jahre. Bei Einführung des Wasserverkehres würde sich der Frachtsatz gegenüber dem Eisenbahn-Frachtsatze um zwei Gulden per Tonne ermässigen, so dass fünf Millionen Gulden im Jahre für Wien erspart würden, wenn der Donau-Odercanal gebaut würde. Berlin, dass nur an der Spree liegt, besitze einen jährlichen Wasserverkehr von fünf Millionen Tonnen, Wien an der Donau nur einen solchen von 1,300.000 Tonnen. Man studire die Frage des Donau-Odercanals nun seit fünfzehn Jahren; endlich müsse die Regierung doch darangehen, mit diesem Baue zu beginnen. Die Terrainverhältnisse zwischen Wien und Oderberg seien schon zur Genüge bekannt, da sie schon im Jahre 1719 studirt wurden. Wenn man die Thätigkeit des kleinen Belgien in der Frage der Canalbauten ins Auge fasse, so müsse man sich doch fragen, ob ein Grossstaat wie Oesterreich nicht im Stande sei, das Beispiel eines so kleinen Landes nachzuahmen. Redner erörtert die Geschäftseintheilung des Handelsministeriums. Er wünscht die Eintheilung des Handelsamtes in sechs Sectionen. Die erste Section hätte das Gewerbe und die Socialpolitik zu umfassen. Die Gewerbe-Inspectoren ressortiren jetzt vom Handelsministerium, aber die Durchführung der socialpolitischen Massregeln sei Aufgabe des Ministeriums des Innern. Die Vereinigung dieser Aufgaben würde Arbeit genug für eine grosse Section geben. Die zweite Section wäre für die Handelspolitik zu schaffen, und dieses Ressort sehe Redner mit der grössten Beruhigung in den Händen des gegenwärtigen Herrn Handelsministers. Hieher gehört die Handelsstatistik, das Zoll- und Consularwesen. Redner tritt für die Creirung von commerciellen und technischen Attachés ein. Die dritte Section sollte die technische Handels- und Gewerbebeförderung umfassen. Hieher gehören auch die Museen, in welcher Beziehung bei uns bisher sehr ungünstige Verhältnisse bestehen. Wir besitzen ein Museum der Staatsbahnen, für die Geschichte des Eisenbahnwesens — das sei aber geheim. Das Postmuseum sei in der Rotunde untergebracht und werde deshalb fast gar nicht benützt. Das Briefmarkenmuseum und das Museum für gewerbliche Arbeit seien leider auch nicht öffentlich. Eine Vereinigung dieser Museen würde eine Organisation darstellen, wie sie in ganz Europa nicht wieder existirt. Die Schaffung einer solchen Organisation wäre aber auch im Interesse des Fremdenverkehres nicht gleichgiltig. Man möge nur im Auge behalten, welchen Anziehungspunkt für den Besuch Nürnbergs das germanische Nationalmuseum bilde. Die vierte Section sollte ein neues Patentamt sein, die fünfte Section wäre für die industriellen Betriebe bestimmt. Die sechste und letzte Section endlich würde das Post- und Telegraphenwesen umfassen.

Berichterstatter Dr. Hallwich befürwortet in seinem Schlussworte die Berücksichtigung einer Eingabe der „Associazione maritima" in Triest bei den Ausgleichsverhandlungen mit Ungarn. Es handle sich dabei um die Herstellung gleichartiger Concurrenzverhältnisse für die Schiffbauunternehmungen in Fiume und Triest.

Specialberichterstatter für den Titel „Seewesen" Abg. Freiherr von Schwegel sprach sich gegen die Abtrennung der in dieses Gebiet fallenden Agenden von denen des Handelsministeriums aus, indem er auf die innigen Beziehungen der Handelspolitik zu diesen Agenden verwies. Die handelspolitischen Ausführungen des Herrn Ministers finden seine vollständige Zustimmung. Sodann besprach er die Ausführungen des Abg. Borčić über die Hebung der Handelsmarine und kam ebenfalls auf die Eingabe der „Associazione maritima" zurück. Ungarn gehe uns bezüglich der Unterstützung des Schiffsbaues auf einem Wege voraus, dem nachzufolgen wir allen Grund haben. Sodann führte er aus, dass unsere Handelsmarine durch die hohen Hafen- und Consulargebühren sehr belastet sei, und bemerkte, er sei in der Lage, zu erklären, dass von Seiten der beiden Regierungen die seit vielen Jahren schwebenden Verhandlungen bereits zum Abschlusse gebracht wurden, und dass in der allernächsten Zeit ein Gesetz zur Regelung der Hafengebühren eingebracht werden wird. Auch bezüglich der Aenderung der Seemannsordnung sei mit der ungarischen Regierung ein vollständiges Uebereinkommen erzielt worden, und auch dieses Gesetz werde demnächst eingebracht werden. Er hoffe, dass diese beiden Gesetze in kürzester Zeit zu einem definitiven Abschlusse gebracht werden, ebenso möge die Regierung bezüglich der Consulargebühren, über die bereits seit 30 Jahren zwischen den beiden Regierungen verhandelt werde, möglichst bald eine Remedur schaffen.

Die in Verhandlung gestandenen Titel wurden hierauf angenommen.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Oesterr. Nordwestbahn. (Linie Wien—Tetschen: Stockgeleise der Verbindungslinie zur Donauuferbahn in Wien.) Die Herstellung zweier Stockgeleise auf der Zufahrtslinie zum Brigittenauer Uebergabsbahnhofe behufs rascher Beistellung der Baumaterialien für den Schleusenbau in Nussdorf wurde genehmigt. [25. Februar, Z. 75.539 ex 1895.]

— (Aufstellung eines Wagenkastens für Isolirzwecke in Wien.) In der Station Wien wird ein Wagenkasten zum Zwecke der zeitweiligen Unterbringung der mit Zügen ankommenden, mit ansteckenden Krankheiten behafteten und durch die Rettungsgesellschaft nach den Krankenanstalten zu transportirenden Reisenden aufgestellt. [3. März, Z. 894/I.]

— (Linie Pardubitz—Liebau: Schleppbahn zur Zuckerfabrik in Rossitz.) Die Wirksamkeit des seinerzeit mit Heinrich Benies abgeschlossenen Vertrages, betreffend die Schleppbahn zwischen der Zuckerfabrik der genannten Firma und der Station Rossitz, wurde auf weitere zwei Jahre verlängert. [2. März, Z. 3017/I.]

Südnorddeutsche Verbindungsbahn. (Linie Pardubitz—Reichenberg: Desinfectionsanlage in Königgrätz.) Für das Project, betreffend die Ergänzung der Desinfectionsanlage in der Station Königgrätz, wird die Ausführungsbewilligung ertheilt. [14. Februar, Z. 251/I.]

— (Linie Josefstadt—Seidenberg: Fussweg zur Station Josefstadt-Jaroměř.) Von dem Orte Jezbin wird zum Aufnahmsgebäude der Station Josefstadt-Jaroměř ein Fussweg hergestellt. [25. Februar, Z. 417/I.]

— (Linie Eisenbrod—Tannwald.) In der Station Eisenbrod wird zum Zwecke der Unterbringung von Beleuchtungsmateriale ein Wagenkasten aufgestellt. [27. Februar, Z. 797/I.]

Südbahn-Gesellschaft. (Linie Wien—Triest: Umgestaltung von Handschranken: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Graz hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes, betreffend die Umgestaltung der Handschranken in km 231·458 der Linie Wien—Triest in Zugschranken, die Ueberstellung des Antriebständers für den Zugschranken in km 230·754 zum Wächterhause Nr. 366 und die Auflassung der Signalhütte Nr. 367, für den 21. März anberaumt. Als Leiter der Commission wurde der k. k. Bezirkshauptmann Friedrich Freiherr von Schweickhardt bestimmt. [G.-I.-Z. 4230.]

— (Linie Kufstein—Ala: Umgestaltung von Handschranken: Politische Begehung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Trient hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes, betreffend die Umgestaltung der Handschranken in km 247·138 der Linie Kufstein—Ala in Zugschranken und die Aufstellung von Balancirschranken an Stelle der bestehenden Drehbarrièren in km 246·931 dieser Linie, für den 24. März anberaumt. [G.-I.-Z. 4485.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. Oesterr. Staatsbahnen. (Locomotivprüfungen.) Im Sinne des § 21 der Eisenbahn-Betriebsordnung vom 16. November 1851 wurden in der Zeit vom 3. October bis 7. December 1895 an 13 Stück für die Linien der k. k. Oesterr. Staatsbahnen bestimmten Lastzugs-Locomotiven mit Schlepptender die technisch-polizeiliche Prüfung mit anstandslosem Ergebnisse durchgeführt. Sämmtliche Locomotiven gehören der Kategorie IV c an und wurden nach den mit Handelsministerial-Erlass vom 27. Februar 1887, Z. 6445, genehmigten Typenplänen in den Locomotivfabriken in Wr. Neustadt und Floridsdorf erbaut. Dieselben tragen die Inventarsnummern 7483 bis 7495 incl. Die Kessel der Locomotiven wurden laut Certificat

der gesetzlichen Probe unterzogen. Die gleichartig gebauten Locomotiven haben vier Achsen, von denen die dritte die Triebachse ist. Laufachsen sind nicht vorhanden. Sämmtliche Achsen sind vor der Feuerbüchse gelegen und mit einander gekuppelt. Die Maschinen haben horizontale aussenliegende Cylinder, innenliegende Frames, die Steuerung zeigt die Construction nach Gooch, ist innenliegend, und geschieht die Umsteuerung mittelst Schraube und Hebel combinirt. Das Kesselgewicht wird durch acht Blattfedern auf die Achsen übertragen. Der Kessel ist mit einer vollständigen Armatur ausgerüstet, und ist jede der Locomotiven noch versehen mit variablem Blaserohre, Hilfsgebläse, zwei Stück Injectoren nach Friedmann, Dampfsandstreuapparat, Vacuumbremse, auf alle vier Locomotivachsen wirkend, Spindelbremse am Tender etc. Die Spurweite ist normal und das Totalgewicht jeder dieser Maschinen in ausgerüstetem Zustande rund 55 t. Die concessionirte Dampfspannung beträgt 11 Atmosphären. Die Probefahrten mit diesen Locomotiven wurden auf der 11·9 km langen Theilstrecke der westlichen Staatsbahnen Wien—Purkersdorf vorgenommen und hiebei maximale Geschwindigkeiten von 60 bis 72 km und durchschnittliche von 42 bis 54 km erreicht. Da sämmtliche Maschinen selbst bei der erreichten höchsten Geschwindigkeit einen vollkommen ruhigen und sicheren Gang bewahrten, wurden dieselben dem öffentlichen Zugförderungsdienste auf den k. k. Oesterr. Staatsbahnen übergeben. [Z. 1898/I.]

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Einstellung eines gedeckten Kessel- und Locomobilwagens.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die von der Verwaltung der Kaiser Ferdinands-Nordbahn vorgelegten Typenpläne für einen zu Imprägnirungszwecken bestimmten Kessel- und Locomobilwagen ohne Bremse, nach welchen die Unternehmung für Holzimprägnirung und Holzpflasterung Guido Rütgers in Wien einen Wagen mit der Bestimmung zur Einstellung in den Fahrpark der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn in einer inländischen Fabrik herstellen zu lassen beabsichtigt, genehmigt. [Z. 1653/I.]

— (Einstellung von 75 Kesselwagen.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die vom Verwaltungsrathe der Kaiser Ferdinands-Nordbahn vorgelegten Typenpläne für zum Petroleumtransporte bestimmte Reservoirwagen mit Bremse, wonach die Mineralölraffinerie-Actiengesellschaft in Budapest 75 Stück theils in der Waggonfabrik F. Ringhoffer in Smichow, theils in der Nesselsdorfer Waggonfabrik mit der Bestimmung zur Einstellung in den Fahrpark der Kaiser Ferdinands-Nordbahn erbauen zu lassen beabsichtigt, mit dem Bemerken genehmigt, dass an diesen Wagen die vorgeschriebenen Fangschleifen gegen das Herabfallen des Bremsgestänges anzubringen sind. [Z. 959/I.]

— (Versuche zum Aufhalten entrollter Wagen.) Am 7. Juli 1895 wurden in der Montanbahnstation Salm am Jaklowetzer Flügel Versuche zum Aufhalten entrollter Wagen vorgenommen. Die hiebei benützte Abrollrampe war 400 m lang und enthielt die Gefälle von 9, 19·6, 20·9, 22·1 und 7·5 Permille. Die ersten drei Versuche wurden mit einem Wagen von 15·3 t Brutto durchgeführt, wobei vorerst der Schwind'sche Wagenfänger, dann der Weber'sche Geleisevorleger und endlich der Seemann'sche Bremsschuh zur Anwendung gelangte. Bei dem ersten Versuche war im letzten Hektometer die Rollzeit 11 Secunden und die Geschwindigkeit 33 km per Stunde; der Gleitweg des Schwind'schen Wagenfängers betrug 56·9 m. Beim zweiten Versuch war im letzten Hektometer die Rollzeit 10 Secunden und die Geschwindigkeit 36 km per Stunde. Der hiebei angewendete Weber'sche Geleisevorleger wurde beim Auflaufen der Wagenräder gebrochen und herausgeschleudert. Der dritte Versuch ergab im letzten Hektometer eine Rollzeit von 9 Secunden und eine Geschwindigkeit von 40 km per Stunde; der Gleitweg des Seemann'schen Bremsschuhes betrug 37 m. Die weiteren zwei Versuche wurden mit drei Wagen, welche ein Brutto von 42·7 t hatten, unter neuerlicher Anwendung des Seemann'schen Bremsschuhes und des Schwind'schen Wagenfängers ausgeführt. Bei diesen beiden Versuchen war im letzten Hektometer die Rollzeit 9 Secunden und die Geschwindigkeit 40 km per Stunde; der Gleitweg des Seemann'schen Bremsschuhes betrug 121 m und jener des Schwind'schen Wagenfängers 120·5 m. Diese fünf Versuche warden bei Nordwestwind und Regen vorgenommen, und war die Temperatur + 14° R. Die Erprobung des Schwind'schen Wagenfängers und des Seemann'schen Bremsschuhes hat somit ein günstiges Resultat ergeben, wogegen der Weber'sche Geleisevorleger, welcher allerdings mehr als Unterlagsvorrichtung gegen das Entrollen von Fahrzeugen dienen soll, die Probe nicht bestanden hat. [G.-I.-Z. 1301.]

Schiffahrt.

Thätigkeit des „Oesterreichisch-ungarischen Veritas“ im Jahre 1895. In der Sitzung der Triester Handels- und Gewerbekammer vom 17. Jänner erstattete die Börsedeputation über die Thätigkeit des Bureau „Veritas“ im verflossenen Jahre den nachstehenden Bericht:

In dem eben verflossenen 37. Jahre seit dem Bestande des „Oesterr.-ungar. Veritas“ wurden classificirt:

	Schiffe mit	Tonnen Gehalt
in Triest	55	23.470
von den Agentien . . .	402	102 315
Zusammen . .	457	125.785

Diese Zahlen, verglichen mit jenen des vorhergegangenen Jahres 1894, ergeben zwar einen Ausfall der Schiffe um 39, aber eine Erhöhung des Gehaltes um 9434 Tonnen. Ausserdem wurden andere 356 bei dem „Veritas“ bereits registrirte Schiffe behufs Constatirung ihres Erhaltungsstandes nach den Vorschriften des Reglements überprüft.

Die oben genannten 457 Schiffe vertheilen sich nach der Gattung auf: 24 Dampfer, 89 Voll- und Barkschiffe, 19 Briggs, 65 Brigantinen, 55 Schoner, 28 Brigg-Schoner, 26 Goeletten, 21 Lugger, 4 Kutter, 5 Trikandiren, 9 Tartanen, 3 Martinganen, 10 Brazzeren, 6 Bombarden, 2 Bovis und 91 Trabakel und Pieleghi; nach der Flagge auf: 94 österreichisch-ungarische, 178 italienische, 108 griechische, 57 türkische, 2 samiotische, 4 russische, 8 französische, 1 englisches, 1 montenegrinisches und 4 argentinische.

Die Gesammtziffer der während der 37 Jahre seit Bestand der Anstalt classificirten Schiffe aller Flaggen erreicht 19.669 Schiffe mit einem Gehalte von 4,070.037 Tonnen.

Mit Rücksicht auf die andauernde Krisis im Seeverkehre, auf die gedrückten Frachten, auf den Ueberfluss an Räumten bei den Transportschiffen — Gründe, welche die Rheder entmuthigen, neue Bauten in Angriff zu nehmen, und in Folge deren die Classificirungsregister keinen Zuwachs erhalten — können die vom „Oesterr.-ungar. Veritas“ erzielten, oben angeführten Resultate als recht befriedigende angesehen werden.

In der Absicht, den Bau von geeigneten Schiffen zum Zuckertransporte aus Ostindien zu fördern und anzuregen und auf solche Weise den von einer Gruppe von Rhedern geäusserten Wünschen nachzukommen, sah sich die Commission veranlasst, besondere Bestimmungen festzustellen für Schiffe von 300 Tonnen bei einer Maximalhöhe von 4·6 Metern, die ohne Abtheilungen im Laderaume oder auch mit einem freien Laderaume versehen sind, um die Verladung von Zucker zu erleichtern. — Um auf der Höhe der Zeit zu stehen und den Fortschritten der Schiffsbaukunst gerecht zu werden, hat überdies die Commission unter kräftiger Mitwirkung des technischen Corps das Reglement für den Bau und die Classification von Seglern und Dampfern aus Eisen und Stahl, nach dem Muster der von dem Londoner Lloydregister herausgegebenen Vorschriften, umgearbeitet und reformirt. Dieses Reglement wird, reich ausgestattet mit zahlreichen Tabellen, illustrirten Tafeln, technischen Formeln etc., gleichzeitig mit dem Schiffsregister, welches binnen wenigen Tagen erscheint, veröffentlicht werden.

Dadurch, dass die gerechten Wünsche der Rheder befriedigt wurden, dass mittelst gesunder Principien und rationeller Reglements der Bau von guten und soliden Schiffen gesichert wurde, dass den Versicherern die nöthige Garantie mittelst richtiger Angabe der Güte derselben geboten wurde, hat sich das Bureau „Veritas“ Ansehen und Achtung beim Handels-, Rheder- und Assecuranzstande nicht blos im Inlande, sondern auch im Auslande erworben, und die Sympathie, welche es überall geniesst, wird durch seine Wirksamkeit bewiesen, da ja von den im vorigen Jahre classificirten 457 Schiffen 363 fremden Nationen angehören, worunter zum grossen Theile die italienische und die griechische Flagge vertreten ist.

Mittelst der jährlichen Publication des Registerbuches und der periodischen Ergänzungshefte, mittelst Errichtung und Organisirung von Agenturen in den wichtigsten maritimen Centren gewinnt dieses vaterländische Institut Boden in den fernsten Gegenden, und thatsächlich war, wie die Uebersicht seiner Vertretungen zeigt, das Bureau „Veritas“ zu Ende 1895 ausser in Triest in 120 nationalen und fremden Seehäfen mit einem Personalstande von 326 Agenten und Sachverständigen vertreten.

Elbeverein in Aussig. (Jahresbericht 1895.) Dem Berichte, welchen der Ausschuss des Elbevereines der am 11. Februar abgehaltenen Generalversammlung über das Jahr 1895, das 20. Vereinsjahr, erstattete, ist zu entnehmen, dass die Wasser

stände im Berichtsjahre kaum als mittelmässig bezeichnet werden können. Der späte Eisaufgang (19. März) und das darauf folgende, gegen drei Wochen andauernde Hochwasser verzögerten den Schiffahrtsbeginn bis zum 10. April. Die folgenden Monate bis Ende August wiesen zwar einen leidlich guten Wasserstand auf, doch litten Verkehr und Geschäftsthätigkeit unter den Streitigkeiten zwischen der Privatschiffahrt und dem Kohlenhandel, welche die volle Ausnützung dieses Wasserstandes vereitelten. Im September wurde der niederste Wasserstand beobachtet; in den Herbstmonaten trat eine Besserung ein, und konnte die Schiffahrt, von einer kurzen Unterbrechung zwischen dem 30. November und dem 8. December abgesehen, bis unmittelbar vor Weihnachten fortgesetzt werden. Die Anzahl der Schiffahrtstage im ganzen Jahre betrug 236 (1894: 303, 1893: 200, 1892: 261 Tage), die Anzahl der Tage, an welchen die grössten Schiffe voll beladen verkehren konnten, 90 (1894: 135—140). Der Bericht erwähnt ferners der 1895 in den Verkehrsverhältnissen auf der Elbe zu Tage getretenen Erscheinungen, sowie der Schaffung und Activirung der Aussiger Frachtenbörse, welche nicht als Kohlen- und daher Waarenbörse, sondern als Frachtenbörse ins Leben gerufen worden sei, um gegen wilde Fluctuationen und ungerechtfertigte, der Transportlage zuwiderlaufende Erhöhungen und Herabsetzungen der Frachtpreise für Kohle im Sinne ausgleichender Billigkeit zu wirken. Sollte die Organisation oder das Statut der Börse sich verbesserungsbedürftig erweisen, so werden die entsprechenden Aenderungen gewiss eingeführt werden; inzwischen könne dem gesammten interessirten Schiffer- und Kaufmannsstande nur auf das wärmste und dringendste empfohlen werden, an einer so wohlthätigen Einrichtung, wie es die Börse ist, festzuhalten und gleichzeitig dafür zu sorgen, dass etwaige Missbräuche fern gehalten oder im Keime erstickt werden. Weiters geht der Bericht auf zwei, die Ausgestaltung des Wasserstandnachrichten-Dienstes betreffende Erlässe der Statthalterei, auf die Einladung des Handelsministeriums an den Verein zur gutachtlichen Aeusserung über die angeregte einheitliche Ausgestaltung des Lehrplanes sämmtlicher Elbeschifferschulen und über die Zweckmässigkeit der Festsetzung höchst zulässiger Abmessungen für Elbeschiffe, auf das an das Finanzministerium gerichtete Ansuchen um Ermächtigung des Hauptzollamtes in Aussig zur Revidirung der Zollverschluss-Einrichtungen leerer Elbekähne, dann auf die in neuester Zeit stattfindende Heranziehung österreichischer, im deutschen Elbegebiete thätiger Schiffahrtsunternehmungen zur Alters- und Invaliditätsversicherung nach deutschem Rechte über. Einige Bemerkungen über die Schifferschulen und die Thätigkeit des Donau - Moldau - Elbecanal-Comité bilden den Schluss des von dem regen Interesse und der emsigen Thätigkeit des Vereines für Elbeschiffahrtssachen neuerdings beredtes Zeugniss gebenden Berichtes.

Als Beilagen sind dem Berichte angeschlossen: ein Abdruck der Protokolle über die Ausschusssitzungen vom 11. Februar und 10. Juli 1895 und vom 22. Jänner 1896, des Protokolles über die ordentliche Generalversammlung vom 11. Februar 1895, der Statthalterei-Erlässe vom 3. März 1895, betreffend das Wasserstandnachrichtenwesen, des Handelsministerial - Erlasses vom 14. März 1895 über die einheitliche Ausgestaltung des Lehrplanes sämmtlicher Elbeschifferschulen und die Festsetzung von Maximalabmessungen für die Elbeschiffe, sowie der hierüber erstatteten Aeusserung des Vereines, das Ansuchen an das Finanzministerium um Ermächtigung des Hauptzollamtes Aussig zur Revision der Zuckerkähne und an das Handelsministerium um Reclamation gegen die Heranziehung österreichischer, auf deutschem Elbegebiete thätiger Schiffahrtsunternehmungen zur Alters- und Invaliditätsversicherung nach deutschem Rechte, eines Erlasses der Statthalterei in Prag an das Executivcomité der Stromschaufahrt Prag—Aussig 1894 in Angelegenheit der Canalisirung dieser Flussstrecke, der Jahresrechnung, des Mitgliederverzeichnisses, endlich der Statistik des Verkehres auf der österreichischen Elbestrecke von Melnik bis zur deutsch-österreichischen Grenze und deren Hafen-, Landungs- und Umschlagsplätzen im Jahre 1895. An graphischen Arbeiten wird eine Darstellung der täglichen Elbewasserstände nach dem Aussiger Pegel vom Jahre 1895, die Bezeichnung des mittleren Jahreswasserstandes, der Hochwasserlinie, der Schiffahrtsunterbrechungen und der Frachtsätze für Kohlensendungen nach Magdeburg geboten.

Erste Donau - Dampfschiffahrts - Gesellschaft. (Tägliche Ausgabe combinirter Tour- und Retourbillets von Wien [Weissgärber und Praterquai] nach Pressburg [Pozsony] und umgekehrt.) Ab 21. März werden täglich zur Fahrt nach Pressburg (Pozsony) per Passagierschiff um 4 Uhr Nachmittags (nach dem 1. Mai um 5 Uhr Nachmittags) und ab 1. April auch per Postschiff (Canal, Weissgärber und Praterquai) um 7 Uhr Früh ab Wien, Schiffsstation Weissgärber, und zurück ab Bahnstation Pressburg (Pozsony) nach Wien (Staats- oder Nordbahnhof) oder umgekehrt ab Bahnstation Pressburg (Pozsony) zur Fahrt nach Wien (Staats- oder Nordbahnhof) und zur Retourfahrt nach Pressburg (Pozsony) per Schiff combinirte Tour- und Retourkarten ausgegeben, welche zur Fahrt auf dem I. Platze des Schiffes und der Retourfahrt in der II. Classe der Bahn, bezw. auf dem II. Platze des Schiffes und III. Classe der Bahn unter Benützung der fahrplanmässigen Züge berechtigen.

Die Fahrpreise betragen:

a) Bei Benützung der Personenzüge der Bahn:
von Wien (Weissgärber, Praterquai) nach Pressburg (Pozsony) und retour oder umgekehrt I. Platz Schiff, II. Classe Bahn 558 Heller = fl. 2·79 ö. W.; II. Platz Schiff, III. Classe Bahn 332 Heller = fl. 1·66 ö. W. incl. Billet-Stempelgebühr;

b) bei Benützung der Schnellzüge der Bahn (mit Ausnahme der Orient-Expresszüge, der Ostende—Constantinopel-Expresszüge und sonstigen Luxuszüge):
von Wien (Weissgärber, Praterquai) nach Pressburg (Pozsony) und retour oder umgekehrt I. Platz Schiff, II. Classe Bahn 702 Heller = fl. 3·51 ö. W. incl. Billet-Stempelgebühr.

Zwei Kinder im Alter unter 10 Jahren können mit einem Billet reisen. Halbe Karten werden nicht ausgegeben. 25 kg Freigepäck wird nur auf der Wasserstrecke gewährt. Die Tour- und Retourkarten besitzen drei Tage Giltigkeit, wobei der Tag der Lösung der Fahrkarte als erster Tag angenommen wird.

Oesterreichischer Lloyd. (Ankunft des Dampfers „Medusa" von Santos.) Dieser Dampfer von 1692 Tonnen Gehalt ist am 25. Jänner nach 41tägiger Fahrt mit einem Passagier und 2232 Gewichtstonnen factischer Ladung von Santos in Triest eingetroffen. Derselbe brachte: aus Santos 1,823.460 kg Kaffee (hievon 216.360 kg für Fiume und 45.000 kg für Venedig); aus Rio de Janeiro 372.660 kg Kaffee (hievon 123.000 kg für Fiume und 37.500 kg für transit); aus Bahia 30.000 kg Kaffee und 6059 kg Cacao. Der Werth der eingeführten Waaren betrug 2,229.360 fl. ö. W.

Regulirung des Eisernen Thores. (Sprengung des Sperrdammes.) Am 29. Februar wurde das Wasser in den grossen Schiffahrtscanal eingelassen, welcher nun den Katarakten-stromabschnitt seiner ganzen Länge nach theils durchschneidet, theils umgeht. Bereits im Laufe des verflossenen Winters wurde, nachdem der Canal nahezu fertig gestellt war, der usprüngliche, schon bei Beginn der Arbeiten angelegte, aus Felsenblöcken bestehende Sperrdamm entfernt (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 139 ex 1895), um auch die darunter befindlichen verbliebenen Felsbänke sprengen zu können. Zu diesem Behufe wurden oberhalb des Sperrdammes in den vorher gelockerten Felsenboden eiserne Schienen eingetrieben, zwischen welchen Bretterwände aufgeführt wurden. Der Raum zwischen je zwei solchen Bretterwänden wurde mit Thonerde ausgefüllt und so ein provisorischer Wasserfangdamm aufgeführt, unter dessen Schutz der Damm im Laufe des Winters entfernt wurde. Die Stelle, wo der Damm gewesen, wurde entsprechend vertieft und dem Canalboden gleichgemacht. Nachdem auch diese Arbeit fertig war, und nachdem früher sich das Wasser selbst einen Weg durch den provisorischen Damm gebrochen hatte, wurden die restlichen Theile, auch des provisorischen Dammes, mit Hilfe von 500 kg Dynamit in die Luft gesprengt, worauf sich das Wasser aus der grossen Donau in den Canal ungehindert ergoss. Der Canal, welcher zwischen zwei Steindämmen längs des serbischen Ufers gebaut wurde, umgeht die Felsenklippen und Felsenbänke, welche dem Eisernen Thore seinen Namen geben, und bietet selbst dem grössten Schiffe bei niedrigem Wasserstande ein 80 m breites Strombett, wodurch zu jeder Zeit und bei jedem Wasserstande eine gefahrlose Schiffahrt durch die Katarakte des Eisernen Thores ermöglicht wird. In die beiden Steindämme, welche den Canal einfassen, wurden ungefähr 300.000 m³ Gestein und 260.000 m³ Füllmaterial hineingebaut; aus dem Donaubette selbst wurden 400.000 m³ Felsen hinausgesprengt. Die Kosten dieser beiden Arbeiten allein betragen rund 5,500.000 fl. Nachdem nun der Canal factisch eröffnet ist, wird die Werkleitung eingehende Stromgeschwindigkeits-Messungen und Schiffsbeförderungsversuche machen, um die Schiffbarkeitsverhältnisse der neuen Wasserstrasse aufs gründlichste zu erforschen. Dem Verkehre wird das Werk erst dann übergeben werden, wenn einerseits die erübrigenden Arbeiten an der oberen Mündung, andererseits aber die Schiffahrtsstrasse zwischen Orsova und dem Eisernen Thore fertig wird (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 21 und 28). Den Abschluss aber bildet die feierliche Eröffnung der Schiffahrt am 27. September. Der Beginn der Arbeiten wurde vor $5^{1}/_{2}$ Jahren in Anwesenheit des ungarischen Handelsministers Gabriel Baross, des österreichischen Handelsministers Marquis Bacquehem, des ungarischen Minister-

präsidenten Grafen Szapáry, des serbischen Ministerpräsidenten Gruics, des serbischen Arbeitsministers Josimovics, des damaligen Sectionschefs im Ministerium des Aeussern Szögyény-Marich und anderer officieller Persönlichkeiten inaugurirt.

Verschiedene Mittheilungen.

Lagerung der wegen Anzeigungen einer Gefällsübertretung angehaltenen Güter in Bahnmagazinen. (Anspruch der Eisenbahnen auf das Lagergeld.) Von Seiten einer Eisenbahnverwaltung wurde die Frage angeregt, ob die im § 916 des Gefällsstrafgesetzes vorgesehene Lagergeldfreiheit auch auf den Fall anwendbar sei, wenn das wegen einer Gefällsübertretung beanständete Gut in einem unter zollämtlicher Mitsperre stehenden Bahnmagazine lagert. In Anbetracht des Umstandes, dass die bezogene Gesetzesstelle eine Lagergeldbefreiung für Gegenstände, welche wegen Anzeigungen einer Gefällsübertretung angehalten wurden, nur insofern statuirt, als diese Gegenstände „in die amtliche Niederlage eines Gefällsamtes" übergeben wurden, somit eine Verpflichtung für Privatmagazine zur lagergeldfreien Aufbewahrung von derlei Gegenständen durch das Gefällsstrafgesetz nicht vorgesehen ist und eine solche Verbindlichkeit auch aus allgemeinen Rechtsgrundsätzen nicht abgeleitet werden kann, hat das k. k. Finanzministerium in Erledigung der obigen Anfrage den Anspruch der Eisenbahn auf das nach den Bestimmungen des Zolltarifgesetzes (Art. XVI, Z. 4) zu berechnende Lagergeld in dem Eingangs erwähnten Falle für begründet erachtet. [E.-M.-Z. 1175/I.]

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des LV. Stückes.) Das am 14. März herausgegebene LV. Stück enthält unter

Nr. 2054: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Mähren vom 5. März 1896, Z. 7723, betreffend die Beschränkung der Einfuhr von Schweinen aus Ungarn, Croatien-Slavonien und dem Occupationsgebiete nach Mähren.

Nr. 2055: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Salzburg vom 9. März 1896, Z. 2940, betreffend die Beschränkung der Einfuhr von Klauenthieren aus Oberösterreich nach dem Herzogthume Salzburg.

Nr. 2056: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Salzburg vom 10. März 1896, Z. 2991, betreffend das Verbot der Einfuhr von Klauenthieren aus Bayern nach Salzburg.

Nr. 2057: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Salzburg vom 9. März 1896, Z. 3040, betreffend Massregeln gegen die Maul- und Klauenseuche.

— (Inhalt des LVI. Stückes.) Das am 16. März herausgegebene LVI. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2058: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Oberösterreich vom 7. März 1896, Z. 4245, betreffend die Wiedergestattung der Einfuhr von Schweinen aus Steiermark nach Oberösterreich.

Nr. 2059: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Oberösterreich vom 8. März 1896, Z. 3922, betreffend den Verkehr mit Schlachtschweinen aus Bosnien nach Oberösterreich.

Nr. 2060: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 11. März 1896, betreffend die Wiedergestattung der Schweineeinfuhr aus dem Stadtgebiete Mitrovitz in Croatien nach Böhmen.

Nr. 2061: Kundmachung der k. k. Statthalterei für das Küstenland vom 9. März 1896, Z. 5076/IV, betreffend die Sperre des politischen Bezirkes Lussin für den Verkehr mit Schweinen.

Nr. 2062: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Steiermark vom 12. März 1896, Z. 7574, betreffend die Wiedergestattung der Einfuhr von Schweinen aus dem Stadtgebiete Mitrovitz in Croatien nach der Stadt Graz.

Nr. 2063: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Kärnten vom 11. März 1896, Z. 3469, betreffend die Wiedergestattung der Einfuhr von lebenden Mastschweinen aus dem Stadtgebiete Mitrovitz in Croatien-Slavonien nach Villach in Kärnten.

— (Inhalt des LVII. Stückes.) Das am 17. März herausgegebene LVII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2064: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Niederösterreich vom 13. März 1896, Z. 24.139, betreffend die Einfuhr von Schweinen aus Croatien-Slavonien nach Niederösterreich.

Nr. 2065: Kundmachung der k. k. Landesregierung für die Bukowina vom 9. März 1896, Z. 4309, betreffend das Verbot der Ein- und Durchfuhr von Schafen aus dem rumänischen Districte Prahowa in und durch die Bukowina.

Nr. 2066: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Tirol und Vorarlberg vom 11. März 1896, Z. 7589, betreffend die Sperre des politischen Bezirkes Meran für den Verkehr mit Schweinen.

Nr. 2067: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Krain vom 11. März 1896, Z. 4189, betreffend die Wiedergestattung der Einfuhr von Mastschweinen aus dem Stadtgebiete Mitrovitz in Slavonien in das Schlachthaus der Stadt Laibach.

— (Inhalt des LVIII. Stückes.) Das am 18. März herausgegebene LVIII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2068: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Salzburg vom 12. März 1896, Z. 3082, betreffend die Gestattung der Schweineeinfuhr aus der Stadt Mitrovitz in Croatien-Slavonien nach Salzburg.

Nr. 2069: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Schlesien vom 13. März 1896, Z. 4815, betreffend die Gestattung der Einfuhr von Mastschweinen aus dem Stadtgebiete Mitrovitz in Croatien nach Schlesien.

Nr. 2070: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Schlesien vom 12. März 1896, Z. 4779, betreffend die Beschränbung der Klauenvieheinfuhr aus dem Herzogthume Salzburg nach Schlesisn.

Nr. 2071: Bekanntmachung des grossherzogl. Badischen Ministeriums des Innern vom 5. März 1896, betreffend das Verbot der Einfuhr von Rindvieh aus Salzburg und Oberösterreich in das Grossherzogthum Baden.

Nr. 2072: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Schlesien vom 12. März 1896, Z. 4780, betreffend die Gestattung der Einfuhr von Futter- und Handelsschweinen aus der Bukowina nach Schlesien.

Nr. 2073: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Niederösterreich vom 14. März 1896, Z. 25.179, betreffend den Verkehr mit Fleischwaaren aus Ungarn, Croatien-Slavonien und dem Occupationsgebiete nach Niederösterreich.

Nr. 2074: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Oberösterreich vom 14. März 1896, Z. 4410, betreffend die Wiedergestattung der Einfuhr von Schweinen aus dem Stadtgebiete Mitrovitz in Croatien-Slavonien nach Oberösterreich.

— (Inhalt des LIX. Stückes.) Das am 19. März herausgegebene LIX. Stück des obenannten Blattes enthält unter

Nr. 2075: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Tirol und Vorarlberg vom 14. März 1896, Z. 7498, betreffend die Wiedergestattung der Schweineeinfuhr aus dem Stadtgebiete Mitrovitz in Croatien nach Tirol und Vorarlberg.

Nr. 2076: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Dalmatien vom 9. März 1896, Z. 6774, betreffend die Sperre der politischen Bezirke Macarsca und Metković für den Klauenviehverkehr.

Nr. 2077: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Dalmatien vom 7. März 1896, Z. 6270, betreffend die Einfuhr von Schlachtrindern aus den seuchenfreien Bezirken Bosniens und der Herzegowina nach Dalmatien.

Nr. 2078: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Dalmatien vom 8. März 1896, Z. 6336, betreffend das Verbot der Ausfuhr von Klauenthieren aus ganz Dalmatien.

Nr. 2079: Erlass des k. k. Ministeriums des Innern vom 9. März 1896, Z. 7965, an alle politischen Landesbehörden, betreffend das Verbot der Einfuhr von Rindvieh aus den von der Lungenseuche betroffenen Sperrgebieten des Deutschen Reiches.

Nr. 2080: Kundmachung der k. k. Statthalterei für das Küstenland vom 13. März 1896, Z. 5342, betreffend die Wiedergestattung der Einfuhr von Schweinen aus dem Stadtgebiete Mitrovitz in Croatien in das Küstenland.

Nr. 2081: Kundmachung der k. k. Landesregierung für die Bukowina vom 10. März 1896, Z. 4310, betreffend das Verbot der Ein- und Durchfuhr von Schafen und Schweinen aus den rumänischen Districten Tutova und Dombrowitza in und durch die Bukowina.

Nr. 2082: Kundmachung der k. k. Landesregierung für die Bukowina vom 13. März 1896, Z. 4465, betreffend die Aufhebung des Verbotes der Ein- und Durchfuhr von Schafen und Schweinen aus den rumänischen Districte Botuschani in und durch die Bukowina.

Nr. 2083: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Niederösterreich vom 16. März 1896, Z. 25.743, betreffend Beschränkung im Verkehre mit Wiederkäuern, Schlacht- und Handels-(Futter-) schweinen aus Galizien nach Niederösterreich.

Bau-Ausschreibung.

Auf der für Rechnung der Commission für Verkehrsanlagen in Wien herzustellenden Gürtellinie der Wiener Stadtbahn ist die Ausführung von Unterbau- und Hochbauarbeiten im Baulose 3 in der Frachtenstation Michelbeuern im Offertwege zu vergeben.

Die Vergebung erfolgt gegen Pauschalbeträge.

Die annäherungsweisen Kosten der Arbeiten betragen abgerundet für den Unterbau fl. 11.600, für die Herstellung des Hochbaues (Betriebsgebäude mit der Markthalle) fl. 107.500 ö. W.

Der Vollendungstermin ist mit 31. August 1897 festgesetzt.

Die näheren Bestimmungen für die Einbringung der Offerte, die Formularien hiefür, die Preisliste, die Baubeschreibung, die Detail-Kostenberechnung der Pauschalsummen und die Pläne sind bei der k. k. Baudirection für die Wiener Stadtbahn (VII. Bez., Mariahilferstrasse Nr. 126) und bei der k. k. Bauleitung der Wiener Stadtbahn, Section Gürtellinie (XV., Neubaugürtel Nr. 34), einzusehen.

Die bezüglichen Angebote sind versiegelt **spätestens am 9. April 1896, 12 Uhr Mittags,** bei der gefertigten k. k. General-Direction einzureichen. Der Offertleger hat bis 22. April 1896 im Worte zu verbleiben.

Zur Danachachtung wird ausdrücklich hervorgehoben, dass nur jene Bauwerber bei der Offertverhandlung auf eine Berücksichtigung ihres Angebotes zählen können, welche in einer alle Zweifel ausschliessenden Weise ihre finanzielle und technische Leistungsfähigkeit darzuthun vermögen.

Angebote, bei welchen eine der als Bestandtheile derselben bezeichneten Beilagen von dem Aussteller des Angebotes nicht unterschrieben wurde oder deren Einbringung vor Erlag des fl. 6000 ö. W. betragenden Vadiums erfolgte, ferner solche Angebote, in denen eine gänzliche oder theilweise Aenderung der Offertgrundlagen angestrebt wird, werden als nicht eingelangt betrachtet.

Wien, im März 1896.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

Abänderung des Gebührentarifes

des

Landschaftlichen Lagerhauses in Innsbruck.

Der hohe Landtag hat in der Sitzung vom 28. Jänner 1896 beschlossen, an dem Gebührentarif des landschaftlichen Lagerhauses in Innsbruck folgende Aenderungen, welche, insofern sie Erhöhungen der bisherigen Sätze betreffen, 15 Tage nach ihrer Veröffentlichung in Kraft treten, vorzunehmen.

In die III. Classe mit dem Lagerzinse von 1 Kreuzer per 100 Kilogramm und Woche sind einzureihen:

Baumwolle und Baumwollgarne in Kisten oder Ballen,
Getreide, Hülsenfrüchte, Mehl } unter 10.000 Kilogramm,
Nadelholzzapfen,
Wasserglas.

In der II. Classe sind zu streichen:

Baumwolle, in Ballen gepresst,
Garne.

Bei den Manipulationsgebühren lit. a für Getreide, Hülsenfrüchte, Reps und Mehl per 10.000 Kilogramm sind neu aufzunehmen:

	fl.	kr.
Schütten, nachträglich	1 fl.	— kr.
Umleeren, „	1 „	— „
„ und Wiederaufschichten	2 „	50 „
„ „ Egalisiren incl. Abwage	4 „	— „
Umleeren und Egalisiren incl. Abwage und Wiederaufschichten	5 fl.	50 kr.
Umladen und Umleeren ohne Abwage	3 „	— „
Umladen, Umleeren und Egalisiren incl. Abwage	5 „	— „
Einlagerung von Rinfusawaare	3 „	50 „
Auffassen von Rinfusawaare, Umladen und Abwage	5 „	— „
Zollmanipulation	1 „	— „
Uebertragungsgebühr per Waggon	— „	30 „
Effectivabwage, jede, per Waggon	— „	30 „

Zu den Manipulationsgebühren lit. b für Classengüter per 100 Kilogramm treten neu hinzu:

	fl.	kr.
Einlagerung oder Auslagerung (Minimaltaxe)	— fl.	20 kr.
„ „ „ von Möbeln und Uebersiedlungseffecten	— „	10 „
Zollmanipulation	— „	06 „
„ (Minimaltaxe)	— „	30 „
Spedition	— „	05 „
Umladen, Abwage und Verzollungsprovision für Feigen, Kaffee, Südfrüchte (per Waggon)	5 „	— „

Tiroler Landesausschuss.

Innsbruck, am 28. Februar 1896.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Sächsisch - Westösterreichisch - Ungarischer, bezw. Sächsisch-Oesterreichischer Eisenbahnverband.

Einführung eines neuen Tarifes.

Am 1. Mai 1896 tritt ein neuer Tarif, Theil II, Heft 4, des Sächsisch - Westösterreichisch - Ungarischen Verbandes in Kraft.

Hiedurch werden gleichzeitig aufgehoben:

a) das Tarifheft 4 des genannten Verbandes vom 1. Juni 1892 nebst den Nachträgen I bis III;

b) die Frachtsätze des Tarifes, Theil II, Heft 5, des Sächsisch-Oesterreichischen Eisenbahnverbandes vom 1. Juni 1892 und der Nachträge I bis V bezüglich des Verkehres der vormaligen Böhmischen Westbahn;

c) die auf Seite 1145 in der Nummer 73 des Verordnungs - Blattes des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt vom 25. Juni 1895 veröffentlichten Frachtsätze der Classe C 2 für den Verkehr zwischen Eisenstein (k.k.St.B.) und Salzburg (k.k.St.B.) einerseits und Grottau, Kratzau, Reichenberg (S.St.B. u. S.N.V.B.) und Weisskirchen andererseits.

Der neue Tarif enthält zumeist erhöhte Frachtsätze. Ausserdem treten durch denselben für einzelne Stationsverbindungen, für welche in den derzeit noch giltigen Tarifen theils Frachtsätze der regelmässigen Tarifclassen, theils Ausnahmesätze bestehen, auch Aufhebungen und Beschränkungen der directen Abfertigung ein.

Exemplare des neuen Tarifes können vom 16. April 1896 an durch die betheiligten Verwaltungen und Verbandsstationen bezogen werden.

Wien, am 17. März 1896. [199]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Niederländisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband, Belgisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband (Verkehr mit Oesterreich).

Ausgabe von Tarifnachträgen.

Mit Giltigkeit vom 1. Mai 1896 gelangen der Nachtrag I zu Theil II, Heft 1, und der Nachtrag II zu Theil II, Heft 2, des Niederländisch - Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbandes, weiters der Nachtrag II zu Theil II, Heft 1, und der Nachtrag I zu Theil II, Heft 2, des Belgisch-Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbandes zur Einführung.

Diese Nachträge enthalten theilweise erhöhte Frachtsätze für den Verkehr mit Wien (sämmtlichen Bahnhöfen), sowie mit Floridsdorf, Jedlesee, Klosterneuburg-Weidling, Korneuburg, Nussdorf, Stadlau und Stockerau.

Die Nachträge sind vom 15. April 1896 ab bei den betheiligten Verwaltungen und Stationen käuflich erhältlich.

Wien, am 18. März 1896. [200]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch - Ungarisch - Bayerischer Eisenbahnverband, Tariftheil V, Heft I (Böhmisch-Bayerischer Kohlenverkehr).

Einführung des Nachtrages III.

Am 1. April 1896 gelangt Nachtrag III zu dem oben bezeichneten Tarife zur Einführung.

Dieser Nachtrag enthält die Aufnahme von neuen Stationen, Aenderungen von Frachtsätzen, Ergänzungen der Schleppbahngebühren und Aenderungen von Stationsnamen.

Exemplare dieses Nachtrages sind durch die betheiligten Verwaltungen und Dienststellen unentgeltlich zu beziehen.

Wien, am 17. März 1896. [201]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch - Ungarisch - Bayerischer Eisenbahnverband, Tariftheil V, Heft 2 (Böhmisch-Bayerischer Kohlenverkehr).

Einführung des Nachtrages II.

Am 1. April 1896 gelangt Nachtrag II zu dem oben bezeichneten Tarife zur Einführung.

Dieser Nachtrag enthält die Abänderung von Tarifbestimmungen, Aufnahme neuer Stationen, Aenderungen von Stationsnamen und Frachtsätzen, Lieferfristtabelle, ferner die Ergänzung des Kilometerzeigers.

Exemplare dieses Nachtrages sind durch die betheiligten Verwaltungen und Dienststellen unentgeltlich zu beziehen.

Wien, am 17. März 1896. [202]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Ostdeutsch - Oesterreichischer Personenverkehr über Bodenbach und Eger.

Einführung eines neuen Tarifes.

Mit Giltigkeit vom 1. Mai 1896 wird für die Beförderung von Personen und Reisegepäck zwischen ostdeutschen und österreichischen Stationen über Bodenbach und Eger ein neuer Tarif eingeführt, welcher geänderte Fahrpreise im Verkehre ostdeutscher Stationen mit Karlsbad, Marienbad und Teplitz enthält und mit welchem die Fahrpreise von Teplitz nach Beuthen O.-S., Lissa i. Pr., Neisse, Oppeln und Ratibor, ferner von Marienbad nach Guben, sowie zwischen Teplitz-Waldthor und Cottbus, Frankfurt a. O. und Posen aufgehoben werden.

Hiedurch wird der Tarif für den Ostdeutsch-Oesterreichisch-Bayerischen Personenverkehr vom 1. Juni 1893 nebst Nachtrag I aufgehoben.

Exemplare des neuen Tarifes werden seinerzeit bei den betheiligten Verwaltungen, bezw. Stationen käuflich zu haben sein.

Wien, am 19. März 1896. [203]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Rumänisch-Norddeutscher Eisenbahnverband.

Aufhebung der Ausnahmetarife Nr. 3 für Eisen etc. und Nr. 5 für Papier.

Mit 1. Mai 1896 treten die im Theile II, Heft 1, für den vorbezeichneten Verband vom 1. Juni 1895 enthaltenen Ausnahmetarife Nr. 3 für Eisen etc. und Nr. 5 für Papier ausser Wirksamkeit.

Wien, am 18. März 1896. [204]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Personenverkehr von italienischen, englischen, belgischen, französischen, serbischen, bulgarischen und orientalischen Stationen nach Budapest und zurück.

Einführung des Millenniums-Ausstellungs-Personentarifes, Heft IV.

Aus Anlass der Millenniums-Ausstellung in Budapest werden für die Dauer derselben ermässigte directe Fahrpreise von italienischen, englischen, belgischen, französischen, serbischen, bulgarischen und orientalischen Stationen nach Budapest und zurück gewährt.

Diese Fahrpreise und die Bestimmungen für die Benützung der betreffenden Billets sind in dem mit Giltigkeit vom 15. April bis 31. October 1896 zur Einführung gelangenden Millenniums - Ausstellungs - Personentarife, Heft IV, enthalten.

Exemplare dieses Tarifheftes sind bei der Direction der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen in Budapest, sowie bei der commerciellen Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft in Wien zum Preise von 25 kr. per Stück erhältlich.

Wien, am 15. März 1896. [205]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Elbe-Umschlagsverkehr Westösterreich-Riesa-Elbquai.

Nichteinführung eines neuen Tarifes.

Die im Verordnungs-Blatte Nr. 19 vom 18. Februar 1896 kundgemachte Einführung eines neuen Elbe-Umschlagstarifes Westösterreich-Riesa-Elbquai mit 1. April 1896 unterbleibt.

Der gleichnamige Tarif vom 1. Juni 1893 nebst Nachträgen bleibt bis Weiteres in Wirksamkeit.

Prag, am 17. März 1896. [206]

Die General-Direction der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oberschlesisch-Oesterreichischer Kohlenverkehr über Wien.

Berichtigung.

Die Frachtsätze des im Verordnungs-Blatte Nr. 19 für Eisenbahnen und Schiffahrt vom 18. Februar 1896, sub Post 104, publicirten, mit 1. April 1896 zur Einführung gelangenden Ausnahmetarifes für den Oberschlesisch-Oesterreichischen Kohlenverkehr über Wien treten, insoweit Frachterhöhungen sich ergeben, erst mit 16. April 1896 in Wirksamkeit.

Bis zu diesem Zeitpunkte bleiben die bisherigen Frachtsätze in Geltung.

Wien, am 17. März 1896. [207]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn
zugleich Namens der Verbands-Verwaltungen.

Deutsch - Oesterreichisch - Ungarischer Seehafenverband (Verkehr mit Ungarn).

Nachtrag V zum Tarifheft 3 und Nachtrag IV zum Tarifheft 4, sowie Nachträge III zu den Anhängen dieser Tarifhefte betreffend.

Die im Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 15 vom 8. Februar 1896 auf Seite 330 verlautbarten Tarifnachträge, und zwar Nachtrag V zum Tarife, Theil II, Heft 3, Nachtrag IV zum Tarife, Theil II, Heft 4, und Nachträge III zu den Anhängen der Tarife, Theil II, Heft 3 und 4, treten nicht mit 1. April 1896, sondern erst mit 1. Mai 1896 in Kraft.

Wien, am 18. März 1896. [208]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der Verbands-Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Württembergisch - Bayerischer Gütertarif, Theil II, vom 1. April 1891. (Einbeziehung der Station Hörbering.) Mit sofortiger Giltigkeit wird die am 1. December 1895 für den vollständigen Güterdienst eröffnete bayerische Station Hörbering in den Württembergisch-Bayerischen Gütertarif einbezogen.

Die Frachtsätze werden durch Anstoss von 5 km an die Entfernungen für Neumarkt a. d. Rott gebildet.

Der Ausnahmetarif Nr. 2, Abtheilung c), wird folgendermassen ergänzt:

Nach Heilbronn trans. von	Mark für 100 kg
Hörbering	1·11
Massing	1·12
Eggenfelden	1·15
Pfarrkirchen	1·19

Frankfurt a. M. u. s. w. -Bayerischer Gütertarif vom 1. Jänner 1891. (Einbeziehung der Station Hörbering.) Mit sofortiger Giltigkeit wird die am 1. December 1895 für den vollständigen Güterdienst eröffnete bayerische Station Hörbering in den vorbezeichneten Gütertarif einbezogen.

Die Frachtsätze werden durch Anstoss von 5 km an die Entfernungen für Neumarkt a. d. Rott gebildet.

Der Ausnahmetarif Nr. 2 (Holz) wird dadurch gebildet, dass an die bezüglichen Ausnahmefrachtsätze der Station Neumarkt a. d. Rott

in Abth. a) . . . 0·02 } Mark pro 100 kg
in Abth. b) . . . 0·01 }

angestossen wird.

Ausnahmetarif für die Beförderung von Eisenerz, abgeröstetem Schwiefelkies, Eisenschlacken etc. zum Hochofenbetriebe, sowie für Coaks zum Hochofenbetriebe. (Einbeziehung der Station Heufeld.) Mit Wirksamkeit vom 1. März ist die Station Heufeld in den seit 1. Mai 1893 im Bereiche der Preussischen Staatsbahnen bestehenden Ausnahmetarif für den Versandt von Eisenerz, abgeröstetem Schwefelkies (Schwefelkiesabbränden), Kupfererzabbränden (purple ore), Hammer-, Luppen-, Puddelofen-, Schweissofen-, Walzen- und eisenhaltigen Converterschlacken zum Hochofenbetriebe einbezogen worden.

Südwestdeutscher Verband. (Ausnahme-Frachtsatz für Getreide.) Mit Giltigkeit vom 1. März 1896 ist für die Beförderung von Getreide in Wagenladungen von Ludwigshafen am Rhein nach Uhldingen, badische Uferstation des Bodensees, ein Ausnahme-Frachtsatz von Mk. 1·13 für 100 kg eingeführt worden. Dieser Ausnahme-Frachtsatz wird im Rückvergütungswege auch für solche Getreidesendungen gewährt, welche ursprünglich nach Constanz adressirt waren und alsbald oder nach stattgehabter Einlagerung nach Uhldingen weiter aufgegeben werden.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
635	Südbahn-Gesellschaft	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Hornvieh	Balaton-Szt. György	Wien St. Marx	Aufgabe in Wagenladungen. Aufrechthaltung der einschlägigen Bestimmungen des nebigen Tarifes	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Westungar.-Oesterr. Eisenbahn-Verband, Theil IV, Heft 1	Heller pro Quadratmeter Ladefläche inclus. Mgb. und ungar. Steuer 531	490	41	Im Kartirungswege		
			Borstenvieh, Schafe, Ziegen und sonstiges Kleinvieh			a) bei Benützung gewöhnlicher gedeckter Lastwagen oder einer Etage eines Etagewagens pro Quadratmeter			672	668	4			
						b) pro Quadratmeter der Ladefläche des verwendeten Etagewagens			943	940	3			
636	Südbahn-Gesellschaft		Eilgüter ermässigte	Balaton-Szt. György	Wien (Matzleinsdorf), bezw. Wien-Südbahnhof	Bei Einhaltung der für nebige Güterclassen bestehenden allgemeinen Tarifbestimmungen. Bei Inanspruchnahme des nebigen Frachtsatzes für Güter des Specialtarifes 2 hat auch das Abladen auf Kosten der Partei zu erfolgen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarif	595	Heller inclus. Mgb. und ungar. Steuer 374	221	Im Kartirungswege		
			Eilgüter besonders ermässigte						595	374	221			
			Sperrige Güter						547	529	18			
			Güter der Wagenladungs-Classe A						223	200	23			
			Güter des Specialtarifes 2						150	106	44			
			Güter des Specialtarifes 3						96	86	10			
637	Südbahn-Gesellschaft		Wein der Pos. W—10 des Tarifes, Theil I	Balaton-Szt. György	Wien (Matzleinsdorf)	a) In jedem Gewichte. b) Bei Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen. c) Bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarif	a) 223 b) 223 c) 218	Heller inclus. Mgb. und ungar. Steuer a) 196 b) 176 c) 167	a) 27 b) 47 c) 51	Im Kartirungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
									Heller					
638	Südbahn-Gesellschaft		Papier der Pos. P—1 des Tarifes, Theil I	Kühnsdorf	Graz S.B.	Bei Aufgabe in jedem Gewichte	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarif	163	132	31	Im Kartirungswege		
639	Südbahn-Gesellschaft		Grubenhölzer der Pos. H—20, Ziffer 6 des Tarifes, Theil I	Stationen der Strecke Mürzzuschlag—Graz	Hrastnigg Markt Tüffer Sagor Trifail	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen. Auf- und Abladen durch die Partei, widrigenfalls die im Tarif Theil I sub D III festgesetzte Auf- und Abladegebühr zur Einhebung gelangt	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarif	Frachtsätze der Classe C	Frachtsätze des Ausnahmetarifes IX		Im Kartirungswege		
									Kreuzer ö. W.					
640	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	a) Feuerfester Mörtel (Chamottemörtel) b) Feuerfeste Ziegel	Zliv	Mähr.-Ostrau	ad a) Bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. ad b) Bei Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens, sowie Einhaltung der für diese Artikel allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1896	Localtarif	70·2	68·7	1·5	Im Kartirungswege		
					Oderberg				71·2	69·7	1·5			
					Teschen				72·7	71·2	1·5			
					Trzynietz	ad a) und b) Bei Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens, sowie Einhaltung der für diese Artikel allgemein giltigen Tarifbestimmungen			76·6	75·1	1·5			
641	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Schlacken, und zwar: Frischfeuer-, Hammer-, Luppen-, Puddelofen-, Schweissofen-, Walzen- und eisenhaltige Konverterschlacken	Weissenbach-St. Gallen St. Pölten Gross-Reifling	den deutschen Stationen „I. Nördlich vom Schnittpunkte" der Ausnahmetarife Nr. 3 A und Nr. 3 B des Ostdeutsch-Oesterr. Tarifes, Theil II, Heft 3	Unter Einhaltung der für diese Ausnahmetarife vorgeschriebenen Bedingnisse	Vom 1. April 1896 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1896	Ostdeutsch-Oesterr. Eisenbahn-Verband. Tarif, Theil II, Heft 3 vom 1. August 1893	Bestehen keine directen Frachtsätze	50 Pfennig *) 1 „ (Coursdifferenz) 29 Pfennig 52 Pfennig *) 1 „ (Coursdifferenz)		Im Kartirungswege		*) Die ausgewiesenen Coursdifferenzen bleiben bis auf Weiteres unberücksichtigt

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstebender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
									Heller					
642	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Südbahn-Gesellschaft	Eisenbahnbau-Materialien der Classe A	a) Penzing b) Nussdorf c) Wien K.F.N.B. transit	Wien-Hauptzollamt	Aufgabe als Frachtgut unter Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Die Sendungen müssen zum Baue der Wiener Stadtbahn bestimmt sein und demzufolge mit Frachtbriefen zur Aufgabe gelangen, auf welchen die „Bauleitung der Wiener Stadtbahn“ als Empfängerin zu erscheinen hat	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1896	Gebührentarif für die den Verkehr zwischen den Wiener Bahnhöfen vermittelnden Eisenbahnlinien	a) 24 b) 24 c) 14	12 15 7	12 9 7	Im Rückvergütungswege	Gegen bis längstens Ende Februar 1897 zu bewirkende Vorlage der auf die „Bauleitung der Wiener Stadtbahn“ als Empfängerin lautenden Original-Frachtbriefe, welche keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen. Dieselben werden nicht mehr zurückgestellt	
			der Classe B						a) 22 b) 22 c) 12	11 14 6	11 8 6			
			der Classe C						a) 20 b) 20 c) 10	10 13 5	10 7 5			
			des Sp.-T. 2						a) 20 b) 20 c) 10	10 13 5	10 7 5			
			des A.-T. I						a) 15 b) 20 c) 10	7·5 13 5	7·5 7 5			
			des A.-T. II						a) 15 b) 20 c) 10	7·5 13 5	7·5 7 5			

Die Absendung der vorbezeichneten Transporte nach Wien-Hauptzollamt ist erst vom Zeitpunkte der Uebergabe der vom Wechsel Nr. 50 abzweigenden, binter dem Heizhause gelegenen Stockgeleise und nur in dem Umfange gestattet, als sämmtlicbe angelangte und nocb nicht abgeführte Transporte auf diesen Geleisen untergebracht werden können.

Unter diesen Modificationen wird für die vorbezeichneten Transporte die im Tarife Theil II für die den Verkehr mit den Wiener Bahnhöfen vermittelnden Eisenbahnlinien vom 1. Mai 1894 auf Seite 6—7, Abschnitt III, Post 6 hinsicbtlich der Güterabgabe in Wien-Hauptzollamt ausgesprochene Beschränknng aufgehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
643	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Getreide etc. und Mais	Belzec trs., Brody (Bhf.) trs., Husiatyn trs., Krystynopol trs., Nadbrzezie trs., Nowosielitza (Bhf.) trs., Podwołoczyska (Bhf.) trs., Rawa ruska trs., Sokal trs., Granica trs., bezw. Szczakowa trs.	Trostberg	Mit Giltigkeit vom 1. April 1896 bis zur Einführung im Tarifwege, längstens bis 31. December 1896 wird in den vom 1. Februar 1895 giltigen Ausnahmetarif für Getreide etc. für den Bayerisch-Oesterreichisch-Russischen Grenzverkehr die Station Trostberg der kgl. bayerischen Staatsbahnen aufgenommen und sind für dieselbe in der Schnitttafel II des genannten Tarifes, Seite 16, in der Rubrik „Kilometer“ 813, in der Rubrik „Gruppe Nr.“ I, in der Rubrik „a) Getreide etc.“ der Schnitt-Frachtsatz von 244 Pfennigen und in der Rubrik „b) Mais“ der Schnitt-Frachtsatz von 220 Pfennigen pro 100 kg einzustellen.								
									Heller					
644	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Betheiligten Verwaltungen	Getreide	Baja	Göding loco	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen; Abfertigung der Sendungen auf Grund des Theiles III, Tarifheft 2 des Oesterr.-Ungarischen Eisenbahn-Verbandes vom 1. Jänner 1895	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1896	Theil III, Tarifheft 2, des Oesterr.-Ungarischen Eisenbahn-Verbandes vom 1. Jänner 1895	224	116	8	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende Frachtbrief-Duplicate, sowie Frachtbriefe, welche Documente einen Refactiestempel der am Transporte betheiligten Verwaltungen nicht bereits tragen dürfen, und die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	Die nebenstehenden ermässigten Frachtsätze können nur in Anspruch genommen werden, wenn die bezüglichen Sendungen in Göding mittelst Strassenfuhrwerkes abgeführt werden. Die Frachtnachlässe werden von der Kaiser Ferdinands-Nordbahn getragen
				Bajmok					222	210	12			
				Hatvan					190	180	10			
				Ludas					202	190	12			
				Szabadka					217	206	11			
				Szalonta					230	218	12			
				Ujvidék					238	226	12			
				Verbász-Kula					228	216	12			
				Vecsés					166	162	4			

Die vorstehenden ermässigten Frachtsätze gelten anch für leere, gebrauchte Getreidesäcke bei Aufgabe als Frachtgut in jeder Menge in der umgekehrten Richtnng. Die Rückvergütung des Frachtnachlasses erfolgt in diesem Falle gegen Vorlage der auf die reclamirende Firma als Versenderin lautenden Aufnahmsscheine, welche spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses einzureichen sind und nicht wieder zurückgestellt werden.

1	2	3	4	5	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
									Kreuzer	Kreuzer	Kreuzer			
645	**Oesterr.-ungar. Staats-eisenbahn-Gesellschaft**	Betheiligten Verwaltungen	Holz des Specialtarifes 2 und der Classe C	Bélincz-Kiszeto	Wien (St.E.G. und K.F.N.B.), Stadlau und Floridsdorf	Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der für die Classe C, bezw. den Specialtarif 2 allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Oesterr.-Ungar. Eisenbahn-Verbandstarif, Theil II, Heft 4	90	86·5	3·5	Im Kartirungswege		
				Homoród-Kőhalom					—	112·5	—			
				Lugos					92	87·5	4·5			
				Remete					86	82·5	3·5			
				Rékás					87	83·5	3·5			
				Temesvár-Józsefváros					85	81·5	3·5			
				Temesvár-Gyárváros					85	81·5	3·5			
				Topolovecz					89	84·5	4·5			

Für Sendungen nach den nachstehenden Stationen gelangen die für Wien (St.E.G.) giltigen Frachtsätze um folgende Gebühren erhöht zur Anwendung:

Wien (K.E.B.) loco und transit . . . . 10·0 kr. pro 100 kg
Wien Lagerhaus . . . . 4·0 kr. pro 100 kg
Wien Lagerhaus und Freilager am Schüttel . . . . 4·5 kr. pro 100 kg

Wien (Oe N.W.B.) loco . . . . 13·0 kr. pro 100 kg
Wien (Oe.N.W.B.) transit . . . . 5·0 kr. pro 100 kg
Nussdorf . . . . 6·0 kr. pro 100 kg

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 34. **Wien, 24. März 1896.** **IX. Jahrgang.**

Des hohen Feiertages wegen gelangt das nächste Verordnungs-Blatt am 28. März zur Ausgabe.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Erlass des k. k. Eisenbahnministeriums vom 10. März 1896, Z. 74.524 ex 1895, an alle Eisenbahn-Verwaltungen, betreffend die Beistellung von gutem Trinkwasser auf allen Stationen und Haltestellen.

Der Umstand, dass die Frage der Versorgung der Bahnhöfe mit einwandfreiem Trinkwasser von dem Landessanitätsrathe eines der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder in den Kreis seiner Berathungen gezogen wurde, hat das k. k. Ministerium des Innern veranlasst, die Wichtigkeit der Versorgung der Stationen und Haltestellen mit gutem Trinkwasser für den Bedarf der Stationsbediensteten wie auch des Reisepublicums in einer an das Handelsministerium gerichteten Zuschrift besonders hervorzuheben.

Anknüpfend an den der Geehrten zugekommenen Erlass der k. k. General-Inspection der österr. Eisenbahnen vom 17. August 1891, Z. 271/II Pr., betreffend die Beschaffung oder Bereithaltung von gutem Trinkwasser in den Stationen für Zwecke des Reisepublicums wird die Geehrte im Hinblicke auf die unleugbare Wichtigkeit, welche dieser Frage vom sanitären Standpunkte beigemessen werden muss, eingeladen, die in dieser Richtung dermal schon bestehenden Einrichtungen zu erweitern und zu vervollkommnen.

Für die Stationen mit eingeführten Wasserleitungen wird vornehmlich die Herstellung von Wasserentnahmestellen auf den Perrons ins Auge zu fassen sein.

Ferner ist geeignete Vorsorge zu treffen, dass — insoweit hiefür noch nicht oder nicht genügend vorgesorgt sein sollte — in den Stationen bei den Zügen, wenn die Aufenthalte und die sonstigen Verhältnisse es zulassen, zur Sommerszeit tadelloses Trinkwasser in reinen Gefässen zum Herumtragen gelange, und dass die vorhandenen Wasserentnahmestellen (Brunnen und Zapfstellen), insofern sie dem Publicum zugänglich gemacht werden können, durch Orientirungstafeln kenntlich gemacht werden.

Bei den Brunnen und Zapfstellen sollen Trinkbecher befestigt sein, welche nicht rostig und an den Rändern nicht rissig oder schartig sind, und sind solche Brunnen, welche nicht trinkbares Wasser enthalten, als solche zu kennzeichnen.

Schliesslich ist auch darauf zu achten, dass das allenfalls in Personenwagen in den Toiletteräumen mitgeführte Trinkwasser, besonders im Sommer, öfters erneuert werde, und dass die bezüglichen Gefässe stets in reinem Zustande erhalten werden.

Das Eisenbahnministerium sieht einem Berichte über die diesfalls an die unterstehenden Organe gerichteten Weisungen mit Interesse entgegen.

Wien, am 10. März 1896.

Der k. k. Eisenbahnminister:
Guttenberg m. p.

Verordnung des Finanzministeriums vom 19. März 1896, womit für den Monat April 1896 das Aufgeld bestimmt wird, welches bei Verwendung von Silber zur Zahlung der Zollgebühren zu entrichten ist.

Mit Bezug auf Artikel XIV des Gesetzes vom 25. Mai 1882, R.-G.-Bl. Nr. 47, wird im Vernehmen mit dem kgl. ungarischen Finanzministerium für den Geltungsbereich des erwähnten Gesetzes und für den Monat April 1896 festgesetzt, dass in denjenigen Fällen, in welchen bei Zahlung von Zöllen und Nebengebühren, dann bei Sicherstellung von Zöllen statt des Goldes Silbermünzen zur Verwendung kommen, ein Aufgeld von 20 pCt. in Silber zu entrichten ist.

Biliński m. p.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine schmalspurige, mit elektrischer Kraft zu betreibende Localbahn von Bludenz nach Schruns.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem Standesrepräsentanten in Schruns, Jakob Steiner, im Vereine mit Robert Mayer, Wilhelm Mayer und Josef Titsch in Schruns die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine schmalspurige, mit elektrischer Kraft zu betreibende Localbahn von Bludenz nach Schruns im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Wien, am 14. Februar 1896. Z. 878/I.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für mit elektrischer Kraft zu betreibende schmalspurige Flügelbahnen der projectirten sogenannten Gosaubahn.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem Ingenieur Rudolf Urbanitzky in Linz die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für die nachbezeichneten, mit elektrischer Kraft zu betreibenden schmalspurigen Flügelbahnen der den Gegenstand des Handelsministerial-Erlasses vom 14. August 1895, Z. 43.684, bildenden projectirten sogenannten Gosaubahn, und zwar:

1. von der Projectsstation Gosau zu den Gosauseen mit einer Drahtseilbahn auf die Zwieselalpe und mit einer Zahnradbahn auf den Dachstein, und
2. von der Projectsstation Gosaumühle nach Hallstatt und zum dortigen ärarischen Salzsudwerke in der Lahn

im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Wien, am 12. März 1896. H.-M.-Z. 72.726 ex 1895.

Inland.

Parlamentarisches.

In der 467. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 17. März steht in Berathung der Etat des Eisenbahnministeriums und die vom Budgetausschusse hiezu beantragten Resolutionen.

Abg. Nabergoj bringt dem neuen Eisenbahnminister Vertrauen entgegen in der Erwartung, dass er eine glücklichere Eisenbahnpolitik gegenüber Triest inauguriren werde. Die unerfreuliche Situation Triests sei bekannt. Redner untersucht die Ursachen, warum Triest trotz seiner glücklichen geographischen Lage nicht vorwärtskomme, und sieht den Hauptgrund dieser Erscheinung in unglücklichen Massnahmen der Regierung. Die commercielle Stellung Triests sei ernstlich bedroht, so lange es mit seinem Landverkehre auf die Südbahn allein angewiesen bleibe. Vor Allem sei eine Befreiung Triests aus seiner Isolirung nothwendig. Abhilfe könne nur geschaffen werden, wenn die Monarchie auf dem kürzesten Wege mit Triest verbunden wird. Der Weg von dem industriereichen Böhmen zur Adria müsse abgekürzt werden. Das sei jedenfalls empfehlenswerther als die vielfach angestrebte Heranziehung des süddeutschen Handels. Die Existenzberechtigung des neuen Herrn Eisenbahnministers könne nicht schlagender nachgewiesen werden als durch Lösung der Triester Eisenbahnfrage.

Abg. Ritter von Stalitz bespricht die Frage der zweiten Eisenbahnverbindung mit Triest, der gegenüber die bisherigen Regierungen sich entweder passiv verhielten oder zwar in wohlwollender Weise Stellung nahmen, ohne aber etwas zu thun. Diesmal sei die Regierung mit einem offen zustimmenden Programme vor das Haus getreten; es sei dies freilich nur eine verspätete Anerkennung eines seit Decennien tiefgefühlten Bedürfnisses. Die Forderung nach einer zweiten Eisenbahnverbindung sei ein gutes Recht der Stadt Triest, als des einzigen See-Emporiums unserer Reichshälfte. Redner hat Vertrauen in die Einsicht der Regierung und hofft, dass der Herr Eisenbahnminister, welcher als ein gediegener Fachmann anerkannt ist, die Ansichten der Regierung in dieser Frage auch bald zur Ausführung bringen werde. Redner bespricht sodann die verschiedenen Projecte für eine zweite Verbindung Triests mit dem Continente und tritt Namens der Triester Handelskammer für den Bau der Tauernbahn mit einer südlichen Verlängerung bis zum Meere ein. Seit dem Bestande des Suez-Canales führe der nächste Weg nach Centraleuropa und nach England über Triest. Darin liege der Beweis für die grosse kosmopolitische Bedeutung der Tauernbahn, durch welche der gesammte Transitoverkehr für Triest gesichert und über österreichischen Boden geleitet würde. Hiemit sei die Situation gegeben, und es könne nicht zweifelhaft erscheinen, wie die Wahl der Regierung ausfallen werde. Die Predilbahn wär" ein Ideal der Triester Handelskammer; da dieselbe aber über 56 Millionen beanspruchen würde, so erkläre sich Redner mit dem Ausbaue des oberen Theiles einverstanden; hingegen spricht er sich entschieden gegen den Bau der Eisenbahnlinie Divacca-Laak aus, denn es wäre besser, gar keine Bahn zu bauen als diese. Er polemisirt bei diesem Anlasse gegen die von den Organen der Progresso-Partei vorgeschlagene und propagirte Ausführung der Divacca-Laaker Linie und spricht sich gegen die von der Klagenfurter Handelskammer verlangte Karawankenbahn aus. Die Uebelstände, an welchen die Kärntner Industrie kranke, werden durch den Bau dieser Bahnlinie eben so wenig sanirt werden, als dies durch die Pontebbabahn geschehen sei. Triest stehe trotz seiner günstigen Lage weit hinter Genua und Marseille und auch hinter Fiume zurück. Redner spricht sich auch gegen die geplante Regulirung der Wasserwege vor dem Ausbau der Tauernbahn aus, in welcher er einen Todesstoss für Triest erblicken müsste und einen Fehler von so grosser politischer und wirthschaftlicher Bedeutung, dass man seine Tragweite nicht ermessen könne. Er beantragt eine Resolution, in welcher die Regierung aufgefordert wird, ehethunlichst, jedenfalls aber noch im Laufe dieser Session, eine Gesetzvorlage betreffend den Bau der Tauernbahn in der ihr am besten zusagenden Variante in der Richtung nach Salzburg im Hause einzubringen. Redner spricht seine Freude darüber aus, dass an der Spitze der Regierung Männer stehen, welche nicht nur Projecte machen, sondern auch ausführen. Das Programm der

Regierung fusse auf der Berücksichtigung aller berechtigten Wünsche aller Parteien. Noch nie habe der Hoffnungsstrahl von der Regierungsbank in der Richtung gegen Triest so hell geglänzt wie jetzt. Hoffentlich werden diese Erwartungen auch in Erfüllung gehen.

Abg. Dr. Ritter von Kraus tritt für den Ausbau der Aspanger Linie über den Wechsel nach Hartberg ein. In der nordöstlichen Steiermark erschalle seit langer Zeit der Ruf nach einem Anschluss an das niederösterreichische Eisenbahnnetz. Ein grosses Wirthschaftsgebiet mit reichem Waldlande, mit Cerealien und Viehproduction würde dadurch vor die Thore Wiens gerückt. Redner lenkt die Aufmerksamkeit des Herrn Eisenbahnministers auf das bosnische Bahnwesen und wünscht, dass der Minister den Abschluss eines neuen Ausgleiches mit Ungarn dazu benützen möge, die Verbindung des westösterreichischen Eisenbahnnetzes mit Bosnien zur Durchführung zu bringen.

Abg. Freiherr von Ciani bespricht die Nothwendigkeit des Ausbaues eines Localbahnnetzes in Südtirol. Die trostlose ökonomische Lage dieses Landestheiles resultire grösstentheils aus dem Mangel an Verkehrsmitteln. Er empfiehlt insbesondere den Bau einer elektrischen Trambahn von Lavis nach Predato, für welche die Interessenten grosse Opfer zu bringen bereit wären.

Abg. Kaiser spricht gleichfalls die Erwartung aus, dass der Herr Eisenbahnminister die Interessen Oesterreichs bei den Ausgleichsverhandlungen nach Möglichkeit wahren werde. Es sei die Aufgabe der Regierung, auf dem Gebiete des Tarifwesens günstigere Verhältnisse für die österreichische Production zu schaffen und dafür zu sorgen, dass endlich die unrechtmässigen Begünstigungen, durch welche die österreichische Production zu Gunsten der ungarischen bedrückt werde, beseitigt werden. Wäre das nicht zu erreichen, so müsse auch unsere Tarifpolitik geändert werden. Redner tritt für eine ehebaldige Verstaatlichung insbesondere der Hauptlinien ein und gibt dem Wunsche Ausdruck, dass in der Erhöhung der Personentarife, welche in den weitesten Kreisen der Bevölkerung Beunruhigung hervorgerufen habe, ein Stillstand eintrete. Er bringt ferner eine Reihe von Wünschen in Bezug auf schlesische Localbahnen vor, insbesondere bezüglich der Linien Barzdorf—Jauernig, Haugsdorf—Weidenau und Freudenthal—Engelsberg—Klein-Mohrau, sowie bezüglich des Anschlusses der Linie Troppau—Bennisch an das Netz der schlesischen Staatsbahnen bei Kriegsdorf. Endlich erörtert er die Nothwendigkeit einer Aenderung der Bahnhofsanlage auf der Staatsbahnlinie Jägerndorf—Freudenthal und befürwortet schliesslich den vom Abg. Polzhofer im Vorjahre vorgebrachten Wunsch bezüglich einer Zugsverbindung nach Mannersdorf.

Abg. Wimhölzel bespricht die von ihm schon wiederholt betonte Nothwendigkeit einer zweiten Donaubrücke bei Linz. Er beantragt diesbezüglich eine Resolution, durch welche die Regierung aufgefordert wird, den Bau einer Verbindungsbahn vom Bahnhofe der Mühlkreisbahn in Urfahr zum Staatsbahnhofe in Linz durch den Bau einer zweiten Donaubrücke in Linz unverzüglich zur Durchführung gelangen zu lassen. Er bespricht in ausführlicher Weise die einschlägigen Verhältnisse und erörtert die Nothwendigkeit des Baues dieser zweiten Brücke. Zwei Drittel des hiezu nöthigen Baucapitals seien durch die Interessenten bereits aufgebracht. Er hoffe, dass der Staat im Vereine mit dem Lande bereit sein werde, den Restbetrag von 360.000 fl. zu leisten. Die Stadtgemeinde Linz hat im Jahre 1894 einen Betrag von 250.000 fl. zugesagt, sie bleibe aber nur drei Jahre in Obligo. Man möge deshalb ehebaldigst an die Ausführung dieses so dringend nothwendigen Verkehrsmittels schreiten.

Abg. Kaftan betont, dass die föderalistischen Vertreter Böhmens keine Ursache haben, die Errichtung eines neuen centralistischen Ministeriums anzustreben. Wenn jedoch schon die Verwaltung der Staatseisenbahnen vom Handelministerium abgetrennt werden solle, so möge man dieselbe aus staats- und volkswirthschaftlichen Gründen einem Verkehrsministerium für öffentliche Arbeiten zuweisen und diesem auch die Verwaltung der natürlichen und künstlichen Wasserstrassen zutheilen, in deren rationellem baldigen Ausbau der wirthschaftlichen Zukunft des Gesammtstaates liege. Das neue Organisationsstatut sei ein getreues Abbild des Czedik'schen Organisationsstatutes vom Jahre 1884. Das Eisenbahnwesen vertrage nur bis zu einer bestimmten Grenze eine Centralisation, darüber hinaus leide seine Prosperität. Die glänzenden Finanzergebnisse der preussischen Staatsbahnen beruhen auf der weitgehenden Decentralisation derselben. In Oesterreich sei zwar durch die Aufhebung der General-Direction eine Zwischeninstanz beseitigt worden, doch wurden die Staatsbahn-Directionen zu blossen Werkzeugen des Eisenbahnministeriums degradirt, obwohl sie gewiss gründlichere Localkenntnisse besitzen als das Eisenbahnministerium. Redner wendet sich in der schärften Weise gegen jene Bestimmung des Organisationsstatutes, welche die deutsche Sprache als Dienstsprache der Staatsbahnverwaltung auch im Verkehre mit den Civilbehörden normirt. Nur für die polnische Sprache werde eine Ausnahme gemacht, so dass es fast scheine, als ob es in dieser Reichshälfte inferiore und bevorzugte Sprachen gebe, wogegen Redner im Namen des böhmischen Volkes entschieden Verwahrung einlegt. Redner gibt zu bedenken, dass die Prosperität unserer Staatsbahnen nicht zum geringsten Theile durch ein freundliches Einvernehmen zwischen der Bevölkerung und der Bahnanstalt bedingt sei, wie sich dies in Preussen schon lange gezeigt habe. Redner stimmt mit dem Abg. Kaizl darin überein, dass die starke Tarifreduction auf den Staatsbahnen im Jahre 1891 überstürzt war; doch dürfen die Staatsbahnen nicht als ein Steuerobject betrachtet werden. Die Staatsbahnen dürfen weder ein militärisches, noch fiscalisches, sondern sie müssen ein wirthschaftliches Instrument sein. Eine namhafte Erhöhung der Tarife würde ihre Grenze in der wirthschaftlichen Leistungsfähigkeit der Länder und der Bevölkerung finden. Nicht alle Bahnen in Oesterreich seien im Interesse des Handels, des Gewerbes, der Industrie und der Landwirthschaft gebaut worden. In Galizien habe man strategische Bahnen gebaut, die Arlbergbahn wurde im Interesse des ungarischen Getreide- und Viehexportes gebaut. Redner bespricht hierauf die Tarifbildung und bezeichnet jene Tarifpolitik als die richtige, welche sich in vollster Uebereinstimmung mit der jeweiligen wirthschaftlichen Lage des betreffenden Staates befinde. Bessere finanzielle Ergebnisse seien nicht von einer namhaften Tariferhöhung, sondern von einer zweckmässigen Organisation des Staatseisenbahnwesens und von der rationellen Ausgestaltung und Ergänzung der Zufuhrswege der Localbahnen und der Kleinbahnen zu erwarten. Die Tarife sollen möglichst einfach, klar und einheitlich sein, wodurch die gegenseitige Abrechnung im Clearingverkehr erleichtert werde. Redner empfiehlt, dem Durchgangsverkehre insbesondere nach Russland grössere Aufmerksamkeit zu schenken, damit dieser Verkehr von den südwestlichen Staaten über Oesterreich via Granica, Brody und Nowosielitza statt durch Deutschland geleitet werde. In Bezug auf die Organisation des Staatseisenbahndienstes verlangt Redner, dass das Eisenbahnministerium keine Dependence des Kriegsministeriums werde, sondern dass ihm unter Pflege des kaufmännischen Geistes die grösste Freiheit der Bewegung eingeräumt werde und jede bureaukratische Bevormundung fern bleibe. Die Wagendirigirungen können viel vortheilhafter von den Directionen als von dem neugeschaffenen Wagendirigirungsamte in Wien erfolgen. Redner wünscht die Einführung von Landes-Eisenbahnräthen, welche sich in Preussen ausgezeichnet bewährten. Auserdem verlangt er Jahresausweise über Einnahmen und Ausgaben, sowie über die Leistungen der einzelnen Staatsbahn-Directionen. Weiter verweist er auf die Nothwendigkeit der Errichtung zweckmässiger Eisenbahn-Fachschulen zur Ausbildung der Eisenbahnbeamten. In Bezug auf das Localbahnwesen sei unsere Reichshälfte gegen Ungarn und Preussen zurückgeblieben, indem sie blos 2165 Kilometer Localbahnen besitze; doch sei es auf diesem Gebiete durch die Initiative der Kronländer lebendig geworden. Redner befürwortet die Herstellung wichtiger Grenzstationen, insbesonders bei Kuschwarda zum Anschlusse der Linie Winterberg-Eleonorenhain an die bayerischen Linien, endlich die Herstellung eines Central-Personenbahnhofes in Prag und schliesst unter Resumirung der vorgebrachten Wünsche, deren Erfüllung er dem Herrn Eisenbahnminister auf das wärmste empfiehlt.

Abg. Hagenhofer tritt für die baldige Herstellung der Eisenbahn Aspang—Hartberg ein. Die östliche Steiermark habe durch den Bau der Linie Fürstenfeld—Hartberg mehr Schaden als Nutzen gefunden, indem das Land mit ungarischem Mehl überschwemmt und die Getreidepreise herabgedrückt werden, während es an Wien und Niederösterreich nicht näher gebracht wurde. In Wien klage man über Theuerung der Lebensmittel, und Producenten, welche vier Bahnstunden von Wien entfernt seien, können ihre Erzeugnisse nicht anbringen. Die Vertreter Wiens verlangen immer die Eröffnung der rumänischen Grenze; sie sollten lieber danach streben, dass die Grenze nach Steiermark einmal eröffnet werde. Der Ausbau der Bahnlinie Aspang—Hartberg sei eine Ehrenpflicht der Regierung. Diese Eisenbahn liege im Interesse Steiermarks und werde sich gewiss rentiren; ausserdem würde diese Bahn von grossem strategischen Werthe sein. Redner beantragt schliesslich eine Resolution betreffend den ehebaldigsten Bau dieser Eisenbahnlinie.

Abg. Koblar schildert die Vortheile der Eisenbahnlinie Divacca—Laak gegenüber anderen Projecten der Verbindung Triests mit dem Hinterlande. Die Tauernbahn scheine mehr im

Interesse des deutschen Handels zu liegen, und die Gründe, welche für ihren Bau angeführt werden, seien keine patriotischen. Schliesslich beantragt Redner eine Resolution, in welcher die Regierung aufgefordert wird, noch im Laufe dieses Jahres eine Vorlage betreffend die Erbauung der südlichen Staatsbahn-Ergänzungsstrecken Divacca—Laak—Klagenfurt und, anschliessend an diese, der Bahnlinie durch das Wippachthal nach Görz im Hause einbringen.

Abg. Freiherr von Kübeck begrüsst die Ueberzeugung der Regierung von der Nothwendigkeit einer einheitlichen Leitung der Verkehrswege und die Zurückdrängung des nationalen Particularismus mit Freude und Genugthuung. Eben so erfreulich sei es, dass die Regierung im Wege des öffentlichen Credits die Ausgestaltung der Verkehrswege und andere Investitionen auf wirthschaftlichem Gebiete durchzuführen gedenke; es sei damit einer Resolution des Redners aus dem Jahre 1893 entsprochen. In Bezug auf die künftige Entwicklung unseres Verkehrslebens betont Redner in erster Linie die Wichtigkeit des Baues des Donau-Odercanals und bedauert, dass der volkswirthschaftliche Ausschuss bei der Berathung dieses Gegenstandes eine Art Virtuosität in der Beschlussunfähigkeit zeige. Eine unaufschiebbare Frage sei die Herstellung einer zweiten Eisenbahnverbindung mit Triest, welche das Alpha und Omega unserer Exportfähigkeit darstelle. Es sei mit Genugthuung zu begrüssen, dass der so wichtige Zweig des Eisenbahnwesens in ein Specialressort vereinigt wurde und dass an die Spitze desselben ein Fachmann ersten Ranges getreten sei. Seinem Einblicke in die Fragen seines Ressorts könne nicht entgehen, dass die Tariffrage eine der wichtigsten Momente für die richtige Ausnützung des Eisenbahnwesens sei. Der Zusammenhang zwischen Wasserstrassen und Eisenbahnen lasse es allerdings bedauerlich erscheinen, dass das Eisenbahnministerium nicht ein Verkehrsministerium wurde. Aber was nicht sei, könne werden. In Betreff einer zweiten Eisenbahnverbindung mit Triest erklärt sich Redner für die Tauernbahn, welche an die Giselabahn anknüpfen und direct bis Triest führen müsste. Eine andere an die Südbahn anknüpfende Linie könnte den gleichen Werth nicht haben, weil die Südbahn in Folge ihrer Terrainverhältnisse mit Tarifschwierigkeiten zu kämpfen habe. Zum Schlusse kommt Redner auf den Ausgleich mit Ungarn zu sprechen. Es sei selbstverständlich unsere Pflicht, für unsere Interessen mit voller Kraft einzutreten und jede Schädigung derselben hintanzuhalten. Das werde aber nicht mit Schlagworten erreicht, sondern es müsse an der Hand der Zahlen geschehen, welche einerseits vom niederösterreichischen Gewerbevereine, andererseits von der deutschen Section des böhmischen Landesculturrathes in verdienstvoller Weise zur Verfügung gestellt wurden. Es handle sich darum, die seit 30 Jahren verschobenen aliquoten Hilfsmittel der beiden Reichshälften auszugleichen. Es liege vielleicht mehr im Interesse Ungarns als in dem unserer Reichshälfte, gewiss aber im Interesse der Gesammtmonarchie, dass die Resultirende gefunden werde, durch welche ein Ausgleich zu Stande kommt und die Wiedererneuerung des Zoll- und Handelsbündnisses ermöglicht wird. Ein gemeinsames Zollgebiet sei ein Postulat der Machtstellung und der Allianzfähigkeit der Monarchie, und es wäre verderblich, wenn ein grosses mitteleuropäisches Wirthschaftsgebiet hier eine Unterbrechung erlitte. Welches Resultat aber immer die Ausgleichsverhandlungen haben mögen, es gelte für uns, alle activen Kräfte zusammenzufassen; darin allein liege die Schutzwehr gegen die Gefahren der äusseren und inneren Concurrenz; es gelte für uns der Spruch: „Per aspera ad astra!“

Abg. Višnikar erklärt, er schliesse sich den Vertheidigern der Karawankenbahn an, weil diese Bahn den Interessen der österreichischen Länder besser entspreche als die Tauern- und Predilbahn. Er befürwortet ferner den Ausbau der Unterkrainer Bahnen und tritt für die Herstellung der Weisskrainer Bahn bis an die Landesgrenze ein, welche normalspurig gebaut werden müsse. Diese Bahn wäre für die dortige Gegend dringend nothwendig, um der Bevölkerung eine Existenzmöglichkeit zu gewähren und der fortwährend steigenden Auswanderung nach Amerika zu steuern. Redner bittet die Regierung, durch Beschleunigung der Verhandlungen und weitgehende Unterstützung dieses Bahnproject zu fördern.

Abg. Welponer verlangt den Ausbau der Vintschgauer Bahn als Fortsetzung der Bozen-Meraner Bahn bis an die Landesgrenze bei Mals. Tirol könne aus eigenen Mitteln keine Bahnen bauen und sei auf die Unterstützung des Staates angewiesen. Diese Bahnlinie würde die Ausbeutung der Laaser Marmorbrüche fördern und auch zur Hebung des Fremdenverkehres beitragen. Redner ersucht, den Bau dieser Bahn noch in das Programm für das Jahr 1896 aufzunehmen, und bittet die Regierung, dem Ausbau eines Bahnnetzes im deutschen Südtirol ihr Wohlwollen zuzuwenden.

Abg. Dr. Hofmann von Wellenhof beschäftigt sich mit der Lage der Eisenbahnbediensteten. Er vertritt insbesondere die Forderung derselben auf Schaffung einer Dienstpragmatik und weist darauf hin, dass von den ungarischen Staatsbahnen ein Preis auf den besten Entwurf einer Dienstpragmatik ausgeschrieben worden sei. Er bedauert es, dass die Pensionsfonds in den Händen der Eisenbahn-Verwaltungen liegen. Es müsse entweder die Verstaatlichung der Privat-Pensionsfonds durchgeführt werden, oder man müsse die Privatfonds verpflichten, sich gewissen staatlichen Normen zu fügen. Er bespricht die Ueberbürdung der Beamten im Verkehrsdienste, welche so gross sei, dass sie kürzlich auch von dem Gerichte anerkannt wurde, welches einen Verkehrsbeamten, durch dessen Schuld ein Unglück sich ereignete, freisprach, weil er der übergrossen Last seiner Pflichten nicht gewachsen sein konnte. Redner macht dann auf die Verstaatlichungsangst der Privatbahn-Bediensteten, insbesondere bei der Nordwestbahn, aufmerksam, welche trotz des Versprechens der Wahrung ihrer erworbenen Rechte nicht verschwinde. Für den Entgang an Bezügen sollen die in den Staatsdienst übernommenen Beamten durch Personalzulagen entschädigt werden, was ihnen aber bei eventueller Vorrückung Schaden bringe. Er bedauert ferner die Zurücksetzung der Staatsbahnbeamten gegenüber den übrigen Staatsbeamten und den ungenügenden Percentsatz von Oberbeamten im Staatsbahndienste. Er bringt verschiedene Wünsche der Unterbeamten im Bahndienste vor und klagt üder die schlechte Lage der Unterbeamten der Nordbahn, welche sich über das System Jeitteles beschweren. Ferner tadelt er die Einschränkung oder Aufhebung der dritten Wagenclasse bei den Schnellzügen der Staatsbahnen und sagt, dass er durch die bezügliche Erklärung des Herrn Ministers nicht befriedigt worden sei. Die Passagiere dritten Classe zahlen ohnedies mehr als die anderen, da in der ersten Classe die Besitzer der Freikarten fahren und die Passagiere der zweiten Classe meist nur die Hälfte des Fahrpreises zahlen. Schliesslich beantragt Redner eine Resolution wegen Abtrennung der Geld- und Packetbeförderung von der Personenbeförderung und einer durchgreifenden Sonderung des Personenverkehres in einen Nah- und Fernverkehr.

Eisenbahnminister Ritter von Guttenberg:

Hohes Haus! Da ich zum ersten Male die Ehre habe, das Eisenbahnwesen als selbstständiges Verwaltungsressort vor dem hohen Hause zu vertreten, so halte ich es für meine Pflicht, vorerst in aller Kürze jene allgemeinen Gesichtspunkte darzulegen, von welchen ich bei meiner Amtsführung in Ansehung der wichtigsten Aufgaben meines Ressorts mich leiten zu lassen gedenke. Das hohe Haus möge hiebei versichert sein, dass ich mir der hohen Bedeutung voll bewusst bin, die einem richtig geleiteten Eisenbahnwesen für die gedeihliche Entwicklung von Handel und Industrie zukommt.

Indem durch Allerhöchste Gnade Sr. Majestät dem Eisenbahnwesen eine selbstständige Gestaltung im Gesammtorganismus der Staatsverwaltung eingeräumt wurde, ging die Absicht wesentlich dahin, dem neugeschaffenen Ministerium eine noch intensivere Wahrnehmung der zahlreichen bedeutungsvollen wirthschaftlichen Aufgaben des Eisenbahnwesens zu ermöglichen als dies dem Handelsministerium im Hinblicke auf seine sonstigen vielfachen und schwerwiegenden Agenden bisher möglich war. Dieser Absicht ganz zu entsprechen, wird die stete Sorge meiner Amtsführung sein, und in diesem Sinne wird das hohe Haus mich und das mir unterstellte Ministerium an der Arbeit finden, für welche ich mir von vorneherein das geneigte Wohlwollen des hohen Hauses erbitte.

Es wird vor Allem mein Bestreben sein, durch weitere Ausgestaltung unseres Bahnnetzes sowohl in den Hauptlinien, als auch bezüglich der Bahnen niederer Ordnung und durch eine entsprechende Finanzpolitik mein Scherflein zur Hebung und Belebung der wirthschaftlichen Verhältnisse beizutragen.

Zur Ergänzung unserer Hauptbahnen kommt wohl in erster Linie die seit langen Jahren begehrte Herstellung eines zweiten Schienenweges zwischen den innerösterreichischen Alpenländern und unserem einzigen Seehafen Triest in Betracht. Es liegt über diese namentlich für das letztere Handelsemporium so hochwichtige Bahnfrage bereits ein so reiches Material vor, dass nunmehr, nachdem auch von der Regierung bezüglich der einzelnen Projecte die Trassenstudien und commerciellen Erhebungen beendet sind, die Möglichkeit gegeben ist, über diese Angelegenheit endlich zu einem abschliessenden Urtheile zu kommen. Ich habe mich deshalb veranlasst gesehen, die für die Stellungnahme der Regierung nöthigen Berathungen mit den

übrigen hiebei interessirten Centralstellen schon für die allernächste Zeit einzuleiten, damit an die gesetzliche Sicherstellung dieses Bahnbaues dann unverweilt geschritten werden könne, sobald das hohe Haus die Möglichkeit zur Aufbringung der hiezu erforderlichen Mittel durch Annahme der von der Regierung einzubringenden Gesetzentwürfe, betreffend die Erhöhung der Branntwein- und Biersteuer, gegeben haben wird.

Ein besonderes Augenmerk werde ich auch dem weiteren Ausbau des Localbahnwesens zuwenden, in welcher Richtung — dank der Fürsorge des früheren Herrn Handelsministers — eine auf gesunde Grundlage gestellte Action in vollem Zuge ist. Durch die rasch fortschreitende Organisation des technischen Landes-Eisenbahndienstes in einer Reihe von Königreichen und Ländern, durch die in jüngster Zeit zu Stande gebrachte, speciell der Finanzirung von Localbahnunternehmungen sich zuwendende Creditorganisation wird es dem thätigen Zusammenwirken der Staatsverwaltung mit den Ländern und den Localinteressenten hoffentlich gelingen, allmälig zu einer immer engere Maschen ziehenden, in möglichst gleichmässiger Weise auch auf die wirthschaftlich schwächeren Landestheile sich erstreckenden Ausgestaltung des ganzen Localbahnnetzes zu gelangen.

Ich werde mir auch — vorausgesetzt die Annahme der früher besprochenen Steuervorlagen — erlauben, noch in dieser Session im hohen Hause eine Gesetzesvorlage vorzulegen für die im Jahre 1896 mit staatlicher Beihilfe sicherzustellenden Bahnen niederer Ordnung, und ich erhoffe mir für diese Vorlage die freundliche Zustimmung des hohen Hauses.

Bezüglich des Tarifwesens halte ich es für dringend geboten, sowohl im Personen- als im Frachtenverkehre eine möglichste Stabilität zu gewähren. Ich habe daher nicht die Absicht, an den erst seit kurzer Zeit bestehenden Tarifen demnächst wieder Aenderungen vorzunehmen. Dies schliesst jedoch nicht aus, dass im Bedarfsfalle für einzelne Artikel, sei es im internen Verkehre, sei es im Exporte, besondere Zugeständnisse gemacht werden.

Eine warme Fürsorge werde ich dem gesammten Personale der Eisenbahnen, insbesondere aber jenem des Executivdienstes widmen, dessen Leistungsfähigkeit, Gewissenhaftigkeit und Dienstwilligkeit wir alle gewiss in hohem Masse schätzen und anerkennen.

Bezüglich der Verstaatlichung der noch bestehenden Privatbahnen möchte ich meinen Standpunkt dahin kennzeichnen, dass ich die Nothwendigkeit anerkenne, die Privatbahnen mit der Zeit in Staatsbahnen aufgehen zu lassen, damit allen Kreisen der Bevölkerung und allen Landestheilen die Wohlthaten des Staatsbetriebes zu Theil werden können. Wir müssen aber naturgemäss vom finanziellen Standpunkte in dieser Richtung sehr vorsichtig vorgehen, und es kann also die Angliederung nur nach und nach vor sich gehen. Auch ist es nicht möglich, in den Staatsbetrieb rasch grosse Bahnkörper aufzunehmen mit Rücksicht auf die verschiedenen Schwierigkeiten einer solchen Angliederung, und insbesondere im Hinblicke auf die hiebei zu besorgende Personalüberfüllung, die namentlich in den höheren Beamtenclassen herrscht und sohin, wenn nicht entsprechende Massnahmen getroffen werden, das Avancement für die übrigen sehr nachtheilig beeinflussen würde.

Ein Beispiel hiefür hat soeben der Herr Abg. Dr. Hofmann von Wellenhof gegeben in Bezug auf die bevorstehende Angliederung der in Frage stehenden Nordwestbahn, in welcher Hinsicht ich mir die Ankündigung erlaube, dass die betreffende Vorlage demnächst dem hohen Hause unterbreitet werden wird und bezüglich welcher ich das hohe Haus bitte, dieselbe vollkommen objectiv, ohne Rücksicht auf die dagegen in der Oeffentlichkeit laut gewordenen Bedenken prüfen und die Wohlmeinung in der Richtung abgeben zu wollen, ob der Staat recht thut oder nicht, diese Bahn unter den von der Regierung in Aussicht genommenen Modalitäten zu verstaatlichen.

Bevor ich zur Besprechung der von den einzelnen Herren geäusserten besonderen Wünsche übergehe, möchte ich noch auf einen Umstand zurückkommen, d. i. die Frage der budgetären Bedeckung der Kosten des errichteten Eisenbahnministeriums. Diese Frage ist in den Ausschusssitzungen und in den einleitenden Worten des Herrn Berichterstatters bei der Centrale des Handelsministeriums als auch des Eisenbahnministeriums so ausführlich besprochen worden, dass ich nicht mehr viel Worte hierüber verlieren möchte. Ich kann nur auf die im Ausschusse bereits abgegebene Erklärung der Regierung hinweisen, dass die Regierung selbstverständlich die budgetären Rechte des hohen Hauses niemals angreifen wollte und vollinhaltlich respectirt, und dass sie im vorliegenden Falle weder zu einem Nachtragscredite, noch zu einer formellen Indemnitätsvorlage greifen zu sollen glaubte, da die Auslagen bis zum Zustandekommen des Finanzgesetzes noch auf Rechnung des Handelsministeriums und der formell noch heute zu Recht bestehenden General-Direction gemacht werden. Insofern übrigens in der Bezeichnung im Finanzgesetze „Minister ohne Portefeuille“ irgend ein Widerspruch mit der obigen constitutionellen Anschauung der Regierung gefunden werden sollte, muss ich betonen, dass in der das Eisenbahnministerium betreffenden finanziellen Vorlage implicite auch die Inanspruchnahme der Indemnität für die Ausgaben des Gehaltes des Eisenbahnministers enthalten ist.

Uebergehend auf die Wünsche der einzelnen Herren Redner, möchte ich sagen, dass die Resolution des Herrn Abg. Ritter von Stalitz bezüglich der Tauernbahn in der Einleitung meiner Rede bereits vollkommen Ausdruck gefunden hat. Ich möchte nur nochmals versichern, dass die Regierung alle Bahnprojecte, die ihr zur Schlussfassung vorliegen, einer vollen, eingehenden Würdigung unterziehen und mit jenen Anträgen an das hohe Haus herantreten wird, in Bezug auf welche die Regierung die volle Verantwortung übernimmt, dass sie die für die allgemeinen Staatsinteressen besten Linien in Vorschlag bringt.

Der Herr Abg. Dr. Ritter von Kraus hat den Wunsch des baldigen Zustandekommens der Bahn Aspang-Hartberg vorgebracht. Ich nehme keinen Anstand, ihm gern die Versicherung zu ertheilen, dass die Regierung diese Linie individuell in das Programm für die weitere Ausgestaltung des heimischen Bahnnetzes aufnehmen wird; ich muss aber gleich hinzufügen, dass ich mich über den Zeitpunkt, wann sie ausgeführt werden wird, dermalen noch nicht aussprechen kann. Man darf bezüglich dieses Bahnprojectes nicht übersehen, dass dasselbe einen bedeutenden Geldaufwand, über neun Millionen, erfordert, weil die Bahn das grosse Wechselgebiet durchstossen muss; es ist daher unmöglich, diesen Bahnbau im Rahmen der gewöhnlichen Localbahnaction zu Stande zu bringen, indem die Interessenten und das Land Steiermark für sich zwar den gewiss sehr erheblichen Betrag von 500.000 fl. gewidmet haben, die Aufbringung des übrigen Anlagecapitals aber noch immer sehr grosse Opfer Seitens des Staates erheischt. Das Land Niederösterreich hat sich über eine Beitragsleistung überhaupt noch nicht ausgesprochen, und es darf weiter nicht vergessen werden, dass die Aspangbahn da mit eine Rolle spielt, welche man als Privatbahn von untergeordneter Bedeutung füglich nicht als Zwischenglied in der Bahnverbindung Wien—Fehring—Graz belassen kann, so dass die Einlösung dieser Bahn ernstlich in Aussicht genommen werden muss.

Ich möchte hier mir einen Seitensprung erlauben, den auch der Herr Abg. Dr. Ritter von Kraus gemacht hat, bezüglich der Gefahr, welche er in dem Bau der bosnischen Bahn Travnik-Bugojno-Jajce gelegen findet. In dieser Richtung ist es unrichtig, dass diese Bahn deshalb gebaut wurde, um Ungarn Oesterreich gegenüber concurrenzfähiger zu machen. Diese Bahn ist hauptsächlich deshalb gebaut worden, weil sie den Beginn der Linie nach Spalato bildet, also in der Hauptlinie Sarajevo—Spalato gelegen ist und dem bosnischen Verkehre in erster Linie dient; dadurch ist die Verbindung zwischen Bugojno und Jajce bedeutend günstiger. Es besteht aber von Haus aus die Absicht, die Verbindung von Jajce nach Banjaluka herzustellen, und diese Verbindung ist dermalen von der Regierung schon so weit vorbereitet, dass in der Richtung der Eisenbahntrasse jetzt eine schöne breite Strasse von Banjaluka nach Jajce führt. Es ist also nicht eine gegen Oesterreich gerichtete Politik von Seiten der occupirten Länder eingehalten worden.

Der Herr Abg. Freiherr von Ciani hat den Bau der Bahnen im Trento der Regierung warm ans Herz gelegt. Der Herr Abgeordnete kann überzeugt sein, dass uns die Interessen des Trento gerade so warm am Herz liegen wie die aller übrigen Theile des Reiches und dass die Linien, die dort angeregt werden, gewiss einem eingehenden und wohlwollenden Studium werden unterzogen werden. Aber es ist nicht ganz klar, wie sich die Concessionäre diese Linien und namentlich jene nach Predazzo hinauf als einen elektrischen Betrieb mit Ausnützung der dortigen Wasserkraft vorstellen. Es müssten erst eingehende Erhebungen darüber gepflogen werden, ob diese Wasserkräfte constante sind und jederzeit für den Betrieb ausreichen. Ich glaube, wir sollten da sicher gehen und lieber eine Localbahn mit Dampfbetrieb bauen. Die Streitfrage zwischen Trient und Bozen bezüglich der Linie nach Predazzo ist Gegenstand eingehenden Studiums im Eisenbahnministerium, welches Studium wahrscheinlich schon in nächster Zeit zu einer Erledigung führen wird. Damit kann ich aber nicht übereinstimmen, dass die Linien Nonsthal—Trient und Fleimsthal—Trient untrennbar zusammengehören. Nach Ansicht der Regierung sind dies vielmehr zwei von einander vollständig unabhängige Linien. Die Regierung muss jedenfalls das sehr lobenswerthe Vorgehen und die grosse Opferwilligkeit der Be-

wohner des Fleimsthales in Bezug auf diese Bahn hervorheben; denn es sind über 800.000 fl. von Seiten der dortigen Interessenten gezeichnet worden.

Der Herr Abg. Kaiser hat von der Tariferhöhung und der Verstaatlichung gesprochen; diese beiden Fragen habe ich bereits eingangs meiner Ausführungen berührt. Bezüglich seines weiteren Wunsches, betreffend das baldige Zustandekommen der Linien Barzdorf—Jauernig und Haugsdorf—Weidenau, erlaube ich mir, darauf hinzuweisen, dass dieselben in der diesjährigen Localbahnvorlage aufgenommen sein werden. Bezüglich der Linie Freudenthal—Engelsberg—Klein-Mohrau stellen die Concessionäre grössere Anforderungen, als solche sonst gewöhnlich zugestanden werden; ich stehe aber nicht an, zu erklären, dass die Regierung bereit ist, diese Linie nächstes Jahr in ihr Programm aufzunehmen. Weniger einverstanden bin ich mit dem Herrn Abg. Kaiser bezüglich der Troppau—Bennisch—Kriegsdorfer Linie, dass nämlich diese Linie sehr einfach wäre und einen grossen Verkehr haben würde. Die Schwierigkeiten bei dieser Linie sind ausserordentlich gross, und das Bedürfniss nach derselben ist verhältnissmässig klein. Es wird daher von Seiten der Regierung kein grosser Werth auf das Zustandekommen dieser Linie gelegt.

Bezüglich des Wunsches nach Verlegung der Station Braunsdorf, welcher auch von anderer Seite der Regierung nahegelegt worden ist, möchte ich bemerken, dass die Sache zwar im Studium ist, dass aber der Anlage der Station dort, wo dieselbe gewünscht wird, sich deshalb grosse Schwierigkeiten entgegenstellen, weil die Bahn dort eine Steigung von 14 Permille hat. Ausser mit grossen Kosten und einer Veränderung der Nivellette wäre also diese Station schwer anders wohin zu verlegen. Ich habe aber, wie gesagt, schon früher anlässlich diesbezüglich geäusserter Wünsche Studien anstellen lassen, welche noch nicht beendet sind; ich werde, wenn sich etwas in der Sache machen lässt, mit Vergnügen dazu bereit sein, namentlich wenn die Interessenten einige Opfer bringen.

Bezüglich des neuerdings vorgebrachten Wunsches rücksichtlich einer besseren Fahrordnung von Mannersdorf und Schwechat bin ich in der angenehmen Lage, mitzutheilen, dass schon mit Beginn der Sommer-Fahrordnung für 1896 und auf die Dauer derselben ein Personenzug, welcher um 6 Uhr 30 Minuten Früh Mannersdorf verlässt, Anschluss nach Wien und Bruck haben wird und ein Gegenzug eingeleitet wird, welcher in Bruck Anschluss hat und um 1 Uhr Mittags in Mannersdorf eintreffen soll. Also dem Wunsche des Herrn Abg Polzhofer ist sonach in dieser Richtung entsprochen.

Der Herr Abg. Wimhölzel hat den Wunsch nach Herstellung einer zweiten Brücke in Linz vorgebracht. Ich kann nur versichern, dass die Regierung diesem Wunsche mit grossem Wohlwollen entgegenkommen wird, und ich hoffe, dass, besonders wenn sich die Stadt Linz und die Interessenten zu grösseren Beiträgen herbeilassen, nebst den Beiträgen, die das Land zu geben hat, wir möglicher Weise in nicht zu ferner Zeit zu einem allseits befriedigenden Resultate kommen werden. Auch diese Resolution ist daher im vorhinein von der Regierung halb und halb gutgeheissen. Ich darf hiebei nicht verhehlen, dass immerhin die Erbauung der Brücke mit bedeutenden Geldopfern verbunden ist, und es ist eben die Frage aufzuwerfen, ob die Brücke so gebaut werden soll, wie Linz es wünscht, nur als eingeleisige Brücke, wo Strassen- und Bahnverkehr über dieselbe Strasse geht, oder ob es nicht doch zweckmässiger wäre, wenn man schon eine neue Donaubrücke baut, eine Doppelbrücke für die Bahn abgesondert und eine für die Strasse abgesondert herzustellen. Natürlich erhöhen sich in diesem Falle die Kosten um 400 000 fl. Nach meiner Ansicht sollte man dieses Opfer nicht scheuen.

Ich komme nun zu den sehr lichtvollen Ausführungen des Herrn Abg. Kaftan und möchte ihm vor Allem erwidern, dass ich seinem Wunsche nach einer Aenderung des Statutes für die Organisation der Staatsbahnen nicht entsprechen kann, weil ja dieses Organisationsstatut von Sr. Majestät unserem allergnädigsten Kaiser genehmigt ist; ja ich wäre auch sonst nicht in der Lage, das zu thun, weil ich an der Zusammenstellung dieses Statutes selbst mitgearbeitet habe, und ich muss gestehen, dass ich die Organisation, wie solche im Statute geschaffen ist, als eine vollkommen richtige und zutreffende ansehe.

Man kann ja den einzelnen Directionen nicht zu grosse Vollmachten geben, und dort, wo die Directionen solche Vollmachten brauchen, im Verkehre, bezüglich der Bauten auf ihren Linien, in dem Abrechnungswesen, ist die Freiheit ihnen gegeben. Im Rechnungswesen überhaupt ist ihnen auch nach dem Statute bereits eine grosse Freiheit und ein selbstständiger Wirkungskreis gegeben, ja sie bekommen noch mehr Befugniss, sie bekommen das odiose Geschäft der General-Direction, nämlich die Abrechnungen mit dem Auslande u. s. w. Aber Tariffreiheiten und Rechte den einzelnen Dirctionen in dem angeregten Umfange zu geben, das würde dahin führen, dass sich die Directionen gegenseitig auch im Localverkehre selbst bekriegen und unterbieten wollten. Das muss vermieden werden. Was die uns als Muster hingestellte Organisation der preussischen Bahnen betrifft, so haben die Directionen der Preussischen Staatsbahnen, die bedeutend grösser sind als unsere, im commerciellen Geschäfte gar keinen selbstständigen Wirkungskreis, sondern dies ist ausschliesslich dem Ministerium vorbehalten. Dasselbe Recht muss sich das hiesige Eisenbahnministerium entschieden wahren, denn in den Tarifen liegt ja die grosse Macht des ganzen Eisenbahnwesens, und das muss concentrirt und den Verältnissen entsprechend eingerichtet werden. Dass man die Directionen nach Hauptrouten gliedern soll, das ist gewiss vom Verkehrsstandpunte das einzig Richtige, denn wie heute leider die Verwaltung organisirt ist, dass eine Hauptroute durch drei Directionen führt, das ist nicht praktisch. In einer Hauptroute kommen dieselben Verkehre vor, nach einer Hauptroute können daher die Directiven für die Verkehrseintheilungen u. s. w. gegenseitig getroffen werden, und der Verkehr wickelt sich so viel rascher und einfacher ab, als wenn nach Ländern oder in grossen Kreisen gruppirt wird. Das länderweise Gruppiren hat gar keinen Zweck, das kreiseweise Gruppiren hat schon etwas für sich, weil man dann vom Centrum sehr leicht an die Peripherie des Bezirkes kommt, die Inspection viel leichter ist u. s. w. Aber diese Erwägungen sind entschieden untergeordnet gegenüber der Rücksicht, dass eine Direction grosse Verkehrslinien in der Hand behalten soll.

Die vorgebrachten Wünsche bezüglich der Dienstsprache habe ich bereits letzthin berührt, und ich kann nur darauf hinweisen, dass, wie mir die Herren Alle zugeben werden, im Staatsbahnbetriebe eine einheitliche Dienstsprache aus evidenten Dienstesrücksichten bestehen muss. Das Statut gilt doch für sämmtliche Directionen vollkommen gleich, und wir können uns doch nicht schon im Ministerium ein Sammelsurium aller Sprachen anschaffen. Wir würden ja unsere eigenen Leute nicht mehr verstehen und müssten für alle Sprachen Translatoren haben für die Berichte, die wir erhalten.

Meine Herren! Es handelt sich ja nicht um die böhmische Sprache allein. Ich würde mich glücklich schätzen, wenn ich alle Sprachen sämmtlicher Nationen verstehen würde. Das wäre sehr angenehm und sehr gut.

Der Herr Abg. Kaftan hat vollkommen recht, wenn er die Nothwendigkeit eines innigen Verkehres der Directoren mit den Parteien betont, und ich habe die Directoren nicht nur persönlich aufgefordert, einen solchen persönlichen Verkehr mit den Parteien und der Geschäftswelt nach jeder Richtung hin zu hegen und zu pflegen, sondern die Herren finden in dem neuen Statute auch einen Fingerzeig, dass dies im Wege der Aufstellung von Bezirksbeiräthen bei den einzelnen Directionen geschehen soll. Diese Bezirksbeiräthe beabsichtige ich in ähnlicher Weise wie den bestehenden ständigen Beirath der General-Direction aus den Kreisen der Handelskammern, der landwirthschaftlichen Vertretungskörper und der Regierungsvertreter zusammenzusetzen, und werden diese Beiräthe die Aufgabe haben, dem Director bei eventuellen Anträgen an das Ministerium, insbesondere tarifarischer Natur und bezüglich der Verkehrsabwicklung, an die Hand zu gehen. Ich glaube daher, dass auch diesem Wunsche des geehrten Herrn Abgeordneten durch die Creirung der Bezirksbeiräthe entsprochen worden ist.

Was die Exporttarife und die Tarifpolitik überhaupt anbelangt, so möchte ich den geehrten Herrn Abgeordneten darauf aufmerksam machen, dass ja das innige Einvernehmen zwischen dem Handelsministerium und dem Eisenbahnministerium in allen tarifarischen und handelspolitischen Fragen schon im Statute vorgesehen ist.

Ich werde also in keiner Weise einseitig vorgehen, sondern mir immer bezüglich der Ertheilung besonderer Begünstigungen im Exporte bei meinem Herrn Collegen vom Handelsministerium Raths erholen. Diesbezüglich ist also auch eine Schranke gesetzt, wenn das Eisenbahnministerium etwa nicht selbst die genügenden Kenntnisse darüber besitzt, was in wirthschaftlicher und verkehrspolitischer Beziehung gut oder schlecht ist.

Was den Anwurf anlangt, dass bei der Verwaltung der Staatsbahnen nicht auf die Erzielung eines möglichst hohen Erträgnisses gesehen werden soll, so gebe ich zu, dass es vom ideal volkswirthschaftlichen Standpunkte aus ganz richtig ist, dass die Bahnen in erster Linie den Verkehrsbedürfnissen dienen und nur ein solches Erträgniss abwerfen sollen, um die Kosten des Betriebes und der Verwaltung zu decken. Allein, meine Herren, wir sind in finanzieller Hinsicht noch nicht so weit. Sie

haben ja soeben gehört, meine Herren, wie ich bei Besprechung der verschiedenen projectirten Bahnen immer Einschränkungen in finanzieller Beziehung machen musste. Es ist in den Bahnen ein kolossales Capital investirt, das sich doch verzinsen muss, denn wir benöthigen die Einnahmen zur Erbauung der nothwendigen neuen Strecken, und wird ja ohnedies keine höhere Verzinsung des Anlagecapitals der Staatsbahnen in Aussicht genommen als mit 3 pCt., während dieselbe heute nicht mehr als 2·77 pCt. beträgt.

Was die Verbandstarife mit Russland anlangt, so haben wir solche ja bereits über Brody und Podwoloczyska wie auch über Nowosielitza, und die österreichische Regierung wird jederzeit nur jene Sätze auf ihre Linien übernehmen, die als Concurrenzrouten für den Verkehr nach und über Deutschland Seitens der russischen oder deutschen Bahnen gegeben werden.

Sehr recht gebe ich dem Herrn Abgeordneten bezüglich seines Wunsches wegen möglichst rascher Erledigung aller Eingaben Seitens der Staatseisenbahn-Verwaltung, und in dieser Hinsicht werden Sie in mir den energischesten Vertreter finden. Ich werde die Directionen anweisen, alle Anliegen Seitens der Interessenten in raschester Weise ihrer Erledigung zuzuführen, sowie ich auch beim Ministerium für den gleichen Vorgang sorgen werde.

Was den Vorwurf anbelangt, dass die Centrale der Wagendirigirung als Hilfsbehörde des Ministeriums bleiben soll, so habe ich nur zu antworten, dass eine Central-Wagendirigirung bestehen muss, weil ein gewisser Ausgleich im Fahrparke immer stattfinden muss. Jede Direction hat in ihrem Bezirke einen eigenen Personenfahrpark zugewiesen, und verfügt dieselbe auch über jenen Güterwagenpark, der gerade auf ihren Linien läuft, es sei denn, dass auf anderen Linien ein grosser Bedarf ist; in diesem Falle muss die Central-Wagendirigirung Wagen dahin abdirigiren für die besonderen Zwecke. Bezüglich des von einem Herrn Redner berührten grossen Kohlenverkehres in Böhmen gebe ich gern zu, dass derselbe von Wien aus nicht geleitet werden kann. Das ist ganz richtig. Aber eben deshalb hat die Direction in Prag ein grosses Contingent von Wagen zur eigenen Verfügung, um die sich die Central-Wagendirection nicht kümmert. Die Central-Wagendirigirung ist also nur eine ausgleichende Stelle dort, wo die Directionen Wagen benöthigen oder überflüssige Wagen nicht weitergeben. Die Herren wissen ja, wie das im praktischen Leben geht. Eine Direction, welche einen, zehn, hundert Wagen hat, gibt dieselben nicht so leicht wieder her. Die Evidenz dieser Wagen allein ist schon eine sehr grosse und schwierige und muss es sein. Wir sind nicht reich an Wagenparks, wir müssen mit jedem Wagen und jedem Tage rechnen, und um die Dirigirung rasch durchzuführen, werden die Wagen zwar von Wien aus dirigirt, wo die Leerwagen alle Tage angemeldet werden, dieselben bleiben aber in jenen Stationen, wo sie sich gerade befinden. Das ist also nicht so aufzufassen, dass die Leerwagen nach Wien zurückexpedirt werden, sondern sie werden nur von Wien aus an den Bedarfsort dirigirt, und das kann nur eine einheitliche Dienststelle thun.

Ich kann dem Herrn Abgeordneten auch vollkommen recht geben bezüglich seiner Anregung der Gründung von Eisenbahn-Fachschulen. Wir haben hier zwar eine Eisenbahn-Fortbildungsschule, aber diese ist nur Jenen zugänglich, die sich in Wien befinden. Es wird da wohl sehr häufig der Fall berücksichtigt, dass, wenn jemand diese Fortbildungsschule besuchen will, er nach Wien transferirt wird. Aber die Sache ist immerhin des Studiums werth, und es ist von Wichtigkeit, dass ordentliche Eisenbahn-Fachschulen errichtet werden.

Dem Wunsche betreffend die Sicherstellung der Bahn Winterberg-Wallern, eventuell bis an die Grenze bei Kuschwarda, wird die Regierung gewiss näher treten, und ich hoffe, im nächsten Jahre schon eine Gesetzesvorlage in dieser Richtung dem hohen Hause unterbreiten zu können. Es ist zwar nur eine kurze Strecke. Nur kommt es darauf an, wie sich die Anschlussverhältnisse an der bayerischen Grenze gestalten.

Was die Umgestaltung des Bahnhofes in Prag anbelangt, so ist es auch richtig, dass dieser Bahnhof heute den Anforderungen des Verkehres nicht mehr ganz entspricht. Man hat aber, wie schon der Herr Abg. Kaftan selbst eigentlich die Antwort gegeben hat, zugewartet mit Rücksicht auf die Verstaatlichung der Oesterreichischen Nordwestbahn, weil man dann die ganze Bahnhoffrage in Prag einheitlich lösen will. Es wurde jetzt ein kleiner Zubau gemacht, um den dringendsten Bedürfnissen abzuhelfen.

Ich bitte die Herren von Prag, nur ein wenig sich zu gedulden, und die Herren werden in ihrem Interesse vielleicht gut thun, für die Verstaatlichung der Oesterreichischen Nordwestbahn zu stimmen, damit wir mit dieser Calamität des Prager Bahnhofes brechen und etwas Ordentliches für Prag herstellen können.

Dem Herrn Abgeordneten Baron Kübeck erlaube ich mir meinen ganz besonderen Dank auszusprechen für die sehr freundlichen Worte, die er mir gewidmet hat. Im Uebrigen glaube ich auf seine Ausführungen hier nicht weiter eingehen zu sollen, weil Manches schon bezüglich der Tauernfrage in den Eingangsworten meiner Rede berührt worden ist. Ich glaube aber, gleich hier erwähnen zu sollen, dass für Böhmen, namentlich für das nördliche Böhmen, die Tauernfrage allerdings von geringerer Bedeutung erscheint, weil ja das nördliche Böhmen, namentlich Prag und jene Landestheile, die nördlich von Prag liegen, nach Triest mit einzelnen Ausnahmen wenig zu verfrachten haben. Aber wenn später die Moldau regulirt wird und der Prager Umschlagplatz nach Holleschowitz kommen wird, dann wird auch wohl der Zucker seine billige Wasserstrasse hinabgehen und nicht mehr nach Triest kommen.

Aber jedenfalls ist die Sache nicht so schwerwiegend, und es muss gerade für grössere Entfernungen im Tarife das Regulativ gefunden werden; man wird namentlich, selbst wenn die so dringend gewünschte Karawankenbahn nicht gebaut wird, diese Partien des Staates, die nördlicher gelegen sind, durch eine entsprechende Reducirung der Tarife zum Exporte über Triest entschädigen müssen; man kann das, wie gesagt, durch Tarife viel leichter und für den Staat vortheilhafter ausgleichen.

Der Herr Abg. Višnikar hat die Weisskrainer Bahn besprochen und den Wunsch geäussert, man möge dieselbe mit staatlicher Beihilfe bald zu Stande bringen. Ich bin gern bereit, dem Studium dieser Angelegenheit wieder näherzutreten. Es sind eben jetzt die ganzen Verhandlungen noch nicht abgeschlossen, die Regierung ist daher noch nicht in der Lage, zu diesem Projecte definitiv Stellung zu nehmen. Ich glaube aber, dass für diesen Bezirk die Schmalspurbahn entschieden ausreichen würde, und die Regierung wird auch in diesem Falle vielleicht ernstlich darangehen, der Sache näherzutreten, wenn Seitens der Interessenten und des Landes die nöthigen Beiträge gesichert erscheinen.

Der Herr Abg. Welponer ist auch auf die Bozen und dem südlichen Theile Deutsch-Tirols so sehr am Herzen liegende Vintschgauer Bahn zu sprechen gekommen und hat den Wunsch geäussert, sie möge heuer im Programme zur Aufnahme kommen. Das ist nun derzeit ebenfalls nicht möglich; ich gestehe aber offen, dass ich die Vintschgauer Bahn in mehrfacher Hinsicht für erwünscht und nothwendig erachte und dass die Regierung nicht unterlassen wird, sobald das Land seiner Obliegenheit bezüglich einer dem hohen Kostenaufwande entsprechenden Beitragsleistung auch nachkommt, rasch an die Perfectmachung dieser Bahn zu schreiten.

Es ist dem Herrn Abgeordneten bekannt, dass mit dem Landtage in Innsbruck Verhandlungen im Zuge sind, und ich möchte die Herren aus Tirol bitten, dahin zu streben, dass die Verhandlungen so bald als möglich zum Abschlusse gelangen, damit die Regierung in die Lage komme, für die Vintschgauer Bahn in der gewünschten Weise einzutreten.

Die gleichfalls besprochene Angelegenheit der Linie Bozen—Predazzo habe ich gegenüber einem anderen Abgeordneten bereits besprochen; die Sache ist demnach noch in Schwebe.

Was zum Schlusse die Ausführungen des Herrn Abg. Dr. von Hofmann anbelangt, so kann ich ihm ganz offen sagen, dass die Regierung sich entschieden ablehnend gegen eine Enquête der Eisenbahnbediensteten verhält und sich auch so verhalten muss. Denn was soll diese Enquête uns Neues bringen? Die Wünsche der Eisenbahner sind uns allen vollkommen bekannt, und wären sie es nicht, so würden sie uns in der letzten Zeit durch die grosse Zahl von Petitionen zur Kenntniss gekommen sein. Ich kann die Herren versichern, die Regierung wird den Eisenbahnbediensteten, wie ich schon früher hervorgehoben habe, mit grösstem Wohlwollen entgegenkommen und das, was geschehen kann, entschieden thun. Aber die Regierung kann sich von den Bediensteten nicht Vorschriften und Gesetze dictiren lassen.

Der Herr Abgeordnete hat auch von der Dienstpragmatik gesprochen. Wir sind in der angenehmen Lage, schon lange bei den Staatsbahnen eine sehr gute Dienstpragmatik zu besitzen, nach der streng und genau vorgegangen wird. Ich glaube, auch von Seiten der Bediensteten der Staatsbahnen kann in dieser Beziehung eine Beschwerde nicht geäussert werden. Bei den Privatbahnen liegt das freilich anders. Aber die Regierung hat bei dem heutigen Stande der Gesetzgebung und namentlich des Betriebsreglements sehr wenig Handhaben, die Privatbahnen zur Einführung solcher Vorschriften zu verhalten. Wir können da einseitig gar nicht vorgehen, weil das Betriebsreglement mit Ungarn

gemeinsam ist und gemeinsame Giltigkeit hat. Wir können also nur im Einvernehmen mit Ungarn eine diesbezügliche Aenderung vornehmen.

In der Dienstordnung unserer Staatsbahnen sind auch genaue Vorschriften bezüglich der Beurlaubung u. dgl. enthalten. Es kann also in dieser Beziehung die Staatsbahnen ein Vorwurf nicht treffen, und kann sich derselbe lediglich auf die Privatbahnen beziehen.

Auch das Disciplinarverfahren wurde schon im Herbste im Abgeordnetenhause discutirt, was den damaligen Handelsminister veranlasst hat, den Privatbahnen nahezulegen, den diesbezüglich vorgebrachten Wünschen möglichst Rechnung zu tragen und Anträge an das Ministerium zu stellen, in welcher Weise den Uebelständen des heutigen Disciplinarverfahrens abgeholfen werden könnte. Die Sache ist im Zuge, und die Herren können überzeugt sein, dass die Regierung gewiss den berechtigten Wünschen auch in dieser Richtung Rechnung zu tragen bestrebt sein wird.

Was die Verwaltung der Pensionsfonds betrifft, so möchte ich aufmerksam machen, dass die Lasten der Pensionsfonds nicht von den Bediensteten allein getragen werden, sondern von den Bediensteten und von den Bahnverwaltungen gemeinsam; den Bahnverwaltungen muss also ein gewisses Recht und ein entsprechender Einfluss in Bezug auf die Pensionsfonds umsomehr überlassen werden, als fast alle Pensionsfonds zumeist Gebahrungsabgänge aufweisen und die Bahnen ausser den gewöhnlichen Beitragsleistungen, die eben so gross sind wie jene der Bediensteten, auch stets bedeutende Zuzahlungen leisten müssen.

Was den vorgebrachten Wunsch bezüglich der Behandlung der Beamten der Nordwestbahn bei der eventuellen Verstaatlichung dieser Bahn betrifft, so kann ich versichern, dass Alles geschehen wird, um jede Härte hintanzuhalten, und dass in den einzelnen Fällen den vom Staate zu übernehmenden Bediensteten der Nordwestbahn volle Berücksichtigung zu Theil werden wird. Ich kann aber nicht verhehlen, dass gewisse Härten bei dem Verschlingen von solchen anderen Körpern immer denkbar sind. Es ist schon schwer, bei gleichen Dienstjahren und gleicher Stellung zu entscheiden, wem der Vorrang vor den Anderen gebührt. Manche vorübergehende Zurücksetzungen einzelner Personen, die späterhin durch besondere Verfügungen wohl ausgeglichen werden können, sind sonach allerdings nicht ausgeschlossen. Aber die grosse Menge kann das nicht treffen, weil Jeder nach dem ihm gebührenden Range mit vollen Bezügen in den Staatsbahnkörper aufgenommen wird, wie dies im Uebereinkommen ausdrücklich festgesetzt ist.

Was die Uniformirung betrifft, so lässt sich derzeit nichts ändern. Ich möchte aber den Spiess umkehren und sagen: die Uniformirung ist nicht gleichartig mit jener der Staatsbeamten. Man muss vielmehr bedenken, dass bei den früheren grossen und reichen Privatbahn-Unternehmungen die Bahnbediensteten vielfach besser gezahlt waren als bei den Staatsbahnen; in Folge dessen sind auch unsere Staatsbahnbediensteten im Genusse bedeutend besserer Bezüge als unsere Staatsbeamten.

Darin liegt der Kern der Sache und nicht in der Zahl der Sterne, welche der betreffende Staatsbahnbedienstete besitzt. Wer im Staatseisenbahndienste zwei Sterne hat, ist viel besser bezahlt als Jener, der im Staatsdienste zwei Sterne besitzt. — Die österreichischen Staatseisenbahnbediensteten sind derzeit nicht Staatsbeamte, sie bilden vielmehr eine ganz eigene, in sich abgeschlossene Kategorie staatlicher Angestellter. Ein Zusammenhang kann zwischen diesen beiden Kategorien nicht hergestellt werden, und lassen sich insbesondere die Distinctionen der Staatsbahnbediensteten mit jenen der k. k. Staatsbeamten nicht unter einen Hut bringen.

Bezüglich der Bemerkung, dass die Unterbeamten bei ihren Dienst- und Privatfahrten bisher die zweite Wagenclasse benützten und nunmehr in die dritte Classe verwiesen werden, so muss ich bemerken, dass dieser Anspruch nie bestanden hat für die Familien der Unterbeamten und ihre eigenen Fahrten ausser Dienst. In den bezüglichen Vorschriften war nur die Bestimmung enthalten, dass bei Dienstesreisen den Unterbeamten die Fahrt in der zweiten Classe gebührt. Nun hat die Ausdehnung dieser Bestimmung auch auf die Familienmitglieder und auf ausserdienstliche Reisen zu mancherlei Unzukömmlichkeiten geführt, welche eine Abhilfe nothwendig erscheinen liessen.

Es wird in Erwägung gezogen werden, ob den Unterbeamten, für die noch die alte Dienstordnung gegolten hat, wieder das Recht gegeben werden soll, bei Dienstreisen für ihre Person die zweite Classe zu benützen, was vielleicht durch Einführung sogenannter „Dienstcoupés“ durchgeführt werden könnte.

Die Anwürfe gegen die Behandlung der Bediensteten der Kaiser Ferdinands-Nordbahn durch ihre Vorgesetzten, die auch in der mir zugekommenen Interpellation des Herrn Abg. von Hofmann enthalten sind, bilden den Gegenstand von eingehenden Erhebungen, deren Resultat mir aber noch nicht bekannt ist.

Was die Postbeförderung anbelangt, so gebe ich zu, dass hier Manches wird geschehen müssen, namentlich im Sommerverkehre, weil de facto auf manchen Linien diesbezüglich Uebelstände bestehen; ich schliesse davon die Staatsbahnen aus, weil bei diesen im grossen Verkehre, wo das grosse reisende Publicum in Betracht kommt, und namentlich bei den Anschlüssen an den internationalen Verkehr, die Post immer gesondert in eigenen Vortrains befördert wird. Ich gebe aber zu, dass auf der Südbahn, namentlich in Bruck, oft stundenlange Aufenthalte, und in Folge dieser Verzögerung fortwährende Verspätungen im Zugsverkehre eintreten. Es wird Sache der Regierung sein, zu studiren, wie diesen Uebelständen abgeholfen werden kann, und ich werde gegebenen Falles gern bereit sein, geeignete Massnahmen zur Beseitigung dieses Uebelstandes zu treffen.

Das hohe Haus wolle aus meinen Ausführungen entnehmen, dass ich es als meine wichtigste Aufgabe erkenne, das Eisenbahnwesen in allen seinen Zweigen einer den sachgemässen Anforderungen der Gegenwart entsprechenden Ausgestaltung zuzuführen und dem Publicum in jeder Beziehung zu Nutzen zu machen. Zur Durchführung dieser meiner Bestrebungen erbitte ich mir die werkthätige Unterstützung des hohen Hauses und in erster Linie die Annahme des vorliegenden Theilvoranschlages für das Eisenbahnministerium.

Abg. Dr. Schücker begrüsste die überaus freundlichen Worte, mit denen der Herr Eisenbahnminister der Eisenbahnbeamten gedacht habe, und welche hoffen lassen, dass der Herr Minister bescheidenen und berechtigten Wünschen sein Ohr nicht verschliessen wird. Er verwies auf die Besorgniss der Beamten der Staatsbahnen, dass sie im Falle einer Gehaltserhöhung für die Staatsbeamten von den Wohlthaten dieser Erhöhung ausgeschlossen sein könnten, da sie nicht im Status der Staatsbeamten inbegriffen sind. Er beantragte eine Resolution, durch welche die Regierung aufgefordert wird, Vorkehrungen zu treffen, dass die Staatsbahnbeamten bezüglich der Gehaltserhöhung den Staatsbeamten gleichgestellt werden, sowie, dass es der Kategorie der Unterbeamten möglich gemacht werde, in die Kategorie der Beamten aufzurücken. Redner machte ferner auf die Stellung der Bahnärzte aufmerksam. Das Los derselben sei durchaus nicht beneidenswerth, die an sie gestellten Anforderungen werden immer grösser, während der Gehalt ein sehr geringer sei. Er beantragte daher eine weitere Resolution, durch welche die Regierung aufgefordert wird, zu veranlassen, dass die Bezüge der Eisenbahnärzte entsprechend geregelt und auch für die Altersversorgung, Pensionsberechtigung, sowie für die Witwen- und Waisenversorgung Vorsorge getroffen wird. Endlich bringt Redner mehrere locale Wünsche, die Stadt Eger betreffend, vor.

Abg. Biankini klagte darüber, dass Dalmatien noch immer einer directen Bahnverbindung mit dem Centrum der Monarchie entbehre. Dieser Zustand lasse sich auf die Dauer nicht aufrecht erhalten. Er gab der Hoffnung Ausdruck, dass mit der Creirung des Eisenbahnministeriums diese Ungerechtigkeit aufhören werde. Er beantragte eine Resolution, durch welche die Regierung aufgefordert wird, im Sinne der wiederholt angenommenen Resolutionen des Hauses und des dalmatinischen Landtages eine Gesetzesvorlage einzubringen, welche den Ausbau des dalmatinischen Eisenbahnnetzes und die Schaffung einer directen Bahnverbindung Dalmatiens mit dem Herzen der Monarchie zum Zwecke hat, sowie die kürzlich projectirte Erbauung einer Eisenbahnverbindung von Spalato mit den bosnischen Bahnen zu beschleunigen.

Abg. Tausche besprach die Wünsche der Landwirthschaft in Bezug auf die Frachtentarife. Die Landwirthschaft brauche zunächst billige Tarife für ihre Betriebserfordernisse, insbesondere für Kunstdüngemittel aller Art. Er beantragte demnach folgende Resolution: „Die Regierung wird ersucht, für die gewöhnlich angewendeten Düngemittel, auch für die Kunstdüngemittel, noch billigere Tarife als sie der Specialtarif III derzeit fixirt, gleichwie theilweise in Ungarn und dem Auslande, auf den Staatsbahnen zu erstellen und gleichzeitig Einfluss zu nehmen, dass im Interesse der landwirthschaftlichen Production, sowie der allgemeinen Wohlfahrt auch Seitens der Privatbahnen die gleiche Rücksicht gewährt werde.“ Er befürwortete weiter die Anträge der deutschen Section des böhmischen Landesculturrathes in Betreff des Ausgleiches mit Ungarn, wonach die von Ungarn kommenden Getreidetransporte auf den österreichischen Linien nicht günstiger behandelt werden sollen als die Erzeug-

nisse der heimischen Production, ferner die gänzliche Aufhebung der Refactien und sonstiger einseitiger Begünstigungen. wie der Staffeltarife, anzustreben und der so lang ersehnte Kilometertarif für Getreide einzuführen wäre. Im Staatseisenbahnrathe wäre ein besonderes Comité zu activiren, welches mit der Aufgabe zu betrauen wäre, die ungarischen und ausländischen Frachtentarife ständig im Auge zu behalten und dem Staatseisenbahnrathe, bezw. der Regierung bezügliche Vorschläge zu erstatten. Endlich sollen die diesseitigen Bodenproducte bei der Einfuhr nach Ungarn auf den Staats- wie auf den Privatbahnen beider Reichshälften dieselben Begünstigungen geniessen, welche den ungarischen Erzeugnissen bei der Ausfuhr nach Oesterreich gewährt werden.

Abg. Dr. Steinwender machte den Herrn Eisenbahnminister darauf aufmerksam, dass der Wunsch nach einer Enquête in Bezug auf die Lage der Eisenbahn-Bediensteten nicht nur auf die Anregung des Abg. Dr. von Hofmann, sondern auf einen einstimmig vom Budgetausschusse und sodann auch vom Hause widerspruchslos gefassten Beschluss zurückzuführen sei. Die Regierung möge daher diese Angelegenheit nochmals in Erwägung ziehen. In der Frage der Altersversorgung der Localbahn-Bediensteten forderte er die Regierung auf, eine entsprechende Pression auf die Verwaltungen auszuüben. Er beschäftigte sich sodann mit der Frage einer zweiten Eisenbahn-Verbindung für Triest. Diese Angelegenheit ziehe sich bereits seit einem Vierteljahrhundert hin. Der Herr Minister möge nur die Vorlage einbringen, die Bedeckung wird sich finden; vielleicht im Wege der Bier- und Branntweinsteuer. Aber es gebe wohl Einnahmen, die leichter und zuerst flüssig gemacht werden könnten. Redner polemisirte sodann gegen die von den Gegnern der Tauernbahn geäusserte Anschauung, dass Oesterreich mit dieser Bahn die Dienste Deutschlands verrichten würde. Wenn wir Deutschland von Triest ausschliessen, so geben wir einfach den anderen Häfen zu verdienen. Es sei Hamburg nie eingefallen, die Dienste, die es uns erweist, als Gefälligkeit aufzufassen, sondern immer nur als ein sehr gutes Geschäft. Die südliche Fortsetzung der Tauernbahn müsse allerdings womöglich gleichzeitig in Angriff genommen werden. Da sollte man aber von nichts anderem sprechen als vom Predil. Das einzige Bedenken, welches gegen die Predilbahn erhoben werden könnte, sei ein strategisches. Das habe aber mit dem volkswirthschaftlichen Zwecke nichts zu thun. Ueber den Widerspruch der Gegner der Tauernbahn werde die bessere Einsicht des Herrn Ministers und des Hauses zur Tagesordnung übergehen.

Abg. Swoboda schilderte die grosse Armuth des Bezirkes Weseritz in Böhmen und legte der Regierung nahe, die Staatssubvention für die Localbahn Neuhof-Weseritz um 12.000 fl. zu erhöhen. Er beantragte eine diesbezügliche Resolution.

Abg. König begehrte eine Herabsetzung der Frachtsätze auf den Staatsbahnen für die zur Düngung bestimmten Kalkabfälle, Dungkalk etc.

Abg. Dr. Ritter von Rainer sprach sich dahin aus, dass die Entscheidung der Frage „Tauern- oder Karawankenbahn" von der Lösung der Vorfrage abhänge, ob man der Production des Deutschen Reiches den Weg nach Triest kürzen will, ehe man dem durch Decennien fortgesetzten Begehren um eine zweckmässige Ausgestaltung der Communicationsmittel aus dem eigenen Hinterlande nach Triest entsprochen hat. Die Tauernbahn kürze den Weg nach Triest gegenüber von Fiume durchaus nicht und diene nur einem kleinen Theile des österreichischen Hinterlandes. Das industrielle Böhmen erhalte nur eine verschwindende Wegkürzung. Redner trat für den Bau der Karawankenbahn nach der durch das Bärnthal führenden Variante ein und schilderte die Vortheile dieser Bahnverbindung. Die Predilbahn würde 32.700.000 fl., die Bärnthalbahn nur 22.300.000 fl. kosten. Die Wegkürzungen wären für Böhmen und Wien bei beiden dieselben. Die Bärnthalbahn würde auch den besten Anschlusspunkt für die weitere Entwicklung des Staatsbahnnetzes bilden. Schliesslich erörterte Redner die localen Verhältnisse, welche zu Gunsten der Bärnthalbahn sprechen, und bemerkte, dass Wegkürzungen von 72 bis 114 km erfahrungsgemäss durch Tarifconcessionen nicht wettgemacht werden können. Redner richtete demnach an den Herrn Eisenbahnminister das Ersuchen, vorurtheilsfrei in die Berathung über die vorliegende Frage einzutreten und diese Gelegenheit beim Antritte seines Amtes zu benützen, gesammtstaatliche Interessen mit den Interessen der Production und anerkannten localen Bedürfnissen in Einklang zu bringen und hiemit eine nur zu lange offen gehaltene Frage einer gedeihlichen Lösung zuzuführen.

Die von verschiedenen Abgeordneten zu dem in Verhandlung stehenden Gegenstande überreichten Resolutionen — 30 an der Zahl — wurden dem Eisenbahn-Ausschusse zugewiesen und die Verhandlung abgebrochen.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

K. k. Oesterr. Staatsbahnen. (Linie Krakau—Lemberg: Umbau der Station Lemberg: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Lemberg hat die politische Begehung und Enteignungsverhandlung hinsichtlich des Projectes, betreffend den Umbau der Station Lemberg, für den 27. März anberaumt. Als Leiter der Commission wurde der k. k. Statthaltereirath Leopold Morawetz bestimmt. [G.-I.-Z. 4718.]

— (Linie Pilsen—Dux: Hebung der Nivellette eines Schleppgeleises: Politische Begehung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Pilsen hat die politische Begehung anlässlich des Projectes für die Hebung der Nivellette des in km 101·026 der Linie Pilsen—Dux abzweigenden, zu dem Bolewetzer Teiche führenden Schleppgeleises für den 24. März anberaumt. Als Leiter der Commission wurde der k. k. Statthaltereirath Ritter von Hansgirg bestimmt. [G.-I.-Z. 4928.]

Localbahn Stauding-Stramberg. (Erweiterung der Station Drholec: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Brünn hat hinsichtlich des vorgelegten Projectes, betreffend die Erweiterung der Station Drholec der Localbahn Stauding-Stramberg, die politische Begehung auf den 31. März anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Bezirkscommissär Martin Frič betraut. [G.-I.-Z. 4801.]

Projectirte Localbahn Lambach-Haag. (Anordnung der Trassenrevision und Stationscommission.) Die k. k. Statthalterei in Linz hat hinsichtlich des von Alois Quirchtmayr, Bürgermeister in Haag, vorgelegten Vorprojectes für eine normalspurige Localbahn von der Station Lambach der k. k. Oesterr. Staatsbahnen nach Haag mit einer Abzweigung von Bachmaning nach Offenhausen die Trassenrevision in Verbindung mit der Stationscommission auf den 23. März anberaumt. [E.-M.-Z. 2537.]

Wiener Tramway - Gesellschaft. (Geleiseanlagen: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Wien hat hinsichtlich der von der Wiener Tramway-Gesellschaft vorgelegten Projecte, betreffend die Geleiseänderung in der Strecke H.-Nr. 57 Alserstrasse bis zur Kreuzung mit der Neuen Wiener Tramway, ferner für die Umwandlung des vor den Häusern O.-Nr. 112 und 114 der Gumpendorferstrasse im VI. Bezirke liegenden einfachen Geleises in ein Doppelgeleise, die politische Begehung auf den 24. März anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Bezirkscommissär Hans Hruschka betraut. [G.-I.-Z. 5353.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Behebung einer Verkehrsstörung.

Salzkammergut-Localbahn:

22. März. Der in Folge eines Brückeneinsturzes am 10. März in der Strecke St. Lorenz—St. Gilgen eingestellte Gesammtverkehr wurde mit Zug 3 wieder aufgenommen.

Schiffahrt.

Erste Donau - Dampfschiffahrts - Gesellschaft. (Frühjahrsfahrplan der Passagierschiffe, giltig von der Schiffahrtseröffnung 1896 bis auf Weiteres.) Nach diesem Fahrplane werden Localfahrten auf der Strecke Engelhartszell—Linz—Grein—Krems, ferner tägliche Passagierfahrten zwischen Wien und Pressburg, mit erster Fahrt ab Wien am 21. März, ab Pressburg am 22. März, und tägliche Postschifffahrten zwischen Wien und Budapest, mit erster Fahrt ab Wien am 1 April, ab Budapest am 30. März unterhalten. Ab Budapest finden dreimal wöchentlich Postschiffahrten auf der Strecke Semlin—Belgrad—Turn-Severin—Rustschuk—Galatz statt, und erfolgt die erste Abfahrt ab Budapest am 21. März und retour ab Orsova am 26. März Ferner finden tägliche Personenfahrten zwischen Budapest—Kalocsa, mit erster Fahrt ab 16. März in

beiden Richtungen, und zwischen Budapest—Mohács, mit erster Fahrt ab Budapest am 16. März und ab Mohács am 17. März, statt. Die Personenfahrten zwischen Widdin—Silistria sind bereits seit 11. März eröffnet. Zwischen Schabatz—Belgrad und Belgrad—Dubrovica—Golubac finden wöchentlich mehrere Fahrten im Personen- und Frachtendienst statt. Die Localfahrten zwischen Semlin—Belgrad—Pancsova sind bereits activirt. Die Personenfahrten zwischen Szegedin—Titel—Semlin wurden mit 19. März eröffnet.

— (Eröffnung der täglichen Localfahrten zwischen Wien-Weissgärber und Pressburg.) Die täglichen Personenfahrten zwischen Wien-Weissgärber und Pressburg wurden mit erster Fahrt ab Wien-Weissgärber am 21. März um 4 Uhr Nachmittags, ab Pressburg am 22. März um 6 Uhr Früh eröffnet. Mit diesem Personenschiffe werden auch Frachtgüter zwischen Wien, Fischamend, Orth, Wildungsmauer, Deutsch-Altenburg, Hainburg, Theben und Pressburg befördert.

Quarantainenachrichten.

Bukarest. Die kgl. rumänische Regierung hat mit Rücksicht auf das vollständige Erlöschen der Cholera in Galizien die diesem Lande gegenüber noch bestehenden Ausnahmsmassregeln bezüglich der Ein- und Durchfuhr von gebrauchter und nicht gewaschener Leib- und Bettwäsche, sowie von gebrauchten und nicht gewaschenen Bettgegenständen unterm 9./21. Februar aufgehoben.

Constantinopel. Zufolge Conseilsbeschlusses wurde die 48stündige Quarantaine gegen Alexandrien auf eine 24stündige Quarantaine und Desinfection herabgesetzt. Die Provenienzen aus dem übrigen Küstengebiete Aegyptens werden einer ärztlichen Visite unterzogen.

Cypern. Gegen Herkünfte aus Alexandrien wurde eine fünftägige, gegen solche aus anderen ägyptischen Mittelmeerhäfen eine zweitägige Quarantaine angeordnet.

Oesterreichischer Lloyd.

Abfahrten ab Triest in der Woche vom 20. bis zum 26. März.

Adriatischer Dienst.

20. März, um 7 Uhr Früh: Dampfer „Sultan“, Capitän A. Petris, nach Dalmatien bis Spizza, mit Berührung von Isola, Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Traù, Spalato, Carober, Milnà, Cittavecchia, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Curzola, Orebich, Terstenik, Meleda, Gravosa, Ragusavecchia, Castelnuovo, Teodo, Perasto, Risano, Perzagno, Cattaro und Budua. Ueberschiffung in Gravosa auf den Dampfer der Gesellschaft Ragusa-Metkovich nach Giupana, Slano, Canosa, Calamota, Isola di Mezzo und auf Verlangen nach Stagno grande.

20. „ um Mitternacht: Dampfer „Carlotta“, Capitän M. Zurich, nach Venedig.

21. „ um 7 Uhr Früh: Dampfer „Najade“, Capitän A. Scarpa, nach Dalmatien und Metkovich, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Postire, Pucischie, Macarsca, Gradaz und Fort-Opus. Ueberschiffung in Metkovich auf die Dampfer der Gesellschaft Ragusa-Metkovich nach Crkovice, Drace, Stagno piccolo und auf Verlangen nach Stagno grande.

23. „ um Mitternacht: Dampfer „Massimiliano“, Capitän A. Mocole, nach Venedig.

24. „ um 7 Uhr Früh: Dampfer „Leda“, Capitän C. Cosciancich, nach Dalmatien bis Cattaro, mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Zaravecchia, Zlarin, Sebenico, Spalato, Milnà, Lesina, Curzola, Gravosa, Castelnuovo (Megline), Perasto, Risano und Perzagno. Ueberschiffung in Gravosa auf den Dampfer der Gesellschaft Ragusa-Metkovich nach Giupana, Slano, Canosa, Calamota, Isola di Mezzo und auf Verlangen nach Stagno grande.

25. „ um 7 Uhr Früh: Dampfer „Tritone“, Capitän F. Tosoni, nach Dalmatien und Metkovich, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Almissa, Macarsca, S. Giorgio di Lesina, Trapano und Fort-Opus, überdies S. Martino und Gelsa auf der Rückfahrt; Anschluss in Pola nach Cherso, Rabaz, Abbazia, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Valcassione und Porto Manzo. Ueberschiffung in Metkovich auf die Dampfer der Gesellschaft Ragusa-Metkovich nach Crkovice, Drace, Stagno piccolo und auf Verlangen nach Stagno grande.

25. „ um Mitternacht: Dampfer „Carlotta“, Capitän M. Zurich, nach Venedig.

26. „ um 6 Uhr Abends: Dampfer „Graf Wurmbrand“, Capitän A. Bilaffer, Eildampfer nach Cattaro, mit Berührung von Pola, Zara, Spalato und Gravosa.

Levante- und Mittelmeer-Dienst.

22. März, um 7 Uhr Früh: Dampfer „Galatea“, Capitän P. Komnenovich, nach Smyrna, mit Berührung von Fiume, Corfu, Patras, Zante Cerigo, Canea, Rethymo, Candien, Vathy, Cesmè und Khios Ueberschiffung in Smyrna nach Mytileno.

22. „ um 11 Uhr Vormittags: Dampfer „Tebe“, Capitän C. Matkovich, nach Thessalien und Constantinopel mit Berührung von Lussinpiccolo, Spalato, Gravosa, Cattaro, Antivari, Dulcigno, S. Giov. di Medua, Durazzo, Valona, Santi Quaranta, Corfu, Santa Maura, Argostoli, Catacolo, Calamata, Piräus, Volo, Salonich, Cavalla, Lagos, Dedeagatsch, Dardanellen, Gallipoli und Rodosto. Ueberschiffung in Corfu nach Sajada, Parga, Santa Maura, Prevesa und Salaghora.

25. März, um Mittag: Dampfer „Habsburg“, Capitän P. Mersa, nach Alexandrien, mit Berührung von Brindisi. Ueberschiffung in Alexandrien nach Port Said, Jaffa, Beyruth, Larnaca und Rhodus.

25. „ um 4 Uhr Nachmittags: Dampfer „Calipso“, Capitän L. Barichievich, nach Alexandrien mit Berührung von Fiume, Corfu und Patras. Ueberschiffung in Alexandrien nach Port Said, Jaffa, Caifa, Beyruth, Tripolis, Lattakia, Alexandrette, Mersina, Larnaca, Limasol und Rhodus.

26. „ um 11 Uhr Vormittags: Dampfer „Hungaria“, Capitän R. Colledani, nach Constantinopel und Odessa, mit Berührung von Brindisi, Santi Quaranta, Corfu, Patras, Piräus und Dardanellen. Ueberschiffung in Constantinopel nach Ineboli, Samsun, Kerasund, Trapezunt, Batum und Kustendjeh. Für Passagiere und Werthsachen Ueberschiffung in Corfu nach Albanien, in Piräus nach Thessalien, Syra, Chios und Smyrna, und in Constantinopel nach Varna und Burgas.

Dienst nach Ostindien, China und Japan.

3. April, um Mittag: Dampfer „Imperatrix“, Capitän T. Rassevich, nach Bombay, mit Berührung von Brindisi, Port Said, Suez und Aden. Anschluss in Bombay nach China und Japan bis Kobe.
Die Ladung nach Madras und Calcutta wird in Colombo auf den Dampfer der Zweiglinie Colombo—Madras—Calcutta überschifft.

Brasilianischer Dienst.

10. April, Dampfer „Orion“, Capitän R. Colledani, nach Santos, mit Berührung von Fiume, Pernambuco, Bahia und Rio Janeiro.

Ohne Haftung für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Contumaz-Massregeln.

Personal-Nachrichten.

Der Eisenbahnminister hat im Einvernehmen mit dem k. k. Ministerium des Innern den nach Mährisch-Trübau übersetzten k. k. Bezirkshauptmann Ferdinand Peer von der Function des Regierungscommissärs bei der Localbahn von der Station Auspitz zur Stadt Auspitz enthoben und dem mit der Leitung der Bezirkshauptmannschaft Auspitz betrauten k. k. Statthalterei-Secretär Hugo Pulpan die Function des Regierungscommissärs bei der genannten Localbahn übertragen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Licitations - Ausschreibung.

Verschiedene im Bereiche der k. k. Eisenbahn-Betriebsdirection Lemberg im Laufe des ersten Quartals rückgewonnene Altmaterialien, als: altes Blech, Gussbrucheisen, Pauscheisen, Zerreneisen, Eisenspäne, alte Tyres, Bruchmetalle, Metallspäne, Kautschukabfälle, alte Fässer u. s. w. gelangen im Wege schriftlicher Offerte zum Verkaufe.

Ueber die detaillirten Mengen und Gattungen der bei den Materialmagazinen Przemyśl, Lemberg und Stryj erliegenden Altmaterialien geben die bezüglichen Altmaterial-Ausweise Aufschluss, welche ebenso wie die Verkaufsbedingnisse den Interessenten über Verlangen zugesendet werden.

Diese Altmaterialien können bei den genannten Materialmagazinen besichtigt werden. Die Offertpreise dürfen nur franco derjenigen Depotstation lauten, in welcher das betreffende Altmateriale derzeit lagert.

Die mit einer 50 kr.-Stempelmarke per Bogen versehenen Offerten, zu deren Verfassung die hiezu aufgelegten Formularien benützt werden müssen, sind im gesiegelten und mit der Aufschrift „Offert auf Altmaterialien“ versehenen Couvert längstens bis 29. März 1896, Mittags 12 Uhr, bei der gefertigten Betriebsdirection einzureichen, gleichzeitig ist, jedoch separat, bei der h. o. Directionscasse ein Baarvadium in der Höhe von 10 Percent der offerirten Kaufsumme zu erlegen; nur bei angestrebten Einkäufen, welche über 2000 fl. Kaufschillingssumme ausmachen, darf das Vadium auch in Werthpapieren erlegt werden.

Offerte, welche diesen Bedingungen nicht entsprechen, bleiben unberücksichtigt.

Die Eröffnung der eingelangten Offerte findet am 30. März um 1 Uhr Nachmittags statt, und bleibt es den Offerenten unbenommen, derselben persönlich beizuwohnen.

Die gefertigte Betriebsdirection behält sich das Recht vor, die Offerten nach eigenem Ermessen entweder ganz oder nur theilweise oder auch gar nicht zu berücksichtigen.

Lemberg, im März 1896.

Die k. k. Eisenbahn-Betriebsdirection.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

Wiederaufnahme des Gesammtverkehres in der Strecke Lend-Gastein—Taxenbach.

In Folge der Wiederaufnahme des Gesammtverkehres in der Strecke Lend-Gastein—Taxenbach wird die Kundmachung vom 12. d. Mts. — enthalten in Nr. 30 dieses Blattes vom 14. d. Mts. (Seite 555) — ausser Kraft gesetzt.

Wien, am 19. März 1896. [209]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

Combinirter Schiffs- und Bahnverkehr.

Einführung des I. Nachtrages zum Ausnahmetarife Nr. IV.

Mit 1. April 1896 tritt der I. Nachtrag zum Ausnahmetarife Nr. IV (für Getreide etc.) des Combinirten Schiffs- und Bahnverkehres, giltig vom 1. September 1895 in Wirksamkeit.

Derselbe enthält neue, bezw. abgeänderte Frachtsätze.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den betheiligten Verwaltungen, bezw. Stationen zum Preise von 5 kr. ö. W. für das Stück zu beziehen.

Wien, am 21. März 1896. [210]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Französischer Eisenbahnverband.

Aenderung des Tarifes, Theil III, Heft 3.

Auf Seite 7 des vom 1. November 1894 giltigen Verbandstarifes, Theil III, Heft 3, ist die Bezeichnung der unter A a) aufgeführten Lagerhäuser, wie folgt, abzuändern: „Lagerhaus der priv. Oesterr.-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft in Bubna und Lagerhaus der Böhmischen Unionbank in Prag (Bubna)“.

Wien, am 20. März 1896. [211]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Französisch-Belgisch-Deutsch-Oesterreichisch-Ungarisch-Rumänisch-Serbisch-Bulgarisch-Orientalischer Personen- und Gepäcksverkehr über Herbesthal—Köln—Aschaffenburg.

Einführung eines neuen Tarifes.

Mit Wirksamkeit vom 1. Mai 1896 tritt für den obgenannten Verkehr ein neuer Tarif, Theil II, Heft E, mit geänderten Fahrpreisen in Kraft, durch welchen der gleichnamige Tarif vom 1. April 1892, Theil II, Heft F, aufgehoben wird.

Wien, am 21. März 1896. [212]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Ungarisch-Adriatischer Eisenbahnverband.

Druckfehler-Berichtigung.

In dem vom 1. Jänner 1896 giltigen Anhange zu den Tarifen, Theil II, Heft 1 und 2, für den Ungarisch-Adriatischen Eisenbahnverband ist der auf Seite 13, sub Pos. 17, enthaltene Frachtsatz für Zucker ab Vulka-Pordány nach Triest von 202 auf 209 Heller zu berichtigen.

Diese Berichtigung tritt mit 15. April 1896 in Kraft.

Wien, am 20. März 1896. [213]

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
auch im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichische Eisenbahn-Verwaltungen.

Stempelpflichtigkeit der Einverständniss-Bescheinigungen bei Geltendmachung von Frachterstattungs- und Refactieansprüchen durch andere Personen als die Bezugsberechtigten.

Die P. T. Parteien werden hiemit verständigt, dass die österreichischen Eisenbahn-Verwaltungen bei Geltendmachung von Frachterstattungs- und Refactieansprüchen durch andere Personen als die Bezugsberechtigten in Bezug auf die Stempelpflichtigkeit der Einverständniss-Bescheinigungen im Sinne der nachstehenden Bestimmungen vorgehen werden:

„Bei Frachterstattungs- und Refactieansprüchen, welche durch andere Personen als durch die Bezugsberechtigten eingebracht werden, sind im Sinne der im Verordnungs-Blatte des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 66 ex 1895, Seite 1048, H.-M.-Z. 28.482, veröffentlichten Entscheidung des k. k. Finanzministeriums auch Einverständniss-Bescheinigungen in Form von kaufmännischen Benachrichtigungschreiben gemäss § 9, Alinea 2, des Gesetzes vom 29. Februar 1864, R.-G.-Bl. Nr. 20, der Stempelung unterworfen, und erscheinen nunmehr alle Formen des Nachweises der Berechtigung der Einbringer stempelpflichtig:

I. Vollmachten sind mit einem Stempel von 50 kr. zu versehen. (Tarifpost 111 des Gebührengesetzes vom 9. Februar 1850, R.-G.-Bl. Nr. 50, bezw. 13. December 1862, R.-G.-Bl. Nr. 89.)

II. Cessionen sind nach dem Werthe des Entgelts und Scala II zu stempeln. (Tarifpost 32, 2 f) des Gebührengesetzes.)

III. Einverständniss-Bescheinigungen in Form von kaufmännischen Benachrichtigungsschreiben sind als kaufmännische Anweisungen nach dem angewiesenen Betrage und Scala I zu stempeln. (Tarifpost 11, 2 b) aa), bezw. Tarifpost 113 des Gebührengesetzes und § 4 des Gesetzes vom 1. März 1876.)

Bei mangelnder oder mangelhafter Stempelung, oder bei Vermuthung unrichtiger Angabe des Cessionsentgeltes (ad II) werden die bezüglichen Bescheinigungen an die competente Finanz-Bezirksdirection zur Amtshandlung weiter geleitet werden.

Jede derartige Eingabe ist im Sinne der Zusatzbestimmungen der verschiedenen Tarife (Theil I) zu § 61, (4) Betriebsreglement für Oesterreich-Ungarn, § 50, (4) Betriebsreglement des Verbandes Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, bezw. Art. 12 des Internationalen Uebereinkommens, nebst den Beweisdocumenten noch mit einer besonderen, von Fall zu Fall beizubringenden Einverständniss-Bescheinigung zu belegen.“

Die P. T. Parteien wollen daher bei Einreichung ihrer Frachterstattungs- und Refactieansprüche im Sinne dieser Bestimmungen vorgehen.

Wien, Prag und Teplitz, im März 1896. [214]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
im Namen der österr. Eisenbahn-Verwaltungen.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
646	Oesterr. Nordwestbahn	Localbahn Časlau—Zawratetz-Třemošnitz, Časlau—Močowitz	Kalksteine	Zawratetz-Třemošnitz	Wegstädtl	Aufrechthaltung der für Specialtarif 3 giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1896	Ausnahmetarif für Kalksteine von Zawratetz-Třemošnitz nach Stationen der Oesterr. Nordwestbahn, giltig vom 1. Juli 1892	24·8 kr.	18·9 kr.	5·9 kr.	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf den Reclamanten als Versender lautenden, bahnämtlich beglaubigten Duplicat-Frachtbriefe, welche längstens bis Ende März 1897 einzureichen sind	
647	Oesterr. Nordwestbahn als betriebführende Verwaltung der Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn		Eiserne Maschinen und Maschinentheile	Reichenberg transit	Unter-Morchenstern	Bei Aufgabe von mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hiefür und Aufrechthaltung der allgemeinen und speciellen Bestimmungen. Das Abladen hat der Adressat durch eigene Leute und auf eigene Kosten in der für diese Leistung jeweilig festgesetzten Frist zu bewerkstelligen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1896	Gebührentarif der Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn, giltig vom 1. Juli 1895	36 Heller	31 Heller	5 Heller	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe bis spätestens 1. März 1897	Diese Ermässigung gilt nur für Transporte, welche für den Bau der neuen Fabrik der Firma Joh. Priebsch Erben bestimmt sind
648	Oesterr. Nordwestbahn		Rohzucker	Rossitz	Prag Oe.N.W.B.	Bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen.	Bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1896	Localtarif	50·2 kr.	45·0 kr.	5·2 kr.	Im Kartirungswege		
649	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Bruchsteine	Voitelsbrunn	Branowitz	Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen. Im Uebrigen Einhaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarif	10·7 kr.	9·8 kr.	0·9 kr.	Im Kartirungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
650	Kaschau-Oderberger Eisenbahn	Königl. ungar. Staatsbahnen, Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Mehl und sonstige Mahlproducte	Budapest-dunaparti teherpályaudvár Budapest-fővárosi közraktárak Budapest-Józsefváros Budapest-deli vasut Budapest-Lipótváros Budapest-nyugoti-pályaudvár Ó-Buda-filatorigát Budapest-Kelenföld	Cosel-Kandrzin Cosel-Oderhafen	Zahlung der Frachtgebühren mindestens nach 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Die Sendungen müssen auf der Oder nach Berlin weiter befördert werden	14 Tage nach erfolgter Publication bis auf Widerruf, längstens aber auf die heurige Dauer der Oder-Schiffahrt	Ostdeutsch-Ungarischer Eisenbahn-Verband, Theil II, Heft 2	Variirt	Variirt	25 Pfennige Nachlass vom bestehenden Frachtsatze nach Cosel-Kandrzin	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf den Namen des Reclamanten als Aufgeber lautenden Frachtbrief-Duplicate für den Bahntransport zum Umschlagsplatz und der Schiffsconnossements für die Verschiffung per Oder nach Berlin. Diese Documente, welche keinen bahnämtlichen Rückvergütungsstempel tragen dürfen, sind längstens bis Ende März 1897 bei der Direction der königl. ungarischen Staatsbahnen (C III b) einzureichen	
651	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Säcke, leere, gebrauchte	Petershausen in Baden	Ungvár	Aufgabe in gewöhnlicher Fracht und Frachtzahlung für mindestens 20 kg	Vom 1. April 1896 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1896	Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahn-Verband, Theil II, Tarifheft Nr. 4 vom 1. October 1895		5·17 Mark		Im Kartirungswege		
			Fässer, leer zurückgehende, welche zur Beförderung vorstehender Artikel gedient haben und deren Bodenfläche weniger als 1·3 Meter Durchmesser beträgt							5·11 Mark				
			Holzkalk, unreiner, essigsaurer, Holzgeist (Methylalkohol), Aceton, in gewöhnlicher Fracht	Ungvár	Petershausen in Baden	a) Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Wagen und Frachtbrief. b) Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen und Frachtbrief				a) 5·90 Mark b) 4·92 Mark				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
652	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Malz	Brünn, Station der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Antwerpen loco und transit	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg auf einen Frachtbrief und Wagen	Bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis 31. December 1896	Belgisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahn-Verband, Tarif, Theil II, Heft 1		53·95		Im Kartirungswege		
					Blandain frontière					60·91				
					Brüssel loco und transit					53·95				
					Genf loco und transit					55·23				
					Löwen loco und transit					53·95				
					Lüttich					53·95				
					Mouscron					59·65				
					Quiévrain					59·21				
					Tournai					59·69				
					Verviers Station und Est Stationen der belgischen Staatsbahnen					53·95				
					Aerschot					53·95				
					Antwerpen loco und transit					53·95				
					Hasselt					53·95				
					Löwen loco und transit Stationen der Grossb. belgischen Centralbahn					53·95				
					Erquelimes Station der belgischen Nordbahn					59·27 Franken pro 1000 kg				
				und umgekehrt										
653	Oesterr. Nordwestbahn		Steine der Classe C	Iglau Oe.N.W.B.	Znaim Oe.N.W.B.	Bezahlung der Fracht für das Ladegewicht des verwendeten Wagens	Bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1896	Localtarif	27·8 kr.	18·7 kr.	9·1 kr.	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen obliegt der Partei
654	Salzburger Eisenbahn und Tramway-Gesellschaft		Cement	St. Leonhard	Parsch	Für die ein Minimalquantum von 2000 Wagen übersteigenden Transporte im Jahre 1896	Bis 31. December 1896	Localtarif	10	7	3	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Duplicat-Frachtbriefe, welche vom Absender bis längstens Ende Februar 1897 zu bewirken ist	
655	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Schilf und Schilfrohr	Siofok	Wien (Matzleinsdorf) und Wien (St.E.G.)	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen. Auf- und Abladen durch die Partei	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Tarif Theil II, Heft 1 für den Westungar.-Oesterr. Eisenbahn-Verb., gültig vom 1. October 1893	123	111 Heller inclusive ungar. Steuer	12 Heller	Im Kartirungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
656	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Brennholz	Bojkowitz	Wessely a. d. March	Aufgabe von, oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Aufrechthaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1896	Localtarif	14·4 kr.	12·0 kr.	2·4 kr.	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen hat auf Kosten der Partei innerhalb der hiefür tarifmässig festgesetzten Frist zu erfolgen
657	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterreichische Nordwestbahn	Steine der Pos. 8—57 und 58 des Tarifes „Theil I"	Skutsch	Moravan	Zahlung der Fracht für das factische Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen; Aufrechthaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1896	Localtarife	Besteht kein directer Frachtsatz	14·0 kr.		Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten und durch eigene Arbeitskräfte zu veranlassen
658	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Holz der Classe C und des Specialtarifes 2	Alkenyér Alvincz Bélincz Kiszeto Brasso Lugos Maros-Vásárhely Temesvar-Gyárváros Temesvár-Józsefváros Topolovecz Torda	Schwechat-Kledering	Aufgabe von, oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Aufrechthaltung der für die Classe C, bezw. den Specialtarif 2 allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Theilweise Westungar.-Oesterr. Eisenbahnverband, Theil II, Heft 5, theilweise bestehen keine directen Frachtsätze		Kreuzer 94·5 95·5 90·0 118·5 92·0 101·5 85·0 85·0 89·0 96·5		Im Kartirungswege		
659	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	a) Holz der Classe C (exclusive der zu Grubenzwecken bestimmten Hölzer und exclusive Schleifholz); b) Holz des Specialtarifes 2	Temesvár-Józsefváros Temesvár-Gyárváros Remete Rekas Topolovecz Bélincz-Kiszeto Lugos	Klein-Schwechat (via Marchegg—Wien—Donauquaibahnhof)	Die Frachtberechnung erfolgt im Sinne der allgemeinen Tarifbestimmungen nach dem wirklichen Gewichte, mindestens jedoch für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen, bezw. bei Eisenbahnschwellentransporten nach dem wirklichen Gewichte, mindestens jedoch nach dem Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der sonstigen, für die Classe C, bezw. den Specialtarif 2 allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Decembe 1896	Localtarife	Bestehen keine directe Frachtsätze	Kreuzer a) b) 87 88 87 88 88 89 89 90 90 91 92 93 93 94		Im Kartirungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
660	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Kohle, mineralische, der Pos. K. 32 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Lemberg	Lemberg-Kleparów	Bei Aufgabe, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1896	Localtarif	3·2 kr.	2·2 kr.	1·0 kr.	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Frachtbrief-Duplicate, welche vom Absender bis längstens Ende Februar 1897 zu bewirken ist	
661	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Pech der Pos. P—12 der Güterclassification des Tarif-Theiles I als Frachtgut	Pilsen (K.F.J.B.)	Suchenthal	Aufgabe von, hezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1896	Localtarif	56 kr. ö. W.	50 kr. ö. W.	6 kr. ö. W.	Im Kartirungswege		
662	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Kohlen und Coaks	Sämmtlichen Gruben- und Coaksanstalten des Ostrau-Karwiner Revieres	Salzburg	Aufgabe als Frachtgut, Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Die Sendungen müssen zu Regiezwecken der Salzkammergut-Localbahn in Salzburg bestimmt und an eine Dienststelle der genannten Verwaltung adressirt sein	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1896	Ausnahmetarif für den Mähr.-Schles.-Oesterr. Kohlenverkehr via Wien vom 1. Juni 1893	Kreuzer ö. W. 80	75·5	4·5	Im Kartirungswege		
				Mähr.-Ostrau					79·5	74·5	4·5			
				Littitz				Localtarif	48	42	6			

Ausserkraftsetzung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6		7	8
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der betheiligten Bahnverwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Zeitpunkt der Aufhebung	Besondere Bemerkungen
15	Nr. 124 vom 22. October 1895	1658	Südbahn-Gesellschaft, Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Malz	Littau und Moravičan	Triest und Fiume	10. April 1896	Wird als durch die im Verordnungs-Blatte Nr. 130 vom 7. November 1895, unter der fortl. Nr. 1781, verlautbarte weitergehende Begünstigung gegenstandslos aufgehoben

Druck von Otto Maass & Sohn. Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt im k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr: Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl. „ das Deutsche Reich . . 25 Mark „ das übrige Ausland . . 33 Frcs. Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 35. Wien, 28. März 1896. IX. Jahrgang.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für mehrere Kleinbahnlinien mit elektrischem oder animalischem Betriebe im Gebiete der Stadtgemeinde Teplitz-Schönau.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem Stadtrathe von Teplitz-Schönau die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für ein Netz von mit elektrischer oder animalischer Kraft zu betreibenden Kleinbahnen im Gebiete der genannten Stadt im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Wien, am 10. März 1896. H.-M.-Z. 71.510 ex 1895.

Neues Regulativ nebst Lehrplan für die Elbeschifferschulen in Sachsen.

In Sachsen ist ein neues Regulativ für die Elbeschifferschulen in Kraft getreten. Nach diesem Regulativ ist der Zweck der vom Staate errichteten und unterhaltenen Schifferschulen, den Mannschaften des Schiffergewerbes Gelegenheit zu bieten, sich diejenigen Kenntnisse anzueignen, welche zu einer gedeihlichen Ausübung ihres Berufes erforderlich sind und bei der Prüfung der Elbeschiffer und Flossführer nach Massgabe der hierüber bestehenden strom- und schiffahrtspolizeilichen Vorschriften vorausgesetzt werden. An welchen Orten Schifferschulen unterhalten werden sollen, bestimmt das Finanzministerium. Zur Zeit bestehen solche Schulen in Schandau, Königstein, Wehlen, Pirna, Dresden, Meissen und Riesa.

Die oberste Behörde für die Schifferschulen ist Namens der kgl. Staatsregierung das Finanzministerium. Unter Oberaufsicht des letzteren ist die Leitung dem Wasserbau-Director übertragen, die unmittelbare Beaufsichtigung aber denjenigen Strassen- und Wasserbau-Inspectoren, in deren Bezirken sich die einzelnen Schulen befinden. Für jede einzelne Schifferschule wird überdies vom Finanzministerium ein am Sitze der Schule wohnhafter geeigneter Schiffsherr oder fachkundiger Schiffahrts-Interessent zum Schulvorstande ernannt. Dieser hat den Beginn des Unterrichtes rechtzeitig bekannt zu machen, die Anmeldungen zum Unterrichte anzunehmen, das Unterrichtsgeld zu vereinnahmen, gegebenen Falles für Beschaffung der Heizung, Beleuchtung, Ausstattung und Reinigung der Schulräume Sorge zu tragen, Gesuche um Schulgelderlass zu begutachten, dem Unterrichte öfters beizuwohnen und denselben zu überwachen, insbesondere auch bei der Eröffnung jedes neuen Unterrichtscourses und bei den Prüfungen gegenwärtig zu sein, für die Durchführung der Schuldisciplin zu sorgen und wegen Schliessung des Unterrichtes rechtzeitig Vorkehrung zu treffen.

Der Unterricht an den Schifferschulen findet jährlich in der Mitte des Winters statt. Er beginnt beim Aufhören der Schiffahrt, etwa um die Mitte des Monates December, an dem durch die Amtsblätter Seitens des Localschulvorstandes einer jeden Schule bekannt zu machenden Zeitpunkte und dauert durchschnittlich etwa 10—11 Kalenderwochen bis zum Wiederanfange der Schiffahrt gegen Ende Februar oder Anfang März. In jeder Schule und, wo zweiclassige Schulen bestehen, in jeder Classe wird an zwei Wochentagen je 5—6 Stunden Unterricht ertheilt. Der Unterricht umfasst einen Fort-

bildungs- (Elementar-) und einen Fachunterricht. Der erstere wird von Berufslehrern, der letztere von wissenschaftlich gebildeten und von praktisch gebildeten Lehrkräften ertheilt.

Die Anmeldung zum Schulbesuche hat vor Eröffnung der Schule bei dem betreffenden Localschulvorstande zu erfolgen. Vierzehn Tage nach Unterrichtsbeginn ist der Eintritt nicht mehr zulässig.

Zur Aufnahme wird gefordert, dass der Angemeldete

a) das 16. Lebensjahr überschritten;
b) mindestens ein Jahr hindurch die oberste Classe einer Bürger- oder Volksschule besucht hat, oder durch eine Prüfung vor dem Localschulvorstande und den Lehrern der Schifferschule oder durch sonstige ausreichende Schulzeugnisse den Nachweis des erforderlichen Vorwissens erbringt, und
c) mindestens während einer Schiffahrtsperiode praktisch in der Schiffahrt thätig war und hierüber eine glaubhafte Bescheinigung von einem Schiffsherrn beibringt.

Der Fortbildungsunterricht besteht in Deutsch und Rechnen, der Fachunterricht in Geographie, Schiffbau, Schiffsdienst, Gesetzeskunde und Maschinenlehre. Der letztere umfasst in Geographie: in der Unterclasse (wöchentlich eine Stunde): die Hauptströme Deutschlands im Allgemeinen, die Elbe und deren Nebenflüsse im Besonderen, das Entstehen der Elbe und deren Eintheilung in Ober-, Mittel- und Unterelbe, die verschiedenen Landesgrenzen und Uferstaaten, die hauptsächlichsten Städte, Hafen- und Quaianlagen, Eisenbahnverbindungen, Ein- und Ausschiffungsplätze, die Grenzen der Schiff- und Flössbarkeit der Elbe und der Nebenflüsse derselben, endlich die über die Elbe führenden hauptsächlichsten Brücken und Fähren; in der Oberclasse (wöchentlich eine Stunde): die canalisirten Nebenflüsse der Elbe, insbesondere die Saale mit der Unstrut und die Havel, die Canalverbindungen im Elbegebiete, die Canalverbindungen mit den anderen Flussgebieten Norddeutschlands, die hauptsächlichsten Handelsplätze an anderen Flüssen und am Meere; im Schiffbau: in der Unterclasse (wöchentlich eine Stunde): das Handwerkszeug des Schiffbauers und dessen Vorführung, die Baumaterialien, als: Holz, Eisen, Hanf; die Gattungen der Schiffe und deren Benennungen auf den verschiedenen Gewässern nach ihrer Bauart und Verwendung, sowie rücksichtlich des Materials (Holz, Eisen oder gemischtes System) und des Motors (Segelkahn, Schleppkahn, Dampfschiff); in der Oberclasse (wöchentlich eine Stunde): Ausrüstung der Schiffe nebst Inventar an Ankern, Segeln, Tauzeug, Stricken u. s. w., Abmessung der einzelnen Schiffstheile und der Ausrüstung, Aufstellung eines Bauvertrages über den Neubau oder die Reparatur eines Kahnes, Ermittlung der Tragfähigkeit des letzteren; im Schiffsdienst: in der Unterclasse (wöchentlich zwei bis drei Stunden): Schiffspapiere und deren Bedeutung, und zwar: Schiffspatent, Schiffer- und Flösserpatent, Dienstzeugnissbücher, Personenverzeichniss, Frachtbrief, Manifest, Begleitschein I und II, Connossement (Lade- oder Haftschein), Declaration, Anmeldeschein (für die Ein-, Aus- oder Durchfuhr), Lieferschein und Quittungen; die Segel, deren Anordnung und Handhabung; das Steuer, dessen verschiedene Anordnung und die allgemeinen Steuermannsregeln, dessen Handhabung in der Berg- und Thalfahrt beim Vorwärts- und Rückwärtsfahren (Sinken) und beim Umfallen, das Umfallen des Kahnes im Nau und im Strom bei der Berg- und Thalfahrt, das Ankergehen, Anlegen ans Ufer, die Auswahl der Anker- und Anlegeplätze, Handhabung des Schiffsinventars und einfache Reparaturen desselben, Behandlung und Handhabung des Tauzeuges nebst Anleitung zum Benzeln, Splissen und Knotenmachen, Anstrich der Fahrzeuge nebst Auswahl, Mischung und Behandlung der Anstrichmittel, Reinigung und Erhaltung von Eisentheilen, Herstellung von Ausladestegen; in der Oberclasse (wöchentlich zwei Stunden): Beladung der Schiffe, Verstauung der Schiffsgüter nach Massgabe der Schwere, Vertheilung der Güter in Bezug auf die Revision an den Zollstellen und auf die theilweise Entladung an verschiedenen Bestimmungsorten, Zusammenstellen von Holzflössen, Stell- und Einbindeplätze für letztere, Ausrüstung und Fortbewegung der Flösse, Verhalten bei Sturm- und Unwetter während der Berg- und Thalfahrt, Erkennung des Wasserabfalles, Lage der Heger, Veränderung der Sänder, Verhalten bei Havariefällen und Protokollsaufnahme hierüber, Massregeln zur Hebung gesunkener und zum Flottmachen festgefahrener Fahrzeuge, Verhalten bei Unglücksfällen bei der Einwinterung mit und ohne Ladung und bei Hochwasser, Bezeichnung des Fahrwassers in den verschiedenen Uferstaaten, Signalisirung von Hochwasser und Eisgefahr, Wasserstands-Nachrichtendienst und Pegelbeobachtungen, Angabe aller Fuhrten und seichten Stellen, der Stromengen und scharfen Krümmungen, sowie deren Beschaffenheit bei den verschiedenen Wasserständen, Feierabendstellen, Schiffahrtsbetrieb auf Canälen und in Schleusen, Durchfahren der Brücken bei verschiedenen Wasserständen; in Gesetzeskunde: in der Unterclasse (wöchentlich zwei bis drei Stunden): das Wichtigste der Elbeschiffahrtsacte vom 23. Juni 1821 und der Additionalacte vom 13. April 1844, das Wichtigste des Binnenschiffahrts-Gesetzes vom 15. Juni 1895, sowie des Flössereigesetzes vom 15. Juni 1895, die Polizeiordnung für die Schiffahrt und Flösserei auf der Elbe vom Jahre 1894, die strom- und schiffahrtspolizeiliche Bestimmungen für die Schiffahrt und Flösserei auf der Elbe vom 9. Jänner 1894, wichtige Schiffahrts- und strompolizeiliche Bestimmungen der anderen Uferstaaten, localpolizeiliche Verordnungen für bestimmte Stromstrecken, sowie Verordnungen über die Beförderung bestimmter Güter (Sprengstoffe, Petroleum u. dgl.); in der Oberclasse (wöchentlich zwei Stunden): Sitz der Behörden (Elbestromämter, Wasserbau - Inspectionen, Hauptzollämter), sowie deren Zuständigkeit, Hafen- und Uferordnungen, zollvereinsgesetzliche Bestimmungen, Verfrachtungsbedingungen der Elbeschiffahrts-Gesellschaften, Ortsgebräuche (Usancen), Schiedsgerichte, wichtigste Bestimmungen der Arbeiterversicherungsgesetze, als Kranken-, Unfalls-, Invaliditäts- und Altersversicherung, insbesondere der den Schiffsführern obliegenden Pflichten, Unfallverhütungs-Vorschriften der Elbeschiffahrts-Berufsgenossenschaft; in der Dampfmaschinenlehre (nur für Bewerber um das Patent zur Führung von Dampf- oder anderen Maschinenschiffen und vorläufig nur an der Schifferschule zu Dresden einmal wöchentlich): allgemeine Einrichtung der Rad-, Schrauben- und Kettendampfer; Schiffskessel, deren Wartung und wesentliche Ausrüstungsstücke, sowie die geltenden sicherheitspolizeilichen Vorschriften, verschiedene Bauart des Kessels und Eintheilung desselben in Feuer-, Dampf- und Wasserraum, das Wesen des Dampfes, dessen Erzeugung, Druckspannung und Atmosphäre, Manometer, Wasserstandsgläser, Wasserstandsmarke, Probirhähne, Sicherheitsventile, Speisung des Kessels, Speisepumpe, Injector

und dessen Reinigung, Mannloch, Abblaserohr für Schlammansammlungen, Kesselstein, Ursachen von Kesselexplosionen und deren Verhütung, allgemeine polizeiliche Bestimmungen über die Anlage von Dampfkesseln und über deren polizeiliche Beaufsichtigung, Verhaltungsmassregeln für Dampfkesselheizer, Zusammensetzung und Gebrauch der Schiffsmaschinen, Hochdruck-, Mitteldruck- und Niederdruckmaschinen, Maschinentheile, Dichtungen, Wirkung des Dampfes auf die Bewegung der Maschine.

Ausserdem wird alle zwei Jahre je vier bis fünf Stunden beiden Classen zusammen ärztlicher Unterricht über die erste Hilfeleistung bei Unglücksfällen ertheilt.

Je nach der geringeren oder grösseren Schülerzahl sind die Schulen ein- oder zweiclassig. Welche Schulen zwei Classen haben sollen, bestimmt das Finanzministerium.

Ueber das erlangte Wissen hat jeder Schüler am Schlusse eines jeden Courses in einer in Gegenwart des Localschulvorstandes abzuhaltenden Prüfung Rechenschaft abzulegen.

An Schulgeld sind für jeden Wintercours beim Unterrichtsbeginne drei Mark zu erlegen. Nur bei nachgewiesener grösster Bedürftigkeit kann das Unterrichtsgeld vom Vorstande mit Zustimmung des Wasserbau-Directors erlassen werden.

Ueber Verhalten, Fleiss und Fortschritte werden am Schlusse des Unterrichtes den Schülern Zeugnisse ausgestellt.

Inland.

Parlamentarisches.

In der 468. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 19. März interpelliren die Abgeordneten Dr. Dvořák und Genossen den Herrn Eisenbahnminister wegen der wiederholten Unglücksfälle auf der Linie Smiřic—Sadova der Böhmischen Commercialbahnen.

Das Haus schreitet zur Tagesordnung und setzt die Specialdebatte über den Staatsvoranschlag für das Jahr 1896 fort. In Berathung steht Capitel XII, Eisenbahnministerium", und der Bericht des Budgetausschusses über die Zuschrift Sr. Excellenz des Herrn Eisenbahnministers an das Präsidium des Abgeordnetenhauses, betreffend den Nachtragsvoranschlag der Staatseisenbahn-Verwaltung; damit im Zusammenhange Berichte des Eisenbahnausschusses über Petitionen des Eisenbahncomité der Gemeinden Hilgersdorf, Lobendau, Ober-Einsiedel, Neudörfel und Rohrsdorf im Bezirke Hainspach in Böhmen um Berücksichtigung bezüglich des Bahnprojectes Böhmische Nordbahn—Sebnitz, der Landgemeinden des Bezirkes Blatná, betreffend Ertheilung einer angemessenen Staatssubvention für den Ausbau der Zweigbahnen Blatná-Nepomuk und Březnic—Rožmital; der Stadtgemeinde Ostrau, der Stadtgemeinde Wigstadtl und der Handels- und Gewerbekammer in Troppau wegen Aenderung der Fahrordnung und Herabsetzung der Frachten- und Personentarife auf der Strecke Zauchtl—Bautsch der Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Abg. Dr. Kaizl bemerkt zunächst, dass dem Betriebsüberschusse der Staatsbahnen von $32^1/_2$ Millionen Passivposten in der Höhe von 60 Millionen gegenüberstehen, demnach das Gesammtminus, welches der Staat nachzuzahlen hat, $27^1/_2$ Millionen beträgt. Der Frachtverkehr zeige eine absteigende Tendenz bezüglich der Tonnenkilometer. Das Präliminare für 1896 weise eine Mehreinnahme von 3 Millionen aus, welche aber fast ausschliesslich durch die Erhöhung der Personentarife herbeigeführt wird. Bei den in weit höherem Masse wachsenden Ausgaben müsse man diese Ziffer als eine unerfreuliche bezeichnen. Die ganze Ambition des Herrn Eisenbahnministers gehe auf eine 3perc. Verzinsung, und er erklärte, zufrieden zu sein, wenn sich die Einnahmen von $32^1/_2$ Millionen um 2·73 Millionen erhöhen. Das Deficit im Staatsbahnbetriebe mit $21^1/_2$ Millionen zu bewerthen, sei fast ein rechnungsmässiger Tric, welchen man zurückweisen müsse. Die Einbeziehung des Investitionserfordernisses für das Jahr 1896 in das frühere Investitionscapital gehe nicht an, und mit Einrechnung der für Investitionen des Jahres 1896 erforderlichen Summe würde sich das Deficit auf $27^1/_2$ Millionen stellen. Die von der Regierung angegebene Ziffer von $4^1/_4$ pCt. für die Verzinsung des Anlagecapitals der Staatsbahnen sei mit Rücksicht auf die seinerzeitigen Anschaffungskosten viel zu niedrig gegriffen. Wenn die Regierung die Amortisation und die Verzinsung des Anlagecapitals in die Selbstkosten nicht einrechne, könne sie sehr leicht zu einem günstigen Erfolge des Eisenbahnbetriebes gelangen. Würde ein Kaufmann ein ähnliches Verfahren einschlagen, so käme er in die Gefahr, wegen selbstverschuldeter Crida belangt zu werden. Die Tariffrage besprechend, erklärt Redner, dass die Bedeutung der Transportkosten, resp. der Tarifermässigungen, ungeheuer überschätzt werde. Man berücksichtige nicht, dass die geringfügige Herabsetzung der Eisenbahnfracht per Tonnenkilometer zwar im finanziellen Erträgnisse der Bahnen sich sehr bemerklich mache, dem grossen Publicum aber gar nichts nütze. Die Ermässigungen der Tarife seien viel zu gering, um den Consumenten zu nützen, äussern sich aber bezüglich der Staatseinnahmen in sehr ungünstiger Weise. Bei der Tarifermässigung des Jahres 1891 sei die Biertarifrelation für Prag von 119 fl. auf 75 fl. herabgesetzt worden, und betrug daher die Ermässigung für einen halben Liter Pilsner Bier 0·36 kr. Im Preise des Pilsner Bieres sei dies für den Consumenten gar nicht zum Ausdrucke gekommen, während die Staatsbahnen eine Einbusse von über 100.000 fl. erlitten. Der Vortheil solcher Tarifermässigungen komme eben immer nur der Production und dem Zwischenhandel je nach der Grösse des Betriebes zugute, fast niemals aber dem Consumenten. Eine richtige Eisenbahnpolitik solle den Schwächeren gegen den Stärkeren schützen und nicht für den Stärkeren Privilegien schaffen. Eine solche Eisenbahnpolitik wie bei uns finde man mit Ausnahme Ungarns nirgends mehr in der ganzen Welt. Von dem neuernannten Eisenbahnminister hätte man erwarten sollen, dass er bemüht sein werde, unser Eisenbahnwesen aus seiner jetzigen parasitären Existenz herauszuheben; leider habe der Herr Eisenbahnminister diese Ambition nicht. Auf die Verfassungsfrage bezüglich der Ernennung des Eisenbahnministers wolle Redner nicht weiter eingehen, weil diesbezüglich schon im Ausschusse die Schlacht geschlagen und für das Parlament verloren worden sei. Er wolle nur constatiren, dass Eines nicht bewiesen wurde, nämlich dass es correct war, den Eisenbahnminister zu ernennen und zu bezahlen, ohne dass vorher das Budget genehmigt wurde, weil zwar die Gehalte für zwei Minister ohne Portefeuille, aber nicht der Gehalt für einen Eisenbahnminister verfügbar waren.

Redner wendet sich sodann gegen die Organisation der Staatsbahnen, welcher er einen Mangel an Präcision und Sicherheit vorwirft. Was die Sprachenfrage anbelangt, findet Redner die Ausführungen des Herrn Eisenbahnministers sehr eigenthümlich, insbesondere gegen den Ausdruck „Sammelsurium" müsse er protestiren. Die Abfindung mit der Vielsprachigkeit in Oesterreich sei eben ein Problem, welches jede österreichische Regierung zu lösen trachten müsse. In der Sprachenfrage sei derzeit ein Fortschritt nicht zu sehen; man habe eben einfach die alten, ungenügenden Verordnungen abgeschrieben. Betreffend die Verhältnisse der Arbeiterschaft bei den Staatsbahnen anerkennt Redner, dass sich dieselben wesentlich gebessert haben, und hofft, dass auf diesem Wege fortgefahren werde. Einer Enquête über die Stellung der Staatsbahnbeamten möge die Regierung nicht aus dem Wege gehen, um die volle Wahrheit über die Verhältnisse der Beamtenschaft nach den Ansichten der Beamten selbst kennen zu lernen. Volle Berücksichtigung verdiene auch insbesondere die Frage der Dienstpragmatik und die Stellung der von den Privatbahnen in den Staatsdienst zu übernehmenden Beamten. In Bezug auf die letztere Frage müsse dafür Vorsorge getroffen werden, dass jene Beamten, welche bei einer Verstaatlichungsaction in den Staatsdienst übernommen werden, in ihren Verhältnissen keine Deteriorirung erfahren. In seinen weiteren Ausführungen protestirt Redner gegen die Unterdrückung der dritten Wagenclasse bei Schnellzügen, welche dem modernen socialpolitischen Geiste widerspreche. Die dritte Wagenclasse dürfe nicht zu Gunsten der Passagiere erster Classe aufgehoben werden, die Schnellzüge sollten eben für das grosse Publicum die Errungenschaften der modernen Technik nutzbar machen. Weiter wünscht Redner ein humaneres und rücksichtsvolleres Vorgehen bei Entschädigungen anlässlich der Eisenbahnunfälle. Redner bespricht sodann die Frage der Tauernbahn, für welche eine so grosse Agitation im Zuge sei, obwohl diese theuere Bahn viel weniger österreichische als ausländische Interessen fördere. Bei der Herstellung einer zweiten Bahnverbindung Triests mit dem Hinter-

lande sollten die Interessen der industriereichsten Länder Oesterreichs nicht beiseite gesetzt werden. Böhmen, Mähren und Niederösterreich, welche als die industriereichsten Länder das meiste für diese neue Bahn werden bezahlen müssen, werden in dieser Angelegenheit gar nicht gefragt. Unser Export stehe mit der Tauernbahn gar nicht in Verbindung, und diese werde nur dem deutschen Exporte nützen. Er und seine Parteigenossen seien gegen die Tauernbahn aus wirthschaftlichen und nicht aus nationalen Gründen, und der Herr Eisenbahnminister möge sich hüten, durch Protegirung der Tauernbahn sich einer Niederlage im Hause auszusetzen.

Abg. Szczepanowski bespricht zunächst die Bahnlinie Przeworsk—Rozwadów und gibt der Erwartung Ausdruck, dass der Herr Eisenbahnminister gegenüber der aus strategischen Gründen verlangten Normalspurigkeit von Localbahnen die Interessen Galiziens berücksichtigen werde. Er polemisirt sodann gegen den Abgeordneten Dr. Kaizl, welcher nationalökonomische Grundsätze entwickelt habe, welche dem Fiscalismus entsprechen, wie er vor 40 Jahren existirt habe. Wenn er die Verzinsung von 3 pCt., welche der Herr Minister bezüglich der Staatsbahnen als letztes Ziel bezeichnete, angegriffen habe, so vergesse er, dass Preussen und das übrige Deutschland seit einem halben Jahrhunderte niedrigere Eisenbahntarife hatten als Oesterreich, und dass die hohen Einnahmen aus den Staatsbahnen dort nicht eine Folge hoher Tarife seien, sondern gerade im Gegentheil eine Folge der durch niedrige Tarife mit den Jahren geschaffenen Verkehrsdichtigkeit. Auch dürfe nicht vergessen werden, dass bei der Anlage vieler österreichischer Bahnen ganz andere Rücksichten massgebend waren als volkswirthschaftliche, zumeist wichtige strategische und politische Gründe. Es wäre aber unbillig, zu verlangen, dass die Eisenbahnen für das aufkommen sollen, was im allgemeinen Staatsinteresse gethan wurde. Man müsse also dem Herrn Minister zustimmen, wenn er sagte, dass er eine dreipercentige Verzinsung als das höchste Ziel der fiscalischen Interessen ansehe. Was die Bedeutung des Eisenbahnwesens für die Volkswirthschaft anbelangt, so stehe Redner auf einem dem des Abgeordneten Dr. Kaizl diametral entgegengesetzten Standpunkte. Die landwirthschaftliche Krise sei durch die billigen Seetarife herbeigeführt worden, und durch die billigere Seefracht habe Oesterreich nach und nach auch den grössten Theil seines Transitverkehres verloren. Für die Verfrachtung fremder Waaren fliessen Oesterreich jährlich nur zehn Millionen Gulden zu, und auch diese Summe nehme alljährlich ab. Redner bespricht die in Russland eingeführten Staffeltarife und constatirt, dass der Weizenbau in den letzten Jahren in Amerika und Indien stabil geblieben sei und nur in Russland sich alljährlich hebe, was das überraschende Resultat der Staffeltarife und der billigen Getreidefracht sei. Der Umstand, dass in Russland ein Metercentner Getreide auf 2000 Werst um 0·3 kr. befördert werde, habe die amerikanische Concurrenz unterbunden. Was die Verstaatlichungspolitik betrifft, so verweist Redner auf die Anstrengungen, welche in letzter Zeit von den Ländern, Bezirken, Gemeinden und von Privaten bezüglich des Localbahnwesens gemacht wurden. Durch diese Anstrengungen im Localbahnwesen trat die Erscheinung zu Tage, dass die grossen Privatbahnen seit einem Jahrzehnt für eine weitere Entwicklung des Communicationswesens gar nichts mehr thun und mühelos den grossen Gewinn einstreichen, der ihnen aus den Localbahnen zuströmt. Was die Schaffung einer zweiten Bahnverbindung mit Triest anbelange, so stehe Abg. Dr. Kaizl auf einem kleinlichen, rein localen Standpunkte; für ihn sei die Hebung der Leistungsfähigkeit dieses grossen Hafens keine österreichische Angelegenheit. Man müsse bedenken, dass alle österreichischen Steuerträger die Subvention für den Lloyd zahlen müssen und daher auch ein Interesse daran haben, dass der Lloyd leistungsfähig werde. Die deutsche Handels- und Frachtpolitik enge uns immer mehr ein, namentlich was die überseeischen Länder anbelange. Nach der persönlichen Ansicht des Redners werde diejenige Verbindung mit Triest gewählt werden müssen, welche aus Triest einen Welthafen mache.

Abg. Dr. Vašatý wendet sich in einer thatsächlichen Berichtigung gegen die Ansicht des Herrn Eisenbahnministers bezüglich der Nothwendigkeit der einheitlichen Sprache im Eisenbahnbetriebe und verlangt die Wahrung der staatsgrundgesetzlich gewährleisteten Gleichberechtigung aller Sprachen.

Berichterstatter Abg. Dr. Hallwich reflectirt auf die Ausführungen des Abgeordneten Dr. Kaizl über die principielle Frage des Vorganges bei Schaffung des Eisenbahnministeriums. Der Abgeordnete Dr. Kaizl konnte zwar nicht überzeugt werden, aber er habe heute gegenüber seinem früheren staatsrechtlichen Dringlichkeitsantrage in aller Form den Rückzug angetreten. Er konnte auch durch den Hinweis auf den Verfassungsausschuss des Jahres 1867 nicht überzeugt werden, auf dessen Schöpfung, die Staatsgrundgesetze über die Reichsvertretung und Ausübung der Regierungs- und Vollzugsgewalt, er sich berufen müsse. Der Verfassungsausschuss erklärte es als das ausschliessliche Recht der Regierungsgewalt, die zur Ausführung der Gesetze erforderlichen Behörden zu errichten. Mit dieser Auffassung stimme die langjährige und bisher unwidersprochene Uebung überein. Niemals sei es dem Hause eingefallen, in irgend einer Form eine Behörde errichten zu wollen. Seine Competenz beschränke sich selbst auf das Budgetrecht. Das aber wurde auch Seitens der Regierung anerkannt. Mit der Erklärung des Herrn Eisenbahnministers, dass durch die bekannte Zuschrift des Herrn Finanzministers auch die Indemnität nachgesucht werden sollte, sei der einzige strittige Punkt und damit der Gegenstand erledigt. Das Haus sei mit der Erklärung des Herrn Ministers einverstanden, dass die Eisenbahn-Verwaltung auf den weiteren Ausbau des Localbahnnetzes ihr besonderes Augenmerk lenke; es billigt, dass im Tarifwesen die möglichste Stabilität beobachtet, und dass bei der Verstaatlichung von Privatbahnen mit Vorsicht und schrittweise vorgegangen werde. Dass die Partei des Redners in der Frage der internen Dienstsprache mit Leib und Seele auf Seite des Ministers stehe, brauche nicht erst versichert zu werden. Aber der reiche Beifall, den gerade diese Worte des Ministers über die Dienstsprache im Hause gefunden haben, beweise, dass Redner und seine Partei nicht allein auf Seite des Ministers seien. Bezüglich der Eisenbahn-Beamten bemerkt der Berichterstatter mit Rücksicht auf die bezüglichen Ausführungen des Herrn Eisenbahnministers, die Eisenbahn-Beamten könnten angesichts der Errichtung eines Eisenbahnministeriums mit voller Beruhigung in die Zukunft blicken. Sodann bespricht Referent die Frage einer zweiten Verbindung mit Triest. Den Interessenten in dieser Frage komme es nur zugute, dass durch Errichtung eines Eisenbahnministeriums dieses Ressort so selbstständig wie möglich gemacht wurde. Es müsse die ernsteste Absicht des österreichischen Eisenbahnministers sein und bleiben, diese in die Interessen unserer Monarchie tief eingreifende Bahnfrage mit aller denkbaren Raschheit und Energie zur Erledigung zu bringen. Die Worte des Herrn Eisenbahnministers bestätigen diese Absicht, und Redner werde hieran durch die fatale Clausel, betreffend die Erhöhung der Branntwein- und Biersteuer, für welche er — nebenbei gesagt — nicht stimmen werde, nicht irre. Aus den Worten des Abgeordneten Ritter v. Stalitz gehe hervor, dass auch die Triester Handelskammer in dieser Frage Zugeständnisse mache, wozu der Berichterstatter die Triester Handelskammer nur beglückwünschen könne. Er ersucht um Annahme des Budgets.

Berichterstatter Abg. Dr. Ritter v. Meznik betont, dass die Person des Eisenbahnministers die von mancher Seite geäusserte Besorgniss nicht gerechtfertigt habe; er sei gewiss nicht als ein General aufgetreten, und die Stimmung habe sich in eine vertrauensvolle verwandelt. Der dem Statute gemachte Vorwurf, dass der Militärverwaltung ein grösserer Einfluss auf das Eisenbahnwesen eingeräumt worden sei, sei nicht zutreffend; es sei nichts geändert worden. Jeder Eisenbahnminister müsse sich den bestehenden Gesetzen fügen. Auch der Vorwurf, dass das neue Statut allzu centralistisch sei, entbehre der Begründung. Dasselbe sei mehr ein Schritt zur Decentralisation. Mit seiner Anregung der Erhöhung der Eisenbahntarife sei Abg. Dr. Kaizl der Rufer in der Wüste. Er finde da wenig Gesinnungsgenossen. Die Erklärung des Herrn Eisenbahnministers, dass er vor Allem die Stabilität der Eisenbahntarife anstreben werde, sei mit voller Befriedigung aufzunehmen. Der Berichterstatter bespricht sodann mehrere in der Debatte vorgebrachte Wünsche und Anregungen. Es seien auch der Nordbahn Vorwürfe gemacht worden. Die Nordbahn, welche musterhaft verwaltet sei, habe den grössten Pensionsfond und gewähre auch ihren Bediensteten die günstigste Situation. Der Dienst bei der Nordbahn werde daher dem Dienste bei allen anderen Privatbahnen, ja selbst dem bei der Staatsbahn vorgezogen. Die Pensionsverhältnisse stehen bei der Nordbahn viel günstiger als bei anderen Bahnen. Schliesslich ersucht der Berichterstatter um Annahme der von ihm vertretenen Budgetposten.

Diese Posten werden unverändert angenommen.

Die Abgeordneten Dr. Šamánek und Genossen interpellirten den Herrn Eisenbahnminister mit Bezug auf eine Currende der Südnorddeutschen Verbindungsbahn, wonach die Stationsnamen in gemischtsprachigen Bezirken zuerst deutsch und dann böhmisch, in rein deutschen Bezirken nur deutsch auszurufen seien. Die Interpellanten fordern die Annullirung dieser Currende und eine Anordnung, wonach in den überwiegend böhmischen Orten immer zuerst böhmisch und in überwiegend

deutschen Orten die Stationsbenennung auch böhmisch ausgerufen werden soll.

Die Abgeordneten Špindler und Genossen interpellirten den Herrn Eisenbahnminister in Angelegenheit der von der Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft geplanten Tariferhöhung.

Die Abgeordneten Bazzanella und Genossen besprachen einen am 11. November 1895 erfolgten Fall der Uebertretung des Eisenbahn-Betriebsreglements durch Officiere und fordern, dass die Regierung eine Gesetzesvorlage wegen Abänderung des Militär-Strafgesetzbuches einbringe, wonach die von Civilisten in ihrer Ehre sich verletzt haltenden Militärpersonen gegen den angeblichen Beleidiger keine anderen Rechte haben sollen als die den Civilisten im gleichen Falle gegen Militärpersonen zustehenden.

In der 469. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 20. März besprach in der Debatte über das Capitel „Subventionen an Verkehrsanstalten"

Abg. Borčić die Verhältnisse des Oesterreichischen Lloyd und klagte insbesondere darüber, dass die Lloydverwaltung auf die Wünsche Dalmatiens in sprachlicher Beziehung keine Rücksicht nehme. Der Schiffspark des Lloyd lasse in technischer Hinsicht viel zu wünschen übrig, ebenso die Fahrgeschwindigkeit. Es gebe Waarendampfer, die selbst bei gutem Wetter nicht im Stande seien, mit der vorgeschriebenen Minimalgeschwindigkeit zu fahren. Der Verkehr längs der dalmatinischen Küste sei besonders mangelhaft. Redner kritisirte das mit einem Kostenaufwande von 460.000 fl. gebaute neueste Lloydschiff „Graf Wurmbrand". Dieses Schiff habe zahlreiche Gebrechen und keine Bequemlichkeiten; dies hätte vermieden werden können, wenn die Lloydverwaltung ihre Capitäne zu Rathe gezogen hätte. Man präge aber dem Lloyd einen ausgesprochen bureaukratischen Charakter auf. Die Löhne der unteren Organe beim Lloyd seien sehr niedrig, dagegen werden viele neue Stellen creirt, die ganz überflüssig seien. Es wäre angemessener, die Gehalte der Seeleute zu erhöhen. Auch die Pensionen der Angestellten seien minimal. Redner kritisirte endlich die Fahrpläne des Lloyd und bemerkte, die Anstalt sollte doch eigentlich den anderen Schiffahrtsgesellschaften voranleuchten. Der Handelsminister möge dieser Angelegenheit seine vollste Aufmerksamkeit widmen, insbesondere möge er sich der unteren Angestellten wärmstens annehmen.

Abg. Mauthner: Der Abg. Borčić hat dem Lloyd ein ganzes Sündenregister vorgeworfen. Ich muss bemerken, dass ich Verwaltungsrath des Lloyd bin, und zwar von der Regierung ernannt, also in gleicher Weise die Interessen der Gesellschaft wie die allgemeinen Interessen, welche die Regierung zu wahren hat, zu vertreten berufen bin. Darum, glaube ich, wird man es mir nicht übelnehmen, wenn ich gegen diese Beschuldigungen einige Worte vorbringe. Redner bemerkt zunächst in Bezug auf die Sprachenfrage, dass in früherer Zeit allerdings Klagen über die Zurücksetzung der croatischen Sprache vorkamen, dass aber in letzter Zeit solche nicht mehr gehört wurden. Die Agenten des Lloyd haben den strengen Auftrag, sich jeder Thätigkeit in politischer oder nationaler Beziehung strengstens zu enthalten und kommen diesem Auftrage auch nach. (Abg. Borčić: O nein!) Ich wäre sehr dankbar, wenn mir einzelne Fälle genannt würden; die Lloydverwaltung wird keinen Anstand nehmen, Abhilfe zu schaffen. Der Abg. Borčić hat sich weiter über die Qualität und Sicherheit der Lloydschiffe ausgesprochen und besonders zwei Schiffe als gefährlich bezeichnet: „Malta" und „Tibisco". (Abg. Borčić: Sie sind auch gefährlich!) Ich gestehe das zu, aber sie sind ausser Betrieb gesetzt.

Die Verwaltung des Lloyd hat für Dalmatien sehr viel gethan, und es ist bedauerlich, dass ein Land, für welches der Lloyd so viel materielle Opfer brachte, hiefür nicht die geringste Anerkennung hat. (Abg. Borčić: Wir spüren nichts!) Die neue Lloydverwaltung besteht erst seit dem Jahre 1893. Ein Zeitraum von drei Jahren ist für eine Schiffahrtsunternehmung kein grosser. Die Thätigkeit des Lloyd war während dieses Zeitraumes eine enorme, sofern man seine Verhältnisse in Betracht zieht. Speciell für Dalmatien wurden drei Schiffe gebaut: „Trieste", „Metkovich" und der „Graf Wurmbrand". Alle Passagiere, welche mit diesen Schiffen fuhren, sind zufrieden. Allerdings wendet der Abg. Borčić ein, es werden nur Vergnügungsreisen gemacht. Es liegt aber doch wohl im Interesse von Dalmatien, wenn auch einmal ein Fremder hinkommt. Die Lloydverwaltung hat geglaubt, es liege im Interesse von Dalmatien, wenn Vergnügungsreisen veranstaltet werden. Dass man dazu Schiffe mit dem grössten Fassungsraume verwendet und den Reisenden den grössten Comfort bietet, ist natürlich. (Abg. Borčić: Den ganzen Sommer werden nur Vergnügungsreisen gemacht!) Es werden im Ganzen vier Vergnügungsreisen gemacht, und da mit Ausnahme des Montag täglich ein Schiff von Triest nach Dalmatien geht, kann man doch nicht behaupten, dass nur Vergnügungsreisen gemacht werden.

Was die Sicherheit betrifft, ist mir nicht bekannt, dass seit dem Bestande der neuen Verwaltung in Dalmatien Unglücksfälle geschehen wären. (Abg. Borčić: Schraubenbrüche!) Schraubenbrüche, einer oder zwei. Das ist aber auch erklärlich. Wir haben unsere Schiffe auf den ersten Schiffswerften in England erbauen lassen. Ein Schraubenbruch kann aber auf jedem neuen Schiffe vorkommen, und die Erfindung ist noch nicht gemacht, die davor bewahren würde. Es gibt keine Gesellschaft, bei der so wenig Unglücksfälle vorkommen wie bei dem Lloyd. Unsere Capitäne und unsere Officiere bilden ein ausgezeichnetes Corps, das nicht nur in Oesterreich, sondern bei allen seefahrenden Nationen anerkannt ist. Dieser tüchtigen Leitung haben wir es zu verdanken, dass so wenig Unglücksfälle geschehen. Der Abg. Borčić sagt, die Kessel springen. (Abg. Borčić: Nein, sie sind schlecht!) Ich bitte die Beurtheilung der Frage, ob die Kessel schlecht sind, den Fachmännern zu überlassen. Erst wenn sie gesprungen sein werden, können Sie sagen, sie sind schlecht. Die Kessel werden von Fachmännern geprüft, auch amtlich untersucht. Selbst der beste Kessel kann springen. Thatsache aber ist, dass solche Kesselsprünge in der letzten Zeit nicht vorkamen. (Abg. Borčić: Weil man mit kleiner Geschwindigkeit fährt!) Als jüngst ein Schiff von Alexandrien zurückfuhr und Schaden nahm, sagte man: Geschieht Euch schon recht, warum seid Ihr so schnell gefahren? In Dalmatien aber fährt man zu langsam.

Der Lloyd hat den „Graf Wurmbrand" gebaut, der 14, 15 Meilen fährt. Wer fährt denn damit? Das Schiff hat bei einer Reise eine durchschnittliche Einnahme von 800 fl. und jede solche Reise kostet dem Lloyd 2000 fl. (Abg. Borčić: Er fährt 16 Meilen, so viel haben wir nicht verlangt.) Der fährt den Herren also wieder zu schnell. Der „Graf Wurmbrand" hat 400.000 fl. gekostet, der Lloyd verliert an ihm 60.000 bis 80.000 fl jährlich, die ersten Techniker unserer Seemarine haben denselben als ein ausgezeichnetes Schiff bezeichnet, aber der Abg. Borčić ist mit ihm nicht zufrieden.

Redner führte sodann aus, dass während der „Graf Wurmbrand" in 26 bis 27 Stunden nach Cattaro fährt, die Waarenschiffe vier Tage brauchen. Das habe seinen Grund darin, dass sie auch die kleinsten Häfen anlaufen müssen. Daraus erwachsen dem Lloyd sehr bedeutende Kosten. Es kommen aber immer neue Ansuchen, noch kleinere Häfen anzulaufen. Der Lloyd sei vertragsmässig verpflichtet, für den dalmatinischen Verkehr Dampfer von mindestens 700 Tonnen zu haben. Sein Betrieb sei ein unverhältnissmässig theuerer als der der kleinen Privatgesellschaften. Da von den Abgeordneten aus Dalmatien in früherer Zeit immer darüber geklagt wurde, dass der Lloyd der Privatschiffahrt Concurrenz mache, habe sich der Lloyd auf Wunsch der Regierung einverstanden erklärt, ein Cartell mit diesen Schiffahrtsgesellschaften abzuschliessen. Dieses Cartell gereicht ihm zum grossen Nachtheile; er habe aber das Opfer gebracht, weil er glaubte, damit wenigstens theilweise Dalmatien zufriedenzustellen. Leider sei das nicht der Fall. Der Abg. Borčić möge doch positive Vorschläge machen.

In Betreff der Bezahlung der Angestellten des Lloyd bemerkte Redner unter Anderem, dass der Generaldirector des Lloyd ein hervorragender Fachmann sei, so dass die Verwaltung sich glücklich schätzte, ihn für den Lloyd gewinnen zu können. Was die Verwaltung des Lloyd anbelange, so kommen dem Redner aus allen geschäftlichen Kreisen nur Ausdrücke der Anerkennung zu, und er habe in den letzten drei Jahren aus diesen Kreisen gar keine Klagen über den Lloyd gehört. Auch an die Regierung, welche früher mit Klagen bestürmt wurde, kommen aus den Kreisen der Exporteure keine Beschwerden. Es könne also die Verwaltung doch nicht so schlecht sein, wie sie der Abg. Borčić hier schilderte.

In Bezug auf die Gehalte der Officiere und Capitäne erinnerte Redner noch daran, dass zu den betreffenden Beträgen doch auch gerechnet werden müsse, dass die Leute fast das ganze Jahr hindurch eingeschifft seien und an Bord umsonst und sehr gut leben. Es wurde gesagt, man könnte bei den höheren Stellen 200.000 fl. ersparen und dieses Geld der Mannschaft geben. Dieses Kunststück ist undurchführbar, nachdem alle hohen Stellen zusammen lange nicht diesen hohen Betrag erfordern. Die Vorwürfe in Bezug auf die schlechten Verbindungen im Orient und der Levante könnten sich nur auf ein früheres Stadium beziehen. Redner schloss mit der Erklärung, dass er den Abg. Borčić nicht gern provocirt haben möchte, mit dem wenigen Vorgebrachten aber doch den Eindruck erweckt zu haben hoffe, dass der Lloyd nicht jenes Urtheil verdiene, welches vom Abg. Borčić über ihn gefällt wurde.

Das Capitel „Subventionen an Verkehrsanstalten", sowie die übrigen noch in Verhandlung gestandenen Capitel wurden sodann angenommen, womit der Staatsvoranschlag erledigt ist.

Das Finanzgesetz wurde ohne Debatte angenommen und sodann das ganze Budget auch in dritter Lesung erledigt.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Linie Wien—Krakau: Verstärkung von Uebergangsstegen.) Das Project für die Verstärkung der Uebergangsstege in den Stationen Prerau, Mähr.-Ostrau und Oderberg wurde genehmigt. [E.-M.-Z. 2143/I.]

— (Linie Nezamislitz — Olmütz — Sternberg: Herstellung eines neuen Verladegeleises.) Das Project, betreffend die Herstellung eines neuen Verladegeleises in der Station Bedihost, wurde genehmigt. [H.-M.-Z. 3408.]

— (Linie Lundenburg—Brünn: Umlegung und Entwässerung der Strassengasse in Brünn: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Brünn hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes für die Umlegung und Entwässerung der Strassengasse in Brünn, dann für die Construction der Ueberbrückung derselben im Bereiche des im Umbau begriffenen Nordbahnhofes für den 30. März anberaumt, und wurde mit der Leitung der Commission der k. k. Bezirkshauptmann G. Nischelwitzer betraut. [G.-I.-Z. 5673.]

Südbahn-Gesellschaft. (Linie Wien — Triest: Herstellung einer Gasleitung.) Das Project, betreffend die Herstellung einer Gasleitung südlich der Station Mödling der Linie Wien—Triest für Zwecke der Mödlinger Gasunternehmung Brock, Baechle und Lenz, wurde genehmigt. [E.-M.-Z. 1045/I.]

— (Herstellung eines Wasserablaufcanals.) Das Project, betreffend die von der Marktgemeinde Mürzzuschlag beabsichtigte Herstellung eines Wasserablaufcanals auf Bahngrund in km 117·2/4 der Linie Wien—Triest, wurde genehmigt. [E.-M.-Z. 699/I.]

— (Zubauten bei den Wächterhäusern Nr. 390 und 402.) Für das Project zur Herstellung eines Kellers behufs Unterbringung von Lebensmitteln zum Wächterhause Nr. 390 bei km 248·8/9, sowie eines Stalles zum Wächterhause Nr. 402 bei km 258·7/8 der Linie Wien—Triest wurde der Bauconsens ertheilt. [E.-M.-Z. 2359.]

— (Linie Marburg — Franzensfeste: Herstellung eines Wasserablaufcanals in Klagenfurt.) Das Namens der Stadtgemeinde Klagenfurt eingereichte Project, betreffend die Herstellung eines Wasserablaufcanals auf Bahngrund nächst der Station Klagenfurt, wurde genehmigt. [E.-M.-Z. 1475/I.]

— (Linien Bruck — Leoben und Pragerhof—Budapest: Ausgestaltung von centralen Weichenstellanlagen.) Die Projecte, betreffend die Ausgestaltung der centralen Weichenstellanlagen in den Stationen Niclasdorf, Sternthal, Achau und Münchendorf mit Fahrstrassensignalen, wurden genehmigt. [H.-M.-Z. 2207.]

— (Leoben - Vordernberger Bahn: Industriegeleise der Alpinen Montangesellschaft in der Hütte Donawitz.) Auf Grund des Ergebnisses der am 7. Jänner durchgeführten politischen Begehung des Projectes für die Herstellung eines Industriegeleises in der Hütte Donawitz der Oesterr.-Alpinen Montangesellschaft wurde für dieses Project der Bauconsens ertheilt. [E.-M.-Z. 287/I.]

Projectirte Localbahn Linz-Kleinmünchen. (Anordnung der Trassenrevision.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 6. März die k. k. Statthalterei in Linz beauftragt, hinsichtlich des von der Oesterr. Eisenbahn-Verkehrsanstalt vorgelegten Vorprojectes für eine schmalspurige, alternativ mit elektrischer oder Dampfkraft zu betreibende Localbahn mit durchgängiger Strassenbenützung von Linz nach Kleinmünchen mit einer Abzweigung zum Donau-Umschlagsplatze Linz im Sinne der bestehenden Vorschriften die Trassenrevision einzuleiten. [E.-M.-Z. 1095.]

Projectirte Localbahn Tetschen-Schönfeld. (Anordnung der Trassenrevision und Stationscommission.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 6. März die k. k. Statthalterei in Prag beauftragt, hinsichtlich des vom Actionscomité für die Nordböhmische Industriebahn im Kamnitz- und Kreibitzthale vorgelegten Vorprojectes für eine schmalspurige Localbahn von der Station Tetschen der Oesterr. Nordwestbahn nach der Station Schönfeld der Böhm. Nordbahn mit den Abzweigungen von der Projectsstation Loosdorf-Heidenstein nach Dobern, sowie von Windisch-Kamnitz nach der Station Böhmisch-Kamnitz der Böhm. Nordbahn und zur Papierfabrik in Ober-Kamnitz im Sinne der bestehenden Vorschriften die Trassenrevision in Verbindung mit der Stationscommission einzuleiten. [H.-M.-Z. 64.535 ex 1895.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. Oesterr. Staatsbahnen. (Locomotivprüfungen.) In der Zeit vom 10. October bis 20. December 1895 wurden 18 Stück für die Linien der k. k. Oesterr. Staatsbahnen bestimmte Güterzugs-Compound-Locomotiven mit Schlepptender der technisch-polizeilichen Prüfung unterzogen. Dieselben sind gleichartig nach den mit Handelsministerial-Erlass vom 28. März 1893, Z. 11.767, genehmigten Typenplänen theils in der Locomotivfabrik zu Wiener-Neustadt, theils in jener der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft erbaut und gehören sämmtlich der Serie III c an. Die Kessel derselben wurden laut Certificat der gesetzlichen Probe mit anstandslosem Ergebnisse unterzogen. Die Locomotiven haben drei Achsen, von denen die zweite die Triebachse ist. Laufachsen sind nicht vorhanden. Die drei Achsen sind mit einander gekuppelt. Die Maschinen haben Compoundeinrichtung, horizontale aussenliegende Cylinder, innenliegende Frames, die Steuerung zeigt die Construction nach Heussinger, ist aussenliegend, und geschieht die Umsteuerung mittelst Schraube und Hebel combinirt. Das Kesselgewicht wird durch sechs Blattfedern auf die Achsen übertragen, und ist über der dritten Achse eine Quertraverse vorhanden. Der Kessel ist mit einer vollständigen Armatur ausgerüstet, und ist jede der Locomotiven noch versehen mit variablem Blascrohre, Hilfsgebläse, zwei Stück Injectoren nach Friedmann, gewöhnlichem Sandstreuapparat, Funkenfänger mit Sieb, Vacuum- und Spindelbremse, Dampfheizungseinrichtung, Geschwindigkeitsmesser nach Haushälter, und ist die Anfahrtsvorrichtung der Compoundmaschinen nach dem Systeme Gölsdorf. Die Spurweite ist normal, und beträgt das Totalgewicht jeder dieser Maschinen 42 t. Die Probefahrten wurden auf der 11·9 km langen Strecke Wien—Purkersdorf der westlichen Staatsbahnen unternommen und hiebei maximale Geschwindigkeiten von 64 bis 73 km und Durchschnittsgeschwindigkeiten von 45 bis 54 km per Stunde erreicht. Da sämmtliche 18 Locomotiven selbst bei der erreichten höchsten Geschwindigkeit einen vollkommen ruhigen und sicheren Gang bewahrten, wurden dieselben im Hinblicke auf das anstandslose Ergebniss dieser technisch-polizeilichen Prüfungen dem öffentlichen Zugförderungsdienste auf den k. k. Oesterr. Staatsbahnen übergeben. [Z. 1898/I.]

Buschtěhrader Eisenbahn. (Aenderung der Einfahrtssicherungsanlage in der Station Smečna-Sternberg.) In Folge der im Laufe dieses Jahres zu bewirkenden Erweiterung der Stationsanlage in Smečna-Sternberg durch Verlängerung der bestehenden drei Stationsgeleise und Ausführung eines neuen vierten Geleises wird eine Aenderung der Einfahrtssicherungsanlage in dieser Station erforderlich. Es werden nämlich jene beiden Wechsel, mittelst welcher das neue (vierte) Geleise, das auch als Einfahrtgeleise zu dienen hat, in das bestehende Nachbargeleise eingebunden wird, in die Einfahrtssicherungsanlage einbezogen werden. Bei diesem Anlasse wird auch eine Aenderung der Fahrstrassen vorgenommen. [G.-I.-Z. 3486.]

Oesterr. Nordwestbahn. (Einführung der Dampfheizung bei Personen- und Gepäckswagen.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat der Centralverwaltung der Oesterr. Nordwestbahn und Süddeutschen Verbindungsbahn die erbetene Bewilligung zur Anbringung von Dampfheizungseinrichtungen bei 40 Tenderlocomotiven und 346 verschiedenen Personen- und Gepäckswagen, sowie von Dampfheizleitungen bei 50 Güter- und Postconducteurwagen ertheilt. [Z. 71.804 ex 1895.]

— (Umgestaltung der Sicherungsanlage in der Station Iglau) Die centrale Stellanlage nebst Weichenverriegelung zur Sicherung des Verkehres der ein- und ausfahrenden Züge der k. k. Oesterr. Staatsbahnen in der Station Iglau wurde durch eine Anlage zur Sicherung der Ein- und Ausfahrten nicht blos der vorgenannten Züge, sondern auch jener der Oesterr. Nordwestbahn und zur centralen Stellung der Weichen ersetzt. [G.-I.-Z. 1527.]

Zusammenstellung

der im Monate Februar 1896 bei den Zügen mit Personenbeförderung in den Endstationen vorgekommenen Verspätungen.

Bezeichnung der Bahnen	In Verkehr gesetzte Züge: Schnellfahrende Züge	Personenzüge	Gemischte Züge	Im Ganzen	Verspätungen in den Endstationen: bei den schnellfahrenden Zügen über 10 Minuten	bei den Personenzügen über 20 Minuten	bei den gemischten Zügen über 30 Minuten	Im Ganzen	in Percenten der Gesammtzahl der Züge	Diese Verspätungen wurden veranlasst durch: Abwarten von Zügen	Post- und Polizei-Amtshandlungen	Unregelmässigkeit im Fahrdienste und aussergewöhnlichen Verkehr	atmosphärische Einflüsse	Hindernisse auf der Bahn	falsche Handhabung der Betriebseinrichtungen	mangelhaften Zustand der Bahn	Schadhaftwerden von Fahrzeugen	andere Gründe	Zahl jener Züge, durch deren Verspätung Anschlüsse nicht vollzogen werden konnten
	Anzahl									Anzahl der Veranlassungen									
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen:																			
Westliche Linien	1439	16.203	5.791	23.433	40	82	29	151	0·6	98	8	136	2	.	.	.	1	.	4
Nordöstliche Linien	232	3.395	3.888	7 515	6	54	54	114	1·5	33	5	132	15	.	.	.	.	1	1
Dalmatiner Staatsbahn	.	256	.	256	.	.	.	.	0·0	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Istrianer Staatsbahn	58	567	262	887	2	5	4	11	1·2	11	.	14	.	.	.	.	.	.	.
Privatbahnen:																			
Aussig-Teplitzer Eisenbahn	.	407	319	726	.	2	1	3	0·4	.	.	.	.	3	.	.	.	.	2
Böhmische Nordbahn-Gesellschaft	174	1.073	783	2.030	.	.	.	.	0·0	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Buschtěhrader Eisenbahn	116	348	1.479	1.943	2	5	7	14	0·7	5	3	4	4	4	.	.	.	.	3
Eisenbahn Wien-Aspang	.	294	692	986	.	3	.	3	0·3	3	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Graz-Köflacher Eisenbahn	.	203	174	377	.	1	2	3	0·7	1	.	1	1	.	.	.	.	.	.
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	492	4.229	4.076	8.797	22	40	7	69	0·7	56	1	20	22	.	.	.	5	.	10
Kaschau-Oderberger Eisenbahn	58	464	.	522	1	1	.	2	0·3	.	.	1	.	1	.	.	.	.	1
Leoben-Vordernberger Eisenbahn	.	174	58	232	.	.	.	.	0·0	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Oesterr. Nordwestbahn	350	4.359	464	5.173	13	7	.	20	0·3	9	.	6	.	.	.	.	.	.	3
Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Ges.	497	4.719	3.103	8.319	24	39	3	66	0·7	47	.	27	12	4	.	.	.	.	.
Ostrau-Friedlander Eisenbahn	.	232	38	270	.	1	.	1	0·3	1	.	1	.	.	.	.	.	.	.
Südbahn-Gesellschaft	713	4.689	667	6.069	35	46	6	87	1·4	69	4	16	42	.	.	.	1	.	24
Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn	.	1.371	203	1.574	.	3	.	3	0·1	10	.	.	.	.	.	.	.	.	4
Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter B.	.	174	261	435	.	.	8	8	1·8	.	.	8	.	.	.	.	.	.	.
Wiener Verbindungsbahn	41	1.226	.	1.267	.	.	.	.	0·0	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Totale	4170	44.383	22.258	70.811	145	289	121	555	.	343	21	366	98	12	.	.	7	1	52

Nach den in Percenten der Gesammtzahl der Züge ausgewiesenen Verspätungen ist die Reihenfolge der Bahnen nachstehende:

1. Dalmatiner Staatsbahn . . . . 0·0 pCt.
2. Böhmische Nordbahn-Gesellschaft . . . . 0·0 „
3. Leoben-Vordernberger Eisenbahn . . . . 0·0 „
4. Wiener Verbindungsbahn . . . . 0·0 „
5. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn . . . . 0·1 „
6. Eisenbahn Wien-Aspang . . . . 0·3 „
7. Kaschau-Oderberger Eisenbahn . . . . 0·3 „
8. Oesterr. Nordwestbahn . . . . 0·3 „
9. Ostrau-Friedlander Eisenbahn . . . . 0·3 „
10. Aussig-Teplitzer Eisenbahn . . . . 0·4 „
11. K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen (westliche Linien) . . . . 0·6 pCt.
12. Buschtěhrader Eisenbahn . . . . 0·7 „
13. Graz-Köflacher Eisenbahn . . . . 0·7 „
14. Kaiser Ferdinands-Nordbahn . . . . 0·7 „
15. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft . . . . 0·7 „
16. Istrianer Staatsbahn . . . . 1·2 „
17. Südbahn-Gesellschaft . . . . 1·4 „
18. K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen (nordöstliche Linien) . . . . 1·5 „
19. Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn . . . . . . 1·8 „

Südbahn-Gesellschaft. (Locomotivprüfung.) Im Sinne der Bestimmungen der Eisenbahn-Betriebsordnung fand am 30. December 1895 die technisch-polizeiliche Prüfung einer für die Linien der Südbahn-Gesellschaft bestimmten Eilzugslocomotive mit Schlepptender statt, welche nach den mit Handelsministerial-Erlass vom 17. December 1887, Z. 46.793, genehmigten Typenplänen in der Locomotivfabrik zu Floridsdorf erbaut wurde. Die Locomotive gehört der Serie II c an, trägt die Inventarsnummer 387 und die Fabrikationsnummer 985, der Kessel derselben wurde der gesetzlichen Probe mit anstandslosem Ergebnisse unterzogen. Die Maschine hat im Ganzen vier Achsen, von denen die dritte die Triebachse ist. Laufachsen sind zwei vorhanden, welche in einem eigenen Truckgestell vorne liegen; die vierte Achse liegt unter der Feuerbüchse; die dritte und vierte Achse sind mit einander gekuppelt. Die Locomotive hat horizontal aussenliegende Cylinder, der Hauptrahmen ist aussenliegend, der Truckgestellrahmen für die Laufachsen innenliegend; die Steuerung nach Stephenson geschieht mit Hebel und Schraube combinirt. Das Kesselgewicht wird durch acht Blattfedern auf die Achsen übertragen, und ist zwischen der dritten und vierten Achse auf jeder Seite je ein Balancier vorhanden. Der Kessel hat vollständige Armatur. Die Maschine besitzt ausserdem: variables Blaserohr, Hilfsgebläse, zwei Injectoren nach Friedmann, gewöhnlichen Sandstreuapparat, Funkenfänger mit Sieb, nichtautomatische Vacuumbremse, auf Trieb- und Kuppelachsen, Tender und Wagenzug wirkend, Spindelbremse am Tender, Dampfheizungseinrichtung nach Haag, Vorrichtung zur Bethätigung der Bremse vom Zuge aus etc. Die Spurweite ist normal, und beträgt das Totalgewicht der Locomotive in ausgerüstetem Zustande 48 t rund. Die Probefahrt fand auf der 14·5 km langen Strecke Wr.-Neustadt—Neunkirchen der Südbahn statt, und wurde hiebei eine durchschnittliche Geschwindigkeit von 72 km und eine maximale von 100 km per Stunde erreicht, so dass kein Anstand obwaltete, die vorbeschriebene Locomotive dem öffentlichen Zugförderungsdienst auf den Linien der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft zu übergeben. [Z. 1898/I.]

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Vorgang bei der Einfahrt von Zügen auf unversicherbare Geleise in Stationen mit Central-Weichen- und Signal-Sicherungsanlagen.) Die Verwaltung der Kaiser Ferdinands-Nordbahn hat in Erfahrung gebracht, dass in Stationen mit Central-Weichen- und Signal-Sicherungsanlagen beim Einlassen eines Zuges auf ein in die Sicherungsanlage nicht einbezogenes Geleise die Uebung besteht, zur Ermöglichung des Stellens des Distanzsignales auf „Erlaubte Einfahrt" vorerst die Einfahrt auf ein versicherbares Geleise freizugeben und, wenn der Zug das Distanzsignal passirt hat, dieses, sowie den Einfahrtssemaphor rasch auf „Verbot der Fahrt" zurückzustellen, damit die nothwendige Wechselstellung auf das nicht versicherbare Geleise vorgenommen werden könne. Die Bahnverwaltung erklärte einen solchen Vorgang als unzulässig, weil es vorschriftswidrig ist, für einen einfahrenden Zug die Wechsel erst während der Einfahrt zu stellen, indem hiebei durch einen in der Hast unrichtig gestellten Wechsel ein ernster Unfall für den Zug herbeigeführt werden kann, und weil weiters auch beim Zuge selbst eine Gefahr dadurch eintreten kann, dass das Locomotivpersonale beim Zurückstellen des Einfahrtssemaphors auf „Verbot der Fahrt" in Vermuthung einer Gefahr zum raschen Anhalten des Zuges die äussersten Mittel anwenden wird. Die Bahnverwaltung hat daher angeordnet, dass die Einfahrt von Zügen auf Geleise, welche in die Sicherungsanlagen nicht einbezogen sind, thunlichst zu vermeiden und nur auf Fälle der unumgänglichsten Nothwendigkeit zu beschränken ist. Muss eine solche Einfahrt eines Zuges ausnahmsweise dennoch stattfinden, so darf in einem solchen Falle das Distanzsignal nicht auf „Erlaubte Einfahrt" gestellt werden, sondern es sind vielmehr für diese Einfahrt dieselben Verkehrungen zu treffen, wie selbe in der Signalisirungsvorschrift beim Unbrauchbarwerden der Vorrichtung zum Stellen des Distanzsignales vorgeschrieben sind. Es darf demnach ein jeder solche vor dem Distanzsignale angehaltene Zug seine Fahrt von dort erst über mündliche Verständigung durch einen von der Station entsendeten Boten oder in Folge zweifelloser, auf unzweideutige Weise gegebener Handsignale fortsetzen. Die Vorstation ist telegraphisch zu beauftragen, das Locomotiv- und Zugbegleitungspersonale des betreffenden Zuges von der Einfahrt auf ein nicht in die Sicherungsanlage einbezogenes Geleise zu verständigen und hat eine diesbezügliche Bemerkung im Stundenpasse einzutragen. [G.-I.-Z. 4502.]

Schiffahrt.

Bureau „Veritas". (Unfälle zur See im Monate Jänner.) Die Administration des Bureau „Veritas" hat die Liste der Seeunfälle veröffentlicht, welche im Laufe des Monates Jänner zur Anzeige gelangt sind. Wir entnehmen dieser Publication folgende statistische Daten: Verlust an Seglern: 26 amerikanische, 1 argentinischer, 1 brasilianischer, 1 dänischer, 7 deutsche, 31 englische, 6 französische, 7 italienische, 12 norwegische, 1 österreichisch-ungarischer, 2 russische, 5 schwedische, zusammen 100. In dieser Zahl sind 15 vermisste Schiffe mit inbegriffen. Verlust an Dampfern: 1 amerikanischer, 15 englische, 1 griechischer, 1 italienischer, 1 norwegischer, 1 spanischer, zusammen 20. In dieser Zahl sind 3 vermisste Schiffe mit inbegriffen. Ursachen der Verluste an Seglern: Strandung 47, Zusammenstoss 5, Feuer 5, gescheitert 3, abandonnirt 5, condemnirt 20, vermisst 15, zusammen 100. Ursachen der Verluste an Dampfern: Strandung 11, Zusammenstoss 3, gescheitert 2, condemnirt 1, vermisst 3, zusammen 20.

Verschiedene Mittheilungen.

Sachverständige für das Enteignungsverfahren. (Liste des Lemberger Oberlandesgerichtes für 1896.) In dem Verzeichnisse der Sachverständigen für das Enteignungsverfahren im Jahre 1896 sind 24 für Eisenbahnzwecke aufgenommen, daher um 4 mehr als im Vorjahre. [E.-M.-Z. 2039/I.]

Firmaprotokollirungen. In dem Handelsregister des k. k. Handelsgerichtes Wien wurde am 28. Februar bei der Firma

„K. k. priv. Böhmische Westbahn in Liquidation"

eingetragen, dass sich diese Actiengesellschaft nunmehr auf die in der Generalversammlung der Actionäre vom 18. December 1895 beschlossenen und mit Erlass des k. k. Ministeriums des Innern vom 20. Februar 1896, Z. 3866, genehmigten, theilweise geänderten Statuten gründet. Die entgegenstehende Eintragung wurde gelöscht.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des LX. Stückes.) Das am 20. März herausgegebene LX. Stück enthält unter

Nr. 2084: Kundmachung der kgl. Landesregierung in Agram vom 4. März 1896, Z. 12.709, betreffend die Beschränkung der Einfuhr von Klauenthieren aus Dalmatien nach Croatien-Slavonien.

Nr. 2085: Kundmachung der kgl. Landesregierung in Agram vom 4. März 1896, Z. 12.735, betreffend die Beschränkung der Einfuhr von Klauenthieren aus dem Herzogthume Salzburg nach Croatien-Slavonien.

Nr. 2086: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Dalmatien vom 12. März 1896, Z. 7184, betreffend die bedingungsweise Gestattung der Einfuhr von Schlachtrindern aus den seuchenfreien Bezirken Bosniens und der Herzegowina nach Dalmatien.

Nr. 2087: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Schlesien vom 17. März 1896, Z. 5119, betreffend die Beschränkung des Verkehres mit Klauenthieren aus Galizien nach Schlesien.

Nr. 2088: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Bosnien und die Herzegowina vom 7. März 1896, Z. 29.232, betreffend die Sperre des Bezirkes Ljubuški für den Verkehr mit Klauenthieren.

— (Inhalt des LXI. Stückes.) Das am 21. März herausgegebene LXI. Stück des obenannten Blattes enthält unter

Nr. 2089: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Salzburg vom 12. März 1896, Z. 3087, betreffend die Bestimmung der Stationen Salzburg-Itzling und Oberndorf der Salzburg-Oberndorfer Localbahn als Ein- und Ausladestationen für Transporte von Wiederkäuern und Schweinen.

— (Inhalt des LXII. Stückes.) Das am 23. März herausgegebene LXII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2090: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Tirol und Vorarlberg vom 18. März 1896, Z. 8252, betreffend die Gestattung der Einfuhr von Schweinen aus der Bukowina nach Tirol und Vorarlberg.

— (Inhalt des LXIII. Stückes.) Das am 24. März herausgegebene LXIII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2091: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Niederösterreich vom 21. März 1896, Z. 27.505, betreffend die Gestattung der Einfuhr von Schweinen aus dem Comitate Kolozs und dem Stadtgebiete Kolozsvár in Ungarn nach Wien St. Marx auf den freien Markt.

Personal-Nachrichten.

Se. k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 29. Februar allergnädigst zu gestatten geruht, dass der geheime Rath und Sectionschef im Eisenbahnministerium Dr. Heinrich Ritter v. Wittek den kgl. bayerischen Verdienstorden vom heiligen Michael I. Classe;

der Sectionschef und Vorstand der General-Inspection der österr. Eisenbahnen Rudolf Freiherr v. Lilienau den kgl. bayerischen Verdienstorden vom heiligen Michael II. Classe mit dem Sterne;

der Capitän der Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterr. Lloyd in Triest Eugen Mecozzi den kaiserl. ottomanischen Medschidje-Orden IV. Classe;

der Director der kgl. rumänischen Schiffswerfte in Turn-Severin Carl Neumann das Officierskreuz des kgl. serbischen Takowo-Ordens, sowie das Ritterkreuz des Ordens der rumänischen Krone;

der Oberinspector der Oesterr. Staatsbahnen und Betriebsdirector-Stellvertreter Carl Pascher in Wien das Officierskreuz des kgl. rumänischen Ordens „Stern von Rumänien";

der Director der Salzkammergut-Localbahn Conrad Prandl in Salzburg das Officierskreuz des Ordens der rumänischen Krone;

der Capitän I. Classe der Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterr. Lloyd Johann de Grisogono in Triest das Ritterkreuz des kgl. griechischen Erlöser-Ordens und die kaiserl. ottomanische Rettungsmedaille;

der Agent der Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterr. Lloyd Antonio Brazzafolli in Patras das silberne Ritterkreuz des kgl. griechischen Erlöser-Odens, und

der Hafencapitanats-Adjunct in Antivari Ilija Mijajlović den fürstlich montenegrinischen Danilo-Orden V. Classe annehmen und tragen dürfen.

Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Angabe der Berichtigung, beziehungsweise Umschreibung derselben	Bemerkungen
21	Nr. 33 vom 21. März 1896	656	Südbahn-Gesellschaft		Sämmtliche in der Rubrik 4 bezeichneten Güter	Balaton-Szt. György	Wien (Matzleinsdorf), bezw. Wien-Südbahnhof	In der Rubrik 5 für die Transportstrecke „von" „nach" ist unter der Relation „Balaton-Szt. György—Wien (Matzleinsdorf), bezw. Wien-Südbahnhof" zu setzen: „und vice versa"	

K. k. Oesterr. Staatsbahnen.

Offert-Ausschreibung.

Zur **Ausrüstung** der im October 1896 zur Eröffnung kommenden **Staatsbahnlinie Halicz—Ostrów** und der **Linie Tarnopol—Kopyczynce** der Ostgalizischen Localbahnen wird die **Lieferung der erforderlichen Inventargegenstände** im öffentlichen Offertwege vergeben, und zwar:

Gruppe	Nähere Bezeichnung der zu liefernden Gegenstände	Approximativer Kostenbetrag der Linie Halicz—Ostrów	Approximativer Kostenbetrag der Linie Tarnopol—Kopyczynce
		Gulden	Gulden
I	Einfache angestrichene und unangestrichene Möbel	4.800	1.300
II	Feinere Möbel mit Anstrich	5.200	2.000
III	Harte gebeizte und polirte und amerikanisch fournirte Möbel	2.000	1.300
IV	Gepolsterte Ruhebetten und gepolsterte Möbel	1.550	400
V	Uhren	1.100	400
VI	Eiserne Oberbau- und andere Werkzeuge und Ballenkarren	2.600	1.600
VII	Hölzerne Werkzeuge, Geräthe, Karren, Wasserbottiche und Schiebtruhen	3.800	2.400
VIII	Laternen	3.150	1.400
IX	Spenglerwaaren exclusive Laternen	1.800	800
X	Gusseiserne Laternensäulen	1.100	400
XI	Cassen, Billetkästen, Plombirzangen	3.100	1.400
XII	Feuerspritzen	1.800	700
XIII	Decimal- und Centimalwaagen	1.700	900
XIV	Eiserne Möbel	500	300
XV	Gestählte Werkzeuge, metallene Kurzwaaren, Werkzeug-Garnituren, Winden und Feilen	2.400	1.000
XVI	Wagendecktücher	800	700
XVII	Bürstenbinderwaaren	120	70
XVIII	Luster und Lampen	1.600	500
XIX	Seilerwaaren	170	100
XX	Glocken aus Metallguss	300	100
XXI	Taschnerwaaren, Signalfahnen	300	200
XXII	Wechsel-Laternen	500	400
	Summa	40.390	18.370

Die zur Lieferung ausgeschriebenen **Gegenstände müssen verpackt und inclusive aller Nebenspesen franco einer Station der k. k. Staatsbahnen bis 1. September 1896** geliefert werden.

Offertformularien, Lieferbedingnisse und Pläne, sowie die speciellen Bestimmungen für die Einbringung der Offerte können bei der gefertigten k. k. General-Direction (Fünfhaus, Westbahnhof, Fachabtheilung II), ferner bei den k. k. Eisenbahn-Betriebsdirectionen Krakau, Lemberg und Stanislau für beide Linien und bei der k. k. Eisenbahn-Bauleitung Tarnopol I für die Linie Halicz—Ostrów, beziehungsweise Tarnopol II für die Linie Tarnopol—Kopyczynce eingesehen und bezogen werden.

Die bezüglichen Angebote, welche für jede der Linien Halicz—Ostrów, beziehungsweise Tarnopol—Kopyczynce separat einzubringen sind und welche sich auf mehrere oder einzelne der (ad I—XXII) verzeichneten Gegenstände beziehen dürfen, sind, unter Benützung der vorgeschriebenen Offertformularien versiegelt spätestens bis 9. April 1896, 12 Uhr Mittags, bei der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen in Wien einzureichen.

Hiebei unterliegen die auf die Linie Tarnopol—Kopyczynce bezüglichen Offerte sammt Beilagen der Stempelpflicht.

Die Offerenten haben sechs Wochen vom obigen Einreichungstermine ab im Worte zu bleiben.

Die Eröffnung der eingelangten Offerte wird zwei Stunden nach Schluss des Einreichungstermines durch die hiezu bestimmte Commission bei der gefertigten General-Direction stattfinden. Es steht den Offerenten frei, dieser Offerteröffnung anzuwohnen.

Wien, im März 1896.

Die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

A. priv. Buschtěhrader Eisenbahn.

Concurs-Ausschreibung.

Bezeichnung der zu besetzenden Stellen	Benennung der Behörde, Unternehmung etc., bei welcher die Stelle in Erledigung gekommen	Mit dieser Dienstesstelle verbundene Bezüge an: Gehalt	Quartiergeld	Emolumente	Taggeld	Erforderliche Kenntnisse und sonstige Bedingungen zu deren Erlangung	Ob für den betreffenden Dienstposten erforderlich ist: eine Probepraxis und von welcher Dauer	Die Ablegung einer Prüfung und aus welchen Gegenständen	Behörden, Aemter, Unternehmungen etc., wo die Competenzgesuche einzubringen sind	Bewerbungstermin und von welchem Zeitpunkte an gerechnet
1 Diurnist	General-Direction der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn	—	—	—	fl. 1	Deutsche und böhmische Sprache, Nachweis einer Vorbildung entsprechend dem Lehrziele der Unterabtheilung einer Mittelschule oder einer äquiparirenden Militärschule; eventuell durch Ablegung einer Aufnahmeprüfung	Probepraxis abhängig von der Qualification und Verwendbarkeit	—	General-Direction der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn	Vier Wochen vom 31. März 1896 an
1 Diurnist		—	—	—	fl. 1·10			—		
1 Telegraphen-Gehilfe provisorisch		—	—	—	fl. 1			Aus der Instruction für den Telegraphendienst nach Ablauf eines Monates nach dem Dienstantritte		
2 Stations-Aufseher-Aspiranten		—	—	—	fl. 1	Richtiges Farbenunterscheidungsvermögen		Aus den einschlägigen Dienstinstructionen innerhalb 6 Monaten bis zu einem Jahre nach dem Dienstantritte		
1 Magazinsdienst-Aspirant		—	—	—	fl. 1	Deutsche und böhmische Sprache, Lesen und Schreiben, Fertigkeit im Rechnen, richtiges Farbenunterscheidungsvermögen				
6 Zugsdienst-Aspiranten		—	—	Fahrgelder	85 kr.					
6 Aushilfs-Bahnwächter		—	—	Dienstkleider	85 kr.	Deutsche oder böhmische Sprache, Lesen und Schreiben, richtiges Farbenunterscheidungsvermögen	Mindestens 9 Monate			
4 Aushilfs-Weichenwächter		—	—	Dienstkleider	85 kr.		Probepraxis abhängig von der Qualification und Verwendbarkeit			

Anmerkung. Zur Bewerbung um diese Stellen werden nur jene k. und k. Unterofficiere zugelassen, welche im Sinne des Gesetzes vom 19. April 1872, R.-G.-Bl. Nr. 60, auf Grund des ihnen ertheilten Certificates anspruchsberechtigt sind. Nicht mehr im Militärverbande stehende Personen haben auch ein von dem Gemeindevorstande ihres dauernden Aufenthaltsortes ausgestelltes Wohlverhaltungszeugniss beizubringen. Bedingung für alle Stellen ist ein Alter unter 37 Jahren, sowie gesunde und kräftige Körperconstitution, wofür der Befund des Bahnarztes massgebend ist.

Die Gesuche sind in deutscher Sprache vom Bewerber eigenhändig zu schreiben und zu fertigen. Eine Anrechnung der im Militärdienste zugebrachten Zeit findet in keinem Falle statt.

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Einführung des V. Nachtrages zu den vom 1. Jänner 1895 giltigen Tarifen und Tarifbestimmungen für den Transport von Personen und Reisegepäck auf den nicht in dem Geltungsbereiche des Zonentarifes stehenden Localbahnen.

Mit Giltigkeit vom Tage der Betriebseröffnung der Localbahn Trient-Terze (Valsuganabahn) gelangt oben bezeichneter Nachtrag zur Ausgabe.

Derselbe enthält Bestimmungen über den Personen- und Gepäckstransport, sowie Aenderungen des Haupttarifes.

Dieser Nachtrag ist um den Preis von 10 Heller bei der k. k. General-Direction und den k. k. Eisenbahn-Betriebsdirectionen erhältlich.

Wien, am 26. März 1896. [215]

Bayerisch-Schweizerischer Güterverkehr.

Ausgabe des Tarifes, Theil III, Heft 1.

Am 1. April 1896 tritt unter der Bezeichnung Theil III, Heft 1, ein Ausnahmetarif für die Beförderung von Getreide etc. von Stationen der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen nach Lindau und Stationen der Schweizerischen Nordostbahn in Wirksamkeit.

Wien, am 22. März 1896. [216]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Theil I, und Deutscher Eisenbahntarif für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen, Theil I.

Einführung von Nachträgen.

Am 1. April 1896 erscheint der Nachtrag III zu dem vom 1. April 1894 giltigen Deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Theil I.

Er enthält:

I. Ergänzung der Zusatzbestimmungen zu § 77 und
II. Aenderungen und Ergänzungen der Anlage B der Verkehrsordnung, sowie
III. den abgeänderten Abschnitt B „allgemeine Tarifvorschriften nebst Güterclassification“ und den Anhang, enthaltend alphabetisches Inhaltsverzeichniss zum Abschnitte B.

Abgesehen von einigen unwesentlichen Frachterhöhungen werden durch den Nachtrag lediglich Frachtermässigungen herbeigeführt.

Die Ergänzung der Zusatzbestimmungen zur Verkehrsordnung ist gemäss den Vorschriften unter 1 (2) der letzteren genehmigt worden.

Abdrücke dieses Nachtrages können zum Preise von 30 Pfg. für das Stück durch unsere Stationen bezogen werden.

Ferner erscheint am 1. April 1896 der Nachtrag I zu dem vom 1. April 1895 giltigen Deutschen Eisenbahntarif für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen, Theil I. Er enthält Aenderungen und Ergänzungen der Zusatzbestimmungen zur Verkehrsordnung, der allgemeinen Tarifvorschriften und des Nebengebührentarifes.

Es werden lediglich Frachtermässigungen und Erleichterungen herbeigeführt.

Die Aenderungen der Zusatzbestimmungen zur Verkehrsordnung sind ebenfalls gemäss den Vorschriften unter I (2) der letzteren genehmigt worden.

Abdrücke dieses Nachtrages werden von unseren Stationen unentgeltlich abgegeben.

Dresden, am 17. März 1896. [217]

Kgl. General-Direction der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Ungarisch-Deutscher Holz- und Borkeverkehr.

Neue Frachtsätze.

Am 1. April 1896 treten für Holz des Ausnahmetarifes B, sowie für Rinden der Ausnahmetarife C und D neue Frachtsätze zwischen ungarischen Stationen einerseits und Gera (Reuss) Pr.St.B. und Sächs. St.B., Gera-Pforten S.St.B., Reichenbach i. D. (unt. Bahnh.) S.St.B., Stadtilm Pr.St.B. und Weida Pr.St.B. und S.St.B. andererseits in Kraft, welche bei den betheiligten Stationen und Verwaltungen zu erfahren sind.

Budapest, am 20. März 1896. [218]

Die Direction der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn

Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn.

Reexpedition von Zucker in Teschen.

Mit Giltigkeit bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896, wird die Reexpedition für Zucker aller Art der Pos. Z—8 in der Station Teschen für in der Station Chybi zur Aufgabe gelangende und nach Eperjes und Kassa bestimmte Transporte gestattet. Die directen Frachtsätze werden im Rückvergütungswege gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe ab Chybi bis Teschen und der Original-Frachtbriefe ab Teschen nach Eperjes und Kassa angewendet, und sind diese Documente längstens bis Ende März 1897 einzureichen.

Die Reexpeditionsfrist wird auf drei Monate, vom Tage des Einlangens der Sendungen in Teschen, festgesetzt.

Budapest, am 21. März 1896. [219]

Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Theil I.

Einführung des Nachtrages III.

Mit 1. April 1896 tritt zum Deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Theil I, vom 1. April 1894, der Nachtrag III in Kraft, welcher bei der unterzeichneten Direction und in den Stationen Reichenberg, Raspenau-Liebwerda, Friedland i. B. und Seidenberg zur Einsicht erliegt.

Exemplare sind zum Preise von 0·30 Mark bei der kgl. Eisenbahn-Direction in Berlin erhältlich.

Wien, am 24. März 1896. [220]

Die Direction der k. k. priv. Südnorddeutschen Verbindungsbahn.

Südwestösterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Einführung eines Tarifnachtrages.

Mit Giltigkeit vom 1. Mai 1896 tritt ein Nachtrag II zu dem ab 1. Jänner 1895 giltigen Tarife, Theil II, Heft 2, in Wirksamkeit.

Derselbe enthält:

I. Aenderung der Bestimmungen bezüglich Beschränkung des Güterverkehres rücksichtlich der Budapester Bahnhöfe;

II. Ausserkraftsetzung von Frachtsätzen.

Exemplare des Nachtrages können durch die betheiligten Verbandsverwaltungen, bei der Betriebsdirection der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft in Budapest, sowie durch die Verbandsstationen käuflich zum Preise von 10 Heller per Exemplar bezogen werden.

Wien, am 20. März 1896. [221]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Umschlagsverkehr via Barcs.

Tarifirung von Bleiweiss.

Mit Giltigkeit vom 10. April 1896 bis auf Weiteres gelangt die im Tarife vom 1. November 1892, sub Pos. 3 der Waarenclassification festgesetzte Tarifirung für „Bleizinnober, Bleigelb (Bleisafran), Mennige, Minium" nach I—II—III—V auch für „Bleiweiss" zur Anwendung.

Wien, am 20. März 1896. [222]

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreich-Ungarisch-Bosnisch-Herzegowinischer Personenverkehr.

Neuerliche Abänderung des Einführungstermines der neuen Tarife.

Unter Bezugnahme auf die im Verordnungs-Blatte Nr. 23 vom 27. Februar 1896 auf Seite 457 enthaltene Kundmachung wird zur Kenntniss gebracht, dass der Tarif für den in der Ueberschrift bezeichneten Verkehr vom 1. November 1893 sammt Nachtrag I vom 1. Jänner 1894 noch bis Ende Mai 1896 in Kraft bleibt, und dass an deren Stelle mit Giltigkeit vom 1. Juni 1896 zwei neue Tarife zur Einführung gelangen, und zwar gesondert:

a) unter der Bezeichnung „Oesterreichisch-Ungarisch-Bosnisch-Herzegowinischer Personenverkehr" für den Verkehr zwischen Oesterreich, Ungarn und Bosnien-Herzegowina und

b) unter der Bezeichnung „Oesterreichisch-Ungarischer Personenverkehr" für den Verkehr zwischen Stationen der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft, der k. k. Oesterr. Staatsbahnen und der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen unter einander.

Exemplare der neuen Tarife, und zwar jeder zum Preise von 50 kr., sind bei den betheiligten Verwaltungen erhältlich.

Wien, am 25. März 1896. [223]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Deutsch-Russischer Ausnahmetarif 8 für Flachs, Hanf u. s. w. (Nachtrag IV.) Mit Giltigkeit vom 20. März alten/1. April neuen Stils 1896 wird zum Deutsch-Russischen Ausnahmetarife 8 für Flachs, Hanf u. s. w. der Nachtrag IV eingeführt. Er enthält ausser Berichtigungen:

a) Frachtsätze von den neu eröffneten Stationen der Moskau-Kiew-Woronescher Zweigbahnlinie Woroschba—Seredina Buda nach nichtrussischen Verbandstationen;

b) neue Frachtsätze von den im II., bezw. III. Nachtrage genannten Stationen der Moskau-Kiew-Woronescher und Moskau-Kasaner Bahn nach Memel, Tilsit, Insterburg und Pillau;

c) anderweitige, gegen die bestehenden nur unwesentlich theurere, daher erst vom 4./16. April 1896 giltige Frachtsätze von den Moskau-Kasaner Stationen Rjäsan und Rjäsan-Oka nach Königsberg, Insterburg, Gumbinnen und Pillau;

d) berichtigte, billigere Frachtsätze von allen russischen Stationen nach Memel und Tilsit.

Deutsch-Russischer Eisenbahnverband. (Frachtberechnung für Locomotiven, Tender und Eisenbahnwagen.) Bezüglich der Frachtberechnung für Locomotiven, Tender und Eisenbahnwagen im Verkehre nach Russland gelten ausser den auf Seite 703 und 704 des Deutsch-Russischen Gütertarifes, Theil III A, enthaltenen Vorschriften noch folgende Bestimmungen für die Beförderung auf der deutschen Strecke: Bei Berechnung der Fracht nach der Achsenzahl für Personen- und Güterwagen, sowie für Locomotiven und Tender ist die Achsenzahl der etwa zur Beförderung benützten Eisenbahnwagen oder Truks massgebend. Die leer zurückgesandten Truks, sowie die auf dem Wege der Hinbeförderung etwa verwandten Nothachsen werden frachtfrei nach der Versandtstation zurückbefördert.

Rheinisch-Westphälisch-Belgischer und Deutsch-Belgischer Güterverkehr. (Neue Fassung der Tarifbestimmungen, betreffend die Verwendung von Wagen mit anderem Ladegewichte als 10.000 kg, dann die Bedeckung von Gütern.) Mit Giltigkeit vom 15. März 1896 erhalten die besonderen Bestimmungen unter B. 2. d. (Verwendung von Wagen mit anderem Ladegewichte als 10.000 kg) und unter B. 3. (Bedeckung der Güter) im Theile II des Rheinisch-Westphälisch-Belgischen und des Deutsch-Belgischen Gütertarifes die nachstehende neue Fassung:

Tarifbestimmung unter B. 2. d.

„Im Verkehre von den belgischen Hafenstationen werden Sendungen rohe Wolle, welche auf achträdrige Wagen oder auf Wagen von 20.000 kg Tragfähigkeit verladen sind, ohne Umladung an der Grenze zur directen Abfertigung nach den bestehenden Tarifen zugelassen. Dagegen werden dergleichen Wagen, welche mit gewaschener Wolle und Wollabfällen von den Hafen- oder Binnenstationen Belgiens oder mit roher Wolle von den belgischen Binnenstationen auf den deutschen Grenzstationen zur Weiterbeförderung nach deutschen Stationen eintreffen, auf den Grenzstationen in deutsche Wagen von gewöhnlichem Umfange umgeladen und mit neuer Kartirung nach der Bestimmungsstation weiterbefördert."

Tarifbestimmung unter B. 3.

„Bei Verladung von Wolle und Wollabfällen auf offene Wagen wird für die zur Bedeckung derselben benützten Decken, sofern solche eisenbahnseitig hergeliehen werden, die tarifmässige Deckenmiethe für die gesammte Beförderungsstrecke, jedoch ohne Rücksicht auf die Anzahl der für einen Wagen thatsächlich verwendeten Decken nur für eine Decke erhoben."

Die Tarifbestimmung unter B. 2. d. erhält im Deutsch-Belgischen Gütertarife folgende Anmerkung:

„Obige Bestimmung, betreffend Wolle und Wollabfälle, findet im Verkehre mit den Stationen Lichtenfels und Meiningen keine Anwendung."

Preussisch-Sächsisch-Thüringisch-Bayerischer Personen- und Gepäcksverkehr, Tarif vom 1. Mai 1892. (Aufhebung directer Personen- und Gepäcksabfertigung.) Ab 1. Mai wird die directe Personen- und Gepäcksabfertigung von Regensburg nach Dessau über Hof/Eger—Leipzig—Bitterfeld wegen ungenügender Frequenz aufgehoben.

Deutsch-Französischer Verband (Verkehr mit und über Elsass-Lothringen). (Aufnahme der Station Heide-Gersdorf.) Mittelst Nachtrag I (giltig vom 15. März 1896) zu Heft 5 des Theiles IIa. wird die Station Heide-Gersdorf in den Verbandstarif einbezogen.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
663	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Dreiachsige Cisternenwagen, auf eigenen Rädern laufend	Prag-Smichow (B.E.B.) transit via Olmütz	Oderberg (K.F.N.B.)	Frachtzahlung für das Effectivgewicht; Aufrechthaltung der für den Transport von Eisenbahnwagen (auf eigenen Rädern laufend) bestehenden allgemeinen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Oesterr. Eisenbahn-Verband, Tarif Theil II, Heft 1 vom 1. November 1894	120·3 kr.	90·0 kr.	30·3 kr.	Im Kartirungswege		
664	Buschtěhrader Eisenbahn	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	A. Verbrauchsartikel, Effecten, Nahrungsmittel a) bei Aufgabe in beliebigen Mengen; b) bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindest. 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen c) bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen B. Zerlegbare Holzbaracken d) bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	I. Prag (Bubna) B.E.B. bezw. umgekehrt II. Prag (Smichow) B.E.B. oder Smichow bezw. umgekehrt	I. Rakonitz B.E.B. II. Rakonitz B.E.B. oder Rakonitz k.k.St.B.	1. Aufgabe als Frachtgut. 2. Die Frachtbriefe müssen rücksichtlich des Transportes nach Rakonitz stets von der k. k. Männerstrafanstalts-Verwaltung Prag ausgefertigt, resp. unterfertigt und an das Sträflings-Detachement in Rakonitz adressirt sein. 3. Für Transporte in umgekehrter Richtung müssen die Frachtbriefe von dem Detachement in Rakonitz als Aufgeber unterfertigt und an die k. k. Männerstrafanstalts-Verwaltung Prag adressirt werden. 4. Jedem Frachtbriefe muss ein Certificat beigegeben werden, womit bestätigt wird, dass die zu transportirenden Gegenstände zur Verpflegung oder Ausrüstung der Sträflings-Colonie bei Rakonitz bestimmt sind oder von dieser an die k. k. Männerstrafanstalts-Verwaltung Prag zurückgehen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende 1896	Localgütertarif der Buschtěhrader Eisenbahn, Theil II, giltig vom 1. Juni 1887 nebst Nachträgen 1 bis V, bezw. Localtarif, Theil II, Heft 1 der k. k. österr. Staatsbahnen vom 1. Jänner 1896	Verschieden	Kr. ö. W. A. I. / II. a) 29·9 / 31·4 b) 24·2 / 25·3 B. c) 24·2 / 25·3 d) 20·0 / 20·7	Verschieden	Im Kartirungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
665	Buschtěhrader Eisenbahn		Steinkohle als Frachtgut	Střebichovic-Vinařic (Libuschiner Schacht)	a) Eger transit und Franzensbad transit für Regiekohle der k. B. Staatseisenbahnen; Asch, Haslau (k. B. Staatseisenbahnen); Stationen der Localbahn Asch-Rossbach, b) Stationen der k. B. Staatseisenbahnen (ausser den auf Seite 12 und 33 bis 36 des Böhm.-Bayer. Kohlentarifes Heft 1 vom 1. December 1893 genannten, ferner ausgenommen die Stationen Arnschwang, Blaibach, Cham, Chameran, Furth i. W., Kötzting, Kothmaissling, Miltach, Waldmünchen, Zillendorf); Stationen des Eisenbahndirectionsbezirkes Erfurt (ehem. Werrabahn, ausgen. Eisenach, Wernshausen); Stationen des nachgenannten Böhmisch-Süddeutschen Kohlentarifes, c) Eisenach, d) Wernshausen	**Mindestverfrachtung von 20.000 t** innerhalb der Giltigkeitsdauer des Zugeständnisses durch einen Versender. Einhaltung der Tarifbestimmungen. Die Regiekohle der k. B. Staatseisenbahnen muss an eine Dienststelle letzterer adressirt sein und auf Grund des nachgenannten Tarifes vom 1. Jänner 1896 bis Eger oder Franzensbad abgefertigt werden	Vom 1. April 1896 bis 31. März 1897	Tarif für den Inländischen Kohlenverkehr vom 1. Jänner 1896; Böhmisch-Bayerischer Kohlentarif, Heft 1 vom 1. December 1893; Kohlentarif Böhmen-Werrabahn vom 1. October 1892; Böhmisch-Süddeutscher Kohlentarif Heft 3 vom 1. Mai 1892	Gegenwärtige Frachtsätze der vorgenannten Tarife nebst Nachträgen	Gegenwärtige Frachtsätze der vorgenannten Tarife nebst Nachträgen, abzüglich folgender Nachlässe	a) 7 kr. ö. W. b) 12 Pfennig c) 12 Pfennig d) 14·8 Pfennig Bei einer Mindestverfrachtung von 28.000 t erhöht sich der Nachlass a) um 1·8 kr. ö. W. b) um 2·8 Pfennig	Rückvergütung	Bahnseits beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Aufgeber lautend, vorzulegen bis spätestens 30. April 1897. Diese Duplicat-Frachtbriefe werden nicht zurückgestellt	Bei Nichteinhaltung auch nur einer der gestellten Bedingungen erlischt jeder Anspruch auf Rückvergütung
666	Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn		Steine der Classe C	Einsiedl	Hohenelbe	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens unter Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1896	Localtarif	32 kr.	23·8 kr.	8·2 kr.	Im Kartirungswege		Die Steine müssen zur Strassenpflasterung in Hohenelbe bestimmt sein. Auf den Frachtbriefen muss das Bürgermeisteramt in Hohenelbe als Aufgeber und alleinigen Empfänger erscheinen. Der Portozuschlag der S.N.D.V.B. gelangt nicht zur Einhebung. Das Auf- und Abladen obliegt der Partei

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
667	Oesterr. Nordwestbahn	Betheiligten Bahnverwaltungen	Gerste	Auspitz Branowitz Göding Kostel Lundenburg Rohrbach-Seelowitz	Berlin Anhalt-Dresdner, Görlitzer und Schlesischer Bahnhof	Unter Einhaltung der für den Ausnahmetarif Nr. 1 (Getreide etc.) vorgeschriebenen Bedingungen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende April 1896	Ostdeutsch-Oesterr. Verband, Theil II, Heft 2 vom 1. Jänner 1896	2·76 2·76 2·76 2·76 2·76 2·75	Mark 2·63 2·58 2·53 2·64 2·60 2·54	0·13 0·18 0·23 0·12 0·16 0·21	Im Kartirungswege		
668	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	a) Holz der Classe C (exclusive der zu Grubenzwecken bestimmten Hölzer und exclusive Schleifholz); b) Holz des Specialtarifes 2	Balassa Gyarmat Losoncz Eger Csány	Klein-Schwechat	Aufgabe von, oder Frachtzahlung für mindestens 10,000 kg pro Frachtbrief und Wagen, bei Eisenbahnschwellen aus Eichenholz für das factische Gewicht, mindestens aber für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der für die Classe C, bezw. den Specialtarif 2 allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Besteht kein directer Tarif		Kreuzer a) | b) 57·5 | 62·5 70·5 | 71·5 67·5 | 68·5 83·5 | 84·5		Im Kartirungswege		
669	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterreichische Nordwestbahn	Säuren, flüssige, der Pos. 8—14, der allgem. Güterclassification	Aussig (Oe.N.W.B. und St.E.G.)	Himberg Lanzendorf-Rannersdorf	Zahlung der Fracht mindestens für 10,000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der für die Classe B giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Local-, bezw. Oesterr. Verbandstarif	Kreuzer 124·1 122·5	99·1 97·5	25·0 25·0	Im Kartirungswege		
670	Oesterr.-ungar. Staats-eisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Holzpapierstoff (Holzpapierzeug, Holzzeugmasse, Holzstoff, Holzzellstoff, Cellulose), auch in Form von Pappendeckeln	Nestersitz-Pömmerle	Trebauz-Treben oder vice-versa	Frachtzahlung für mindestens 10,000 kg für jeden Frachtbrief und Wagen	Vom 1. April 1896 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende December 1896	Sächs.-Oesterr. Eisenbahn-Verband-Tarif, Theil II, Heft 1 vom 1. Juni 1892	Besteht derzeit kein directer Satz	91 Pf.		Im Kartirungswege		
671	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Mauer- und Dachziegel	Prättingsdorf	Skalic-Boskovic Abtsdorf Böhm.-Trüban Triebitz (St.E.G.) Wildenschwert Wildenschwert trans. Chotzen Pardubic (St.E.G.) Kolin (St.E.G.) Prag (St.E.G.)	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarif	Kreuzer 37·1 45·5 47·4 48·4 48·9 49·2 51·1 51·1 51·1 51·1	26·0 31·0 35·0 35·0 37·0 38·0 39·0 40·0 40·0 40·0	11·1 14·5 12·4 13·4 11·9 11·2 12·1 11·1 11·1 11·1	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen

1	2	3	4	5	5	6	7	8	9	10 / 11	10 / 11	10 / 11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) / Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg — Mark a)	b)	c)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
672	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Holz, und zwar: a) des Ausnahmetarifes A; b) der Ausnahmetarife B und D, und c) des Ausnahmetarifes C laut Theil II, Heft 2, für den Norddeutschen Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina vom 1. April 1895	Andrychau	Altwasser	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Einhaltung der für die betreffenden Ausnahmetarife vorgesehenen tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende April 1896	Theil II, Heft 2, für den Norddeutschen Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina vom 1. April 1895	Frachtsätze aus dem nebenbezeichneten Tarife	Verschieden — 0·11	0·04	0·02	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	Die nebenbezifferten Frachtnachlässe werden aus den Gebührenantheilen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn gewährt
					Beuthen O.S.					0·11	0·04	0·02			
					Borsigwerk					0·11	0·04	0·02			
					Breslau O.S.B.					0·11	0·04	0·02			
					Dittershach					0·11	0·04	0·02			
					Eutritzsch					0·11	0·04	0·02			
					Gleiwltz					0·11	0·04	0·02			
					Görlitz					0·11	0·04	0·02			
					Gottesberg					0·11	0·04	0·02			
					Karf					0·11	0·04	0·02			
					Kattowitz					0·11	0·04	0·02			
					Königshütte O.S.					0·11	0·04	0·02			
					Leipzig E.B.					0·11	0·04	0·02			
					Lndwigsglück					0·11	0·04	0·02			
					Morgenroth					0·11	0·04	0·02			
					Potschappel					0·11	0·04	0·02			
					Ruda					0·11	0·04	0·02			
					Schoppinitz O.S.E.					0·11	0·03	0·02			
					Schoppinitz R.O.U.E.					0·11	0·04	0·02			
					Schwientochlowitz					0·11	0·04	0·02			
					Trotha					0·11	0·04	0·02			
					Vossowska					0·11	.	.			
					Waldenburg i. Schl. ob. Bhf.					0·11	0·04	0·02			
					Waldenburg i. Schl. unt. Bhf.					0·11	0·04	0·02			
					Zabrze					0·11	0·04	0·02			
					Zahrze Coaksanstalt					0·11	0·04	0·02			
673			a) des Ausnahmetarifes A; b) der Ausnahmetarife B und D, Abtheilung β; c) des Ausnahmetarifes C, Abtheilung β	Wadowice	Altwasser	Ad a) Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Ad b) und c) Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Einhaltung der für die betreffenden Ausnahmetarife vorgesehenen tarifmässigen Bestimmungen				0·04	0·04	0·02			Für Sendungen von Holz der Ausnahmetarife B, C und D, für welche die Frachtberechnung auf Grund der Frachtsätze der Abtheilung α erfolgt, finden die nebenstehenden Frachtbonificationen keine Anwendung
					Beuthen O.S.					0·03	0·03	0·01			
					Borsigwerk					0·02	0·02	.			
					Breslau O.S.B.					0·04	0·04	0·02			
					Dittershach					0·04	0·04	0·02			
					Eutritzsch					0·04	0·04	0·02			
					Gleiwitz					0·03	0·03	0·01			
					Görlitz					0·04	0·04	0·02			
					Gotteshcrg					0·04	0·04	0·02			
					Karf					0·03	0·03	0 01			
					Kattowitz					0·04	0·04	0·02			
					Königshütte O.S.					0·03	0·03	0·01			
					Leipzig E.B.					0·04	0·04	0·02			
					Ludwigsglück					0·02	0·02	.			
					Morgenroth					0·04	0·04	0·02			
					Potschappel					0·03	0·03	0·01			
					Ruda					0·03	0·03	0·01			
					Schoppinitz O.S.E.					0·01	0·01	.			
					Schoppinitz R.O.U.E.					0·02	0·02	.			
					Schwientochlowitz					0·06	0·03	0·01			
					Trotha					0·04	0·04	0·02			
					Vossowska					0·06	.	.			
					Waldenburg i.Schl. ob. Bhf.					0·04	0·04	0·02			
					Waldenhurg i. Schl. unt. Bhf.					0·04	0·04	0·02			
					Zahrze					0·04	0·04	0·02			
					Zahrze Coaksanstalt					0·03	0·03	0·01			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
674	Südbahn-Gesellschaft		Kohle, mineralische	Hrastnigg, Trifail und Sagor	Mitterdorf	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Auf- und Abladen durch Parteiorgane	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarif, bezw. Anhang zu demselben	88 Heller	80 Heller	8 Heller	Im Kartirungswege		
675	Südbahn-Gesellschaft	Kgl. Ungar. Staatseisenbahnen	Güter des Specialtarifes 1	Priglevicza-Szt. Iván	Triest S.B.	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen und Frachtbrief	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarife	Verschieden	242 Heller incl. Mgb. und ungar. Transportsteuer	Verschieden	Im Kartirungswege		
676	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Mahlproducte	Velencze	Graz S.B.	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen. Bezüglich des Auf- und Abladens gelten die normalen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarif	170 Heller incl. ung. Steuer	144 Heller incl. ung. Steuer	26 Heller	Im Kartirungswege		
677	Südbahn-Gesellschaft	Barcs-Pakraczer Eisenbahn	Pferde	Slatina	Cormons	Bei Beförderung in Wagenladungen als Frachtgut. Im Uebrigen gelten für nebenstehende Transporte die einschlägigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarife	Verschieden je nach der Anzahl der verladenen Pferde	Per Quadratmeter der Ladefläche der verwendeten Wagen 10 Kronen incl. ungar. Steuer	Verschieden	Im Kartirungswege		
678	Südbahn-Gesellschaft		Rundholz	Wörgl	Kundl	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen. Auf- bezw. Abladen durch die Partei. Die Sendungen müssen in Kundl zur Verschneidung gelangen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarif	13 Heller	8 Heller	5 Heller	Im Kartirungswege		
679	Südbahn-Gesellschaft		Kohlenlösche	Marburg K. B.	Pragerhof	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Das Abladen der Sendungen hat die Partei auf eigene Kosten zu veranlassen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Juni 1896	Localtarif	22 Heller	8 Heller	14 Heller	Im Kartirungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
680	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	a) Pottasche und Soda b) Chlorkalium, Kalisalz und Kalidünger	Györ, Station der kgl. ungarischen Staatseisenbahnen und der Raab-Oedenburg-Ebenfurther Eisenbahn	Bregenz transit	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Vom 1. April 1896 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1896	Localtarife	Bestehen keine	Centimes a) b) 364 205		Im Kartirungswege		
					Buchs transit					356 201				
					St. Margarethen transit					366 205				
					Lindau transit					364 205				
681	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Mineralische Kohle und Coaks	Triest-Freihafen (k.k.St.B.)	Assling	Aufgabe als Frachtgut, Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1896	Localtarif	32 kr. ö. W.	31 kr. ö. W.	1 kr. ö. W.	Im Kartirungswege		
682	Böhmischen Nordbahn		Für die zum Baue einer Fabrik in Obergrund dienenden Baumaterialien und Fabrikseinrichtungsgegenstände gelangt bei Aufgabe derselben als Frachtgut und in Mengen von oder Frachtzahlung für mindest. 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1896 die im Ausnahmetarif 21 des Localgütertarifes der Böhmischen Nordbahn vorgesehene fünfzigpercentige Ermässigung der officiellen Frachtsätze nach Grund-Georgenthal und Kreibitz-Teichstatt zur Anwendung. Die hienach für 40 km entfallenden Frachtsätze gelten auch für geringere Entfernungen, insolange der officielle Tarif nicht billiger ist.											

Abänderung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Angabe der Abänderung und Bezeichnung des Zeitpunktes derselben	Bemerkungen
14	Nr. 141 vom 5. December 1895	2181		Südbahn-Gesellschaft	Bau-, Werk- und Schnittholz, auch Fassdauben	Bares	Wien (Matzleinsdorf)	An Stelle des Textes in der Spalte: „Zugestandener Frachtsatz" tritt der folgende: **„Für Sendungen, von Beliese oder Miholjac stammend . . . . . . 97 Heller** **im übrigen . . . . . . 110 Heller** **incl. ungar. Steuer und incl. Auf- u. Abladegebühr."** Die in der Fussnote verzeichnete Begünstigung im Rückvergütungswege erleidet infolge dessen nachstehende Aenderungen: In der ersten Zeile werden die Worte: „Auf den oben ausgewiesenen Frachtsatz von 110 h" abgeändert auf: **„Auf die oben ausgewiesenen Frachtsätze von 110 h, bezw. 97 h"**. In der dritten Zeile tritt an Stelle der Worte: „von 16 h pro 100 kg" folgender Text: **„von 3 h pro 100 kg für von Beliese oder Miholjac stammende Sendungen, im übrigen von 16 h pro 100 kg"**. Mit Giltigkeit vom 1. April 1896	

Verordnungs-Blatt
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt im k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr: Für Oesterreich-Ungarn . . 12 fl. „ das Deutsche Reich . . 25 Mark „ das übrige Ausland . . 33 Frcs. Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 36. **Wien, 31. März 1896.** **IX. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Concessionsurkunde vom 18. Jänner 1896*) für die Localbahn Melnik-Mšeno.

Wir Franz Joseph der Erste, von Gottes Gnaden Kaiser von Oesterreich; Apostolischer König von Ungarn, König von Böhmen, von Dalmatien, Croatien, Slavonien, Galizien, Lodomerien und Illyrien; Erzherzog von Oesterreich; Grossherzog von Krakau; Herzog von Lothringen, Salzburg, Steyer, Kärnten, Krain, Bukowina, Ober- und Nieder-Schlesien; Grossfürst von Siebenbürgen; Markgraf von Mähren; gefürsteter Graf von Habsburg und Tirol etc. etc. etc.

Nachdem Victor Vávra, Apotheker und Stadtrath in Melnik, und Dr. Gustav Pöschl, Advocat und Stadtrath in Melnik, die Bitte um Ertheilung der Concession zum Baue und Betriebe einer Localbahn von Melnik nach Mšeno gestellt haben, so finden Wir Uns bewogen, in Erwägung der Gemeinnützigkeit des Unternehmens den genannten Concessionären diese Concession auf Grund des Eisenbahn-Concessionsgesetzes vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238, sowie des Gesetzes vom 31. December 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, wie folgt, zu ertheilen:

§ 1.

Wir verleihen den Concessionären das Recht zum Baue und Betriebe einer als normalspurige Localbahn auszuführenden Locomotiveisenbahn von der Station Melnik der priv. Oesterr. Nordwestbahn nach Mšeno mit einer Abzweigung von Lhotka nach Středenitz und einer Schleppbahn von Melnik zur Elbe.

§ 2.

Für die den Gegenstand der gegenwärtigen Concessionsurkunde bildende Eisenbahn werden die im Artikel V des Gesetzes vom 31. December 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, vorgesehenen Begünstigungen gewährt.

§ 3.

Die Concessionäre sind verpflichtet, den Bau der im § 1 genannten Eisenbahn sofort nach Ertheilung des Bauconsenses zu beginnen, binnen längstens einem Jahre, vom heutigen Tage an gerechnet, zu vollenden und die fertige Bahn dem öffentlichen Verkehre zu übergeben, wie auch während der ganzen Concessionsdauer in ununterbrochenem Betriebe zu erhalten.

Für die Einhaltung des vorstehenden Bautermines haben die Concessionäre durch Erlag einer Caution von zweitausend Gulden in zur Anlegung von Pupillengeldern geeigneten Wertheffecten Sicherheit zu leisten.

Im Falle der Nichteinhaltung der obigen Verpflichtung kann diese Caution als verfallen erklärt werden.

§ 4.

Den Concessionären wird zur Ausführung der concessionirten Eisenbahn das Recht zur Expropriation nach den Bestimmungen der einschlägigen gesetzlichen Vorschriften ertheilt.

*) Enthalten in dem am 14. März 1896 ausgegebenen XV. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 34.

Das gleiche Recht soll den Concessionären auch bezüglich jener etwa herzustellenden Schleppbahnen zugestanden werden, deren Errichtung von der Staatsverwaltung als im öffentlichen Interesse gelegen erkannt werden sollte.

§ 5.

Die Concessionäre haben sich beim Baue und Betriebe der concessionirten Bahn nach dem Inhalte der gegenwärtigen Concessionsurkunde und nach den vom Handelsministerium aufzustellenden Concessionsbedingnissen, sowie nach den diesfalls bestehenden Gesetzen und Verordnungen, namentlich nach dem Eisenbahn-Concessionsgesetze vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238, und der Eisenbahn-Betriebsordnung vom 16. November 1851, R.-G.-Bl. Nr. 1 vom Jahre 1852, dann nach den etwa künftig zu erlassenden Gesetzen und Verordnungen zu benehmen.

In Ansehung des Betriebes wird von den in der Eisenbahn-Betriebsordnung und den einschlägigen Nachtragsbestimmungen vorgeschriebenen Sicherheitsvorkehrungen und Verkehrsvorschriften insoweit Umgang genommen werden, als dies mit Rücksicht auf die besonderen Verkehrs- und Betriebsverhältnisse, insbesondere die ermässigte Fahrgeschwindigkeit nach dem Ermessen des Handelsministeriums für zulässig erkannt wird, und werden diesfalls die vom Handelsministerium zu erlassenden besonderen Betriebsvorschriften Anwendung finden.

§ 6.

Den Concessionären wird das Recht eingeräumt, mit besonderer Bewilligung der Staatsverwaltung und unter den von derselben festzusetzenden Bedingungen eine besondere Actiengesellschaft zu bilden, welche in alle Rechte und Verbindlichkeiten der Concessionäre zu treten hat.

Die Ausgabe von Prioritätsobligationen ist ausgeschlossen.

Die Ziffer des effectiven, sowie des Nominal-Anlagecapitals unterliegt der Genehmigung der Staatsverwaltung.

Hiebei hat als Grundsatz zu gelten, dass ausser den auf die Projectsverfassung, den Bau und die Einrichtung der Bahn, einschliesslich der Anschaffung des Fahrparkes, sowie zur Dotirung des von der Staatsverwaltung zu bestimmenden Reservefondes effectiv verwendeten und gehörig nachgewiesenen Kosten zuzüglich der während der Bauzeit wirklich bezahlten Intercalarzinsen und des etwa bei der Capitalsbeschaffung thatsächlich erwachsenen Coursverlustes keine wie immer gearteten Auslagen in Anrechnung gebracht werden dürfen.

Sollten nach Vollendung der Bahn noch weitere Neubauten ausgeführt oder die Betriebseinrichtungen vermehrt werden, so können die diesfälligen Kosten dem Anlagecapitale zugerechnet werden, wenn die Staatsverwaltung zu den beabsichtigten Neubauten oder zur Vermehrung der Betriebseinrichtungen ihre Zustimmung ertheilt hat und die Kosten gehörig nachgewiesen werden.

Das gesammte Anlagecapital ist innerhalb der Concessionsdauer nach einem von der Staatsverwaltung zu genehmigenden Tilgungsplane zu tilgen.

Die Gesellschaftsstatuten, sowie die Formularien der auszugebenden Stammactien unterliegen der Genehmigung der Staatsverwaltung.

§ 7.

Die Militärtransporte müssen nach herabgesetzten Tarifpreisen besorgt werden. Für die Anwendung des Militärtarifes auf die Beförderung von Personen und Sachen haben die in dieser Beziehung, sowie rücksichtlich der Begünstigungen reisender Militärs bei den Oesterr. Staatsbahnen jeweilig in Kraft stehenden Bestimmungen zu gelten.

Diese Bestimmungen finden auch Anwendung auf die Landwehr und den Landsturm beider Reichshälften, auf die Landesschützen Tirols und auf die Gendarmerie, und zwar nicht nur bei Reisen auf Rechnung des Aerars, sondern auch bei dienstlichen Reisen auf eigene Rechnung zu den Waffenübungen und Controlsversammlungen.

Die Concessionäre sind verpflichtet, dem von den österreichischen Eisenbahn-Gesellschaften abgeschlossenen Uebereinkommen über die Anschaffung und Bereithaltung von Ausrüstungsgegenständen für Militärtransporte, die Leistung gegenseitiger Aushilfe mit Personal und Fahrbetriebsmitteln bei Durchführung grösserer Militärtransporte, ferner den jeweilig in Kraft stehenden Vorschriften für das Eisenbahnwesen im Kriege, sowie dem mit 1. Juni 1871 in Wirksamkeit getretenen Nachtrags-Uebereinkommen bezüglich des Transportes der in liegendem Zustande auf Rechnung des Militärärars zu Beförderung gelangenden Kranken und Verwundeten beizutreten.

Die jeweilig geltende Vorschrift für den Militärtransport auf Eisenbahnen, dann die jeweilig geltenden Vorschriften für das Eisenbahnwesen im Kriege erlangen für die Concessionäre bindende Kraft mit dem Tage der Eröffnung des Betriebes der concessionirten Bahn. Die erst nach diesem Zeitpunkte zu erlassenden und nicht durch das Reichsgesetzblatt kundzumachenden Vorschriften der erwähnten Art treten für die Concessionäre in Wirksamkeit, sobald ihnen dieselben amtlich zur Kenntniss gebracht sein werden.

Diese Verpflichtungen liegen den Concessionären nur insoweit ob, als deren Erfüllung nach Massgabe des secundären Charakters dieser Linien und der demzufolge gewährten Erleichterungen in Bezug auf Anlage, Ausrüstung und Betriebssystem durchführbar erscheint.

Die Concessionäre sind verpflichtet, bei Besetzung von Dienstposten im Sinne des Gesetzes vom 19. April 1872, R.-G.-Bl. Nr. 60, auf gediente Unterofficiere des Heeres, der Kriegsmarine und der Landwehr Bedacht zu nehmen.

§ 8.

Inwiefern ähnliche Begünstigungen, wie sie § 7 bezüglich der Militärtransporte festsetzt, Civilwachkörpern (Sicherheits-, Finanzwache u. dgl.) oder anderen öffentlichen Organen einzuräumen sind, wird in den Concessionsbedingnissen bestimmt.

§ 9.

Die Dauer der Concession mit dem im § 9, lit. b, des Eisenbahn-Concessionsgesetzes ausgesprochenen Schutze gegen die Errichtung neuer Bahnen wird auf neunzig (90) Jahre, vom heutigen Tage an gerechnet, festgesetzt, und sie erlischt nach Ablauf dieser Frist.

Die Concession kann von der Staatsverwaltung auch vor Ablauf der obigen Frist als erloschen erklärt werden, wenn die im § 3 festgesetzten Verpflichtungen bezüglich der Inangriffnahme und Vollendung des Baues, dann der Eröffnung des Betriebes nicht eingehalten werden, sofern eine etwaige Terminüberschreitung nicht im Sinne des § 11, lit. b, des Eisenbahn-Concessionsgesetzes gerechtfertigt werden könnte.

§ 10.

Die Concessionäre sind, ausser dem Falle einer ausdrücklichen Bewilligung von Seiten der Staatsverwaltung, nicht berechtigt, den Betrieb der concessionirten Eisenbahn an dritte Personen zu überlassen.

Der Staatsverwaltung bleibt das Recht vorbehalten, den Betrieb der concessionirten Bahn insbesondere in dem Falle, als dieselbe eine directe Anschlussverbindung mit einer der jeweilig vom Staate betriebenen Bahnen erlangen sollte, zu übernehmen und während der sodann noch übrigen Concessionsdauer für Rechnung der Concessionäre zu führen.

In diesem Falle sind der Staatsverwaltung die aus Anlass dieser Betriebsführung effectiv erwachsenden, eventuell pauschalmässig festzusetzenden Kosten durch die Concessionäre zu vergüten.

Im Uebrigen sind die Modalitäten dieser Betriebsführung durch einen mit den Concessionären abzuschliessenden Betriebsvertrag zu regeln.

§ 11.

Die Concessionäre sind unter den im Artikel XII des Gesetzes vom 31. December 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, angegebenen Bedingungen und Vorbehalten verpflichtet, der Staatsverwaltung über deren Verlangen jederzeit die Mitbenützung der Bahn für den Verkehr zwischen schon bestehenden oder künftig erst herzustellenden, im Staatsbetriebe befindlichen Bahnen derart einzuräumen, dass die Staatsverwaltung berechtigt ist, unter freier Feststellung der Tarife ganze Züge oder einzelne Wagen über die mitbenützte Bahn oder einzelne Theilstrecken derselben gegen Entrichtung einer angemessenen Entschädigung zu befördern oder befördern zu lassen.

§ 12.

Die Staatsverwaltung behält sich das Recht vor, die concessionirte Bahn nach deren Vollendung und Inbetriebsetzung jederzeit unter den nachstehenden Bestimmungen einzulösen:

1. Zur Bestimmung des Einlösungspreises werden die jährlichen Reinerträgnisse der Unternehmung während der dem Zeitpunkte der Einlösung vorausgegangenen, letztabgeschlossenen sieben Jahre beziffert, hievon die Reinerträgnisse der ungünstigsten zwei Jahre abgeschlagen, und wird sodann der durchschnittliche Reinertrag der übrigen fünf Jahre berechnet.

Das im Sinne der vorstehenden Bestimmung ermittelte durchschnittliche Reinerträgniss ist sohin den Concessionären als Entschädigung für die Einlösung der Bahn während der noch übrigen Concessionsdauer in halbjährigen, am 30. Juni und am 31. December jedes Jahres nachhinein fälligen Raten zu bezahlen.

2. Sollte jedoch die Einlösung vor Ablauf des siebenten Betriebsjahres erfolgen oder der in Gemässheit der Bestimmungen im Absatze 1 ermittelte durchschnittliche Reinertrag nicht wenigstens einen Jahresbetrag erreichen, welcher zur bedungenen Verzinsung und Rückzahlung des zum Zwecke der Geldbeschaffung bei der Landesbank des Königreiches Böhmen unter der Garantie dieses Königreiches aufzunehmenden Hypothekaranlehens, sowie zur vierpercentigen Verzinsung des von der Staatsverwaltung genehmigten Actiencapitals und zur Tilgung des letzteren innerhalb der ganzen Concessionsdauer nothwendig ist, so hat die vom Staate für die Einlösung der Bahn zu leistende Entschädigung darin zu bestehen, dass der Staat an Stelle der Concessionäre das obgedachte Hypothekardarlehen bis zur vollständigen Rückzahlung desselben zu den vereinbarten Fälligkeitsterminen zur Selbstzahlung übernimmt und die vorstehend angeführte Annuität für das Actiencapital in halbjährigen, am 30. Juni und am 31. December jedes Jahres nachhinein fälligen Raten bezahlt.

3. Dem Staate wird das Recht vorbehalten, wann immer anstatt der noch nicht fälligen jährlichen Zahlungen im Sinne des Absatzes 1, bezw. anstatt der nach Absatz 2 für das Actiencapital zu bezahlenden Annuität eine Capitalszahlung zu leisten, welche dem Betrage des zu vier Percent per Jahr, Zins auf Zins gerechnet, discontirten Capitalswerthes der nach den Bestimmungen im Absatze 1 und 2 zu leistenden Zahlungen gleichkommt.

Falls der Staat sich zu dieser Capitalszahlung entschliesst, hat er die Wahl, dieselbe in Baarem oder in Staatsschuldverschreibungen zu leisten. Die Staatsschuldverschreibungen sind dabei mit jenem Course zu berechnen, welcher sich als Durchschnitt der an der Wiener Börse während des unmittelbar vorausgegangenen Semesters amtlich notirten Geldcourse der Staatsschuldverschreibungen gleicher Gattung ergibt.

4. Durch die erfolgte Einlösung der Bahn und vom Tage dieser Einlösung tritt der Staat gegen Ausbezahlung des Einlösungspreises ohne weiteres Entgelt in das lastenfreie Eigenthum und in den Genuss der gegenwärtig concessionirten Bahn mit allen dazu gehörigen beweglichen und unbeweglichen Sachen, einschliesslich des Fahrparks und der Materialvorräthe, sowie der etwa aus dem Anlagecapitale gebildeten Betriebs- und Reservefonds, soweit letztere nicht mit Genehmigung der Staatsverwaltung bereits bestimmungsgemäss verwendet worden sind.

§ 13.

Bei dem Erlöschen der Concession und mit dem Tage des Erlöschens tritt der Staat ohne Entgelt in das lastenfreie Eigenthum und in den Genuss der concessionirten Bahn und des sämmtlichen beweglichen und unbeweglichen Zugehörs, einschliesslich des Fahrparkes, der Materialvorräthe und der etwa aus dem Anlagecapitale gebildeten Betriebs- und Reservefonds in dem im § 12, letzter Absatz, bezeichneten Umfange.

Sowohl beim Erlöschen dieser Concession, als auch bei der Einlösung der Bahn (§ 12) behalten die Concessionäre das Eigenthum des aus dem eigenen Erträgnisse der Unternehmung gebildeten Reservefonds und der etwaigen Abrechnungs-Guthaben, dann auch jener aus dem eigenen Vermögen errichteten und rücksichtlich erworbenen besonderen Anlagen und Gebäude, zu deren Erbauung oder Erwerbung die Concessionäre von der Staatsverwaltung mit dem ausdrücklichen Beisatze ermächtigt wurden, dass die Sachen kein Zugehör der Eisenbahn bilden.

§ 14.

Die Staatsverwaltung ist berechtigt, sich die Ueberzeugung zu verschaffen, dass der Bau der Bahn, sowie die Betriebseinrichtung in allen Theilen zweckmässig und solid ausgeführt werde, und anzuordnen, dass Gebrechen in dieser Beziehung hintangehalten und rücksichtlich beseitigt werden.

Die Staatsverwaltung ist auch berechtigt, durch ein von ihr abgeordnetes Organ Einsicht in die Gebahrung zu nehmen, und insbesondere die projects- und vertragsmässige Bauausführung durch auf Kosten der Concessionäre zu entsendende Aufsichtsorgane auf jede ihr geeignet erscheinende Weise zu überwachen.

Im Falle der Bildung einer Actiengesellschaft hat der von der Staatsverwaltung bestellte Commissär auch das Recht, den Sitzungen des Verwaltungsrathes oder der sonst als Gesellschaftsvorstand fungirenden Vertretung, sowie den Generalversammlungen, so oft er es für angemessen erachtet, beizuwohnen und alle etwa den Gesetzen, der Concession oder den Gesellschaftsstatuten zuwiderlaufenden, bezw. den öffentlichen Interessen nachtheiligen Beschlüsse und Verfügungen zu sistiren; in einem solchen Falle hat jedoch der Commissär sogleich die Entscheidung des Handelsministeriums einzuholen, welche ohne Aufschub erfolgen und für die Gesellschaft bindend sein soll.

§ 15.

Der Staatsverwaltung wird ferner das Recht vorbehalten, wenn ungeachtet vorausgegangener Warnung wiederholt eine Verletzung oder Nichtbefolgung einer der in der Concessionsurkunde, in den Concessionsbedingnissen, oder in den Gesetzen auferlegten Verpflichtungen vorkommen sollte, die den Gesetzen entsprechenden Massregeln dagegen zu treffen und nach Umständen noch vor Ablauf der Concessionsdauer die Concession für erloschen zu erklären.

Indem Wir Jedermann ernstlich verwarnen, den Bestimmungen dieser Concession entgegen zu handeln, und den Concessionären das Recht einräumen, wegen des erweislichen Schadens vor Unseren Gerichten auf Ersatz zu dringen, ertheilen Wir sämmtlichen Behörden, die es betrifft, den gemessenen Befehl, über die Concession und alle darin enthaltenen Bestimmungen strenge und sorgfältig zu wachen.

Zu Urkund dessen erlassen Wir diesen Brief, besiegelt mit Unserem grösseren Insiegel, in Unserer Reichshaupt- und Residenzstadt Wien am achtzehnten Tage des Monates Jänner im Jahre des Heiles Eintausend achthundert neunzig und sechs, Unserer Reiche im achtundvierzigsten.

(L. S.) **Franz Joseph** m. p.

Badeni m. p. **Guttenberg** m. p. **Biliński** m. p.

Concessionsbedingnisse für die normalspurige Localbahn mit Dampfbetrieb von Melnik nach Mšeno nebst Verbindungsgeleise mit dem projectirten Elbe-Umschlagsplatze bei Melnik und einer Abzweigung von Lhotka nach Středenic.

I. Bau und Ausrüstung.

1. Allgemeine Bestimmungen.

Die projectirte Bahn von Melnik nach Mšeno nebst der Verbindungsbahn von der Station Melnik zu dem projectirten Elbe-Umschlagsplatze und der Zweiglinie von Lhotka nach Středenic ist als eingeleisige Localbahn mit einer Spurweite von 1·435 m für eine vorläufige Maximal-Fahrgeschwindigkeit von 25 km per Stunde unter Einhaltung des mit dem Erlasse des k. k. Handelsministers vom 1. August 1892, Z. 32.904 („Verordnungs-Blatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt" Nr. 87 ex 1892), für die österreichischen Eisenbahnen vorgeschriebenen Normalprofiles des lichten Raumes herzustellen und auszurüsten.

Die Ausführung des Baues und die Einrichtung des Betriebes hat unter Beobachtung der nachstehend festgesetzten Bedingnisse auf Grund der vom k. k. Eisenbahnministerium zu genehmigenden Detailprojecte, sonstigen Baupläne, Bau- und Lieferungsverträge mit den zugehörigen Bedingnissen, sowie in Gemässheit der von demselben zu erlassenden besonderen Vorschriften zu erfolgen.

Die zufolge der Bestimmungen dieser Concessionsbedingnisse vorbehaltenen Genehmigungen des k. k. Eisenbahnministeriums sind stets rechtzeitig noch vor der Durchführung der betreffenden Herstellungen und Anschaffungen einzuholen.

Die Concessionäre haben während des Baues und der Betriebsführung allen Seitens des k. k. Eisenbahnministeriums aus öffentlichen Rücksichten zu stellenden Anforderungen, sowie den Anordnungen anderer staatlicher Aufsichtsbehörden Folge zu leisten und sich nach den bestehenden allgemeinen Bau- und Polizeivorschriften zu benehmen.

In Betreff der beim Baue der Bahn verwendeten Arbeiter obliegt den Concessionären die gleiche mittelbare Fürsorge, welche in dieser Beziehung von Seiten der k. k. Staatseisenbahn-Verwaltung zufolge der allgemeinen Bedingnisse für die Vergebung staatlicher Bahnbauarbeiten geübt wird.

Die Bestätigung des von den Concessionären, bezw. von der Bauunternehmung zu bestellenden Bauleiters bleibt dem k. k. Eisenbahnministerium vorbehalten.

2. Trasse.

Die zu erbauende, circa 24·6 km lange Localbahn Melnik-Mšeno mündet aus dem südöstlichen Ende der Station Melnik der Linie Nimburg—Tetschen—Mittelgrund der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn aus, führt Anfangs in östlicher Richtung unter Berührung der Ortsgebiete von Borek und Wrutitz, dann durch das Kroužeckybachthal aufwärts zur Station Lhotka. Von hier aus ersteigt die Bahn nach Uebersetzung des erwähnten Thales und Berührung des Ortsgebietes von Střem das Plateau von Nebužel, umfährt die Ortschaft Nebužel im Osten und gelangt in ihrem weiteren Zuge, der Richtung der Melnik-Mšenoer Bezirksstrasse folgend, in das Gebiet von Mšeno, woselbst im Osten der Stadt die Station Mšeno angelegt wird.

Die circa 3·1 km lange Verbindungsbahn von der Station Melnik zu dem projectirten Elbe-Umschlagsplatze mündet nordöstlich der Station Melnik aus, führt Anfangs parallel mit der Oesterr. Nordwestbahn, lenkt sodann westlich gegen die Ortschaft Zadusch ab und senkt sich zu dem projectirten Elbe-Umschlagsplatze.

Die circa 2·8 km lange Zweigbahn von Lhotka nach Středenic beginnt in der Station Lhotka der erstgenannten Bahnstrecke, entwickelt sich am rechten Abhange des Nebenthales gegen Středenic und gelangt, dem Zuge der Bezirksstrasse folgend, nach Středenitz.

Aenderungen der im Vorstehenden festgesetzten Bahntrasse können nur mit Genehmigung des k. k. Eisenbahnministerium vorgenommen werden.

Geringfügige Abweichungen gegenüber den genehmigten Projecten, in Ansehung deren die Zustimmung der berührten Parteien, sowie der politischen Bezirksbehörde nachgewiesen werden kann, sind zulässig und bedürfen lediglich der rechtzeitig noch vor der Ausführung zu erstattenden Anzeige an das k. k. Eisenbahnministerium, resp. an das von diesem bestellte Bauaufsichtsorgan.

3. Anschlüsse an bestehende Bahnen; gegenseitige Wagenbenützung.

Die Concessionäre verpflichten sich, wegen der aus Anlass der Einmündung der Localbahn in die Station Melnik herzustellenden baulichen und Sicherungsanlagen (Punkt 11, drittletzter Absatz), sowie wegen Mitbenützung des genannten Anschlussbahnhofes, ferner wegen Einrichtung des Betriebsdienstes beim Uebergangsverkehre eine Vereinbarung mit der Verwaltung der k. k. Oesterr. Nordwestbahn anzustreben, wobei für thunlichste Erleichterung des Personenverkehres beim Uebergange von der eigenen auf die fremde Bahn Sorge zu tragen ist.

Das bezügliche Project und das hierüber etwa abgeschlossene Uebereinkommen sind dem k. k. Eisenbahnministerium zur Genehmigung vorzulegen, und unterwerfen sich die Concessionäre dem Ausspruche desselben, falls eine Einigung mit der Verwaltung der Anschlussbahn nicht erzielt werden könnte.

Ebenso unterwerfen sich die Concessionäre der Entscheidung des k. k. Eisenbahnministeriums, wenn mit den Verwaltungen der inländischen Nachbarbahnen ein Einverständniss über die eventuelle gegenseitige Wagenbenützung nicht erzielt werden sollte.

4. Anschluss von Eisenbahnen niederer Ordnung und von Schleppbahnen.

Die Concessionäre sind verpflichtet, die Einmündung von Eisenbahnen niederer Ordnung (Local- und Kleinbahnen), dann von Schleppbahnen (Bergwerks-, Industrie- und Waldbahnen) auf die für den Betrieb der Localbahn mindest lästige Art gegen Vergütung der erwachsenden Selbstkosten zu gestatten.

Falls über die Bedingungen der Einmündung solcher Bahnen, sowie über die Mitbenützung bestehender Anlagen der Localbahn und die Einrichtung des Betriebsdienstes im Uebergangsverkehre, endlich über die gegenseitige Wagenbenützung ein Einverständniss zwischen den betheiligten Unternehmungen nicht zu Stande kommen sollte, bleibt die Festsetzung dieser Bedingungen dem k. k. Eisenbahnministerium vorbehalten.

Bei den Vereinbarungen für den Anschluss von Schleppbahnen soll thunlichst auf die grundsätzlichen Bestimmungen des bezüglichen Formulares der k. k. Staatseisenbahn-Verwaltung Bedacht genommen werden; beabsichtigte Abweichungen hievon sind bei Vorlage der Vereinbarungen an das k. k. Eisenbahnministerium zu erläutern.

5. Grunderwerb.

Die definitiv für die Bahn zu erwerbenden Grundflächen haben nebst dem eigentlichen Bahnkörper auch alle zu dessen sicherem Bestand oder zur geregelten Betriebführung erforderlichen Nebenanlagen, sowie auf jeder Seite der Bahn einen Schutzstreifen zu umfassen, dessen Breite je nach der Construction des Bahnkörpers, insbesondere mit Rücksicht auf die Böschungsverhältnisse desselben, mit 0·5 bis 1 m zu bemessen ist.

Bei den Stationen ist rücksichtlich des Umfanges der für die Bahn zu erwerbenden Grundflächen auf die Ermöglichung einer zukünftigen Vergrösserung dieser Anlagen thunlichst Bedacht zu nehmen.

Zu solchen Bauanlagen (Uferschutzbauten etc.), welche von der Bahn zu erhalten sind und von dieser oder von bestehenden öffentlichen Wegen nicht zugänglich sind, ist der jederzeit ungehinderte Zutritt für die Bahnorgane zu sichern.

6. Unterbau.

Die Halbmesser der Bögen in der freien Bahn dürfen nicht weniger als 180 m betragen.

Bezüglich der Uebergangscurven, dann der Längen der Zwischengeraden bei Contrabögen, ferner hinsichtlich der Spurerweiterung in Bögen und der Ueberhöhung des äusseren Schienenstranges in denselben, schliesslich betreffs Anordnung der Gefällsbrüche sind die diesbezüglich im k. k. Eisenbahnministerium geltenden Vorschriften zu beachten.

Die Anordnung der Uebergangscurven in den Bögen hat unter Zugrundelegung der Constante 6000 zu erfolgen.

Als grösste durchschnittliche Neigung der für die Leistungsfähigkeit der Bahn massgebenden Strecken wird für die Linie Melnik—Mšeno, sowie für die Zweiglinie von Lhotka nach Středenic 23 Permille und für die Verbindungsbahn zu dem projectirten Elbe-Umschlagsplatze 20 Permille festgesetzt.

In den Bögen hat eine Ermässigung der Bahnneigung im Sinne der vom k. k. Eisenbahnministerium hinausgegebenen Vorschrift über die Legung der Bahnnivellette zur Ausführung zu gelangen.

Die Stationen und Haltestellen mit Nebengeleisen sind womöglich horizontal anzulegen, und soll die Neigung der Bahn in denselben in der Regel 2·5 Permille nicht übersteigen.

Ausnahmen hievon unterliegen der besonderen Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums.

Der geringste Abstand der Geleise in den Stationen, von Mitte zu Mitte gemessen, hat im Allgemeinen 4·5 m, bei Geleisen mit zwischenliegenden Wasserkrahnen, ferner in Locomotivremisen 4·75 m zu betragen.

Der Abstand von der Mitte eines Magazinsgeleises zu jener des nächstliegenden durchlaufenden Fahrgeleises ist mit 4·75 m zu bemessen.

Der Unterbau hat in der Regel sowohl bei Dämmen als in Einschnitten eine Kronenbreite von 4 m zu erhalten.

Wenn Steinbankette zur Ausführung gelangen, welche gleichzeitig als Grabenmauern dienen, hat die Entfernung der äusseren Oberkante des Bahnplanums von der Geleiseachse mindestens 1·8 m zu betragen.

Das Böschungsverhältniss der Dämme und Einschnitte ist entsprechend der Materialbeschaffenheit zu wählen.

Alle Aufdämmungen sind mit Rücksicht auf eintretende Setzungen mit einer der Dammhöhe und Materialbeschaffenheit angemessenen Ueberhöhung und Erbreiterung der Dammkrone auszuführen.

Ausserdem haben auch alle Bahnstrecken in Krümmungen von 300 oder weniger als 300 m Radius eine entsprechende Erbreiterung der Bahnkrone zu erhalten.

In gewöhnlichen Erdeinschnitten, sowie in Einschnitten mit Futter-, bezw. Verkleidungsmauern oder beiderseitigen Grabenmauern muss die Sohle des Seitengrabens eine Breite von mindestens 0·3 m, in Felseinschnitten eine Breite von mindestens 0·4 m erhalten.

In Felseinschnitten von mehr als 5 m Tiefe ist die normale Sohlenbreite des Seitengrabens der jeweiligen Einschnittstiefe angemessen zu vergrössern.

Die normale Tiefe des Seitengrabens ist derart zu bemessen, dass der Abstand von der Schienenunterkante bis zur Grabensohle in allen Fällen mindestens 0·5 m beträgt.

Die Böschungen der Einschnitte und Aufdämmungen sind zu besämen und eventuell angemessen zu versichern, so dass deren Haltbarkeit gewährleistet erscheint.

In jenen Strecken, wo der Bahnkörper der Inundirung durch seitliche Wasserläufe ausgesetzt ist, muss die Unterbaukrone in der Regel mindestens 1 m über den localen höchsten Wasserstand gelegt werden.

Bei der Anlage, Berechnung und Ausführung der Eisenbahnbrücken, Bahnüberbrückungen und Zufahrtsstrassenbrücken ist die hinsichtlich solcher Objectsherstellungen erlassene Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 15. September 1887, R.-G.-Bl. Nr. 109, bezw. bei Verwendung von Flusseisen auch die Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 29. Jänner 1892, R.-G.-Bl. Nr. 28, massgebend; ferner sind in jedem Falle die im Jahre 1892 im Verlage der k. k. Hof- und Staatsdruckerei in Wien erschienenen „Grundsätzlichen Bestimmungen für die Lieferung und Aufstellung eiserner Brücken in der vom k. k. Handelsministerium genehmigten Fassung“ zu beobachten.

Den Berechnungen für die Eisenconstructionen der Bahn sind die im § 3, lit. a und b, der erstgenannten Verordnung normirten Belastungen ohne Ermässigung zugrunde zu legen.

Die Widerlager aller Brücken und Durchlässe sind aus Mauerwerk herzustellen, desgleichen die Zwischenpfeiler mehrfeldriger Brücken, insofern nicht Eisenpfeiler ausgeführt werden.

Ueberfahrten können aus Holz auf gemauerten Sockeln hergestellt werden.

Bei den bis zur Bahnkrone reichenden offenen Unterbauobjecten bis einschliesslich 1·5 m Einzellichtweite (in der Bahnrichtung gemessen) dürfen Tragconstructionen von Holz angewendet werden; bei allen offenen Unterbauobjecten mit grösseren Lichtweiten sind Eisenconstructionen zu verwenden.

Der Abstand der tiefsten Theile der Tragconstruction offener Unterbauobjecte von dem localen höchsten Wasserstande soll bei Flüssen und Wildbächen in der Regel mindestens 1 m betragen.

Die lichte Höhe der Durchfahrten hat bei Reichs-, Landes- und Bezirksstrassen, sowie bei allen Strassen im Bereiche befestigter Plätze nicht unter 4 m, bei sonstigen öffentlichen Fahrwegen nicht unter 3·2 m und, insoweit nur Verkehrszwecke in Frage kommen, auch nie mehr als 4·5 m zu betragen.

7. Oberbau.

Der Oberbau ist mit Holzquerschwellen und im Allgemeinen nach dem Oberbausysteme XXIV der k. k. Staatsbahnen mit Flussstahlschienen von 26 kg Gewicht per laufendes Meter auszuführen. Es wird jedoch gestattet, dass die Entfernung der Schwellen von Mitte zu Mitte 80 cm betragen darf, und dass in geraden Strecken, sowie in Bögen mit grösserem Halbmesser als 250 m die im obbezeichneten Normale vorgeschriebene Anzahl des Kleinmaterials per Schienenlänge eine Verminderung erfahren kann.

Die Detailconstruction des Oberbaues unterliegt der Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums.

Der Schotterkörper hat sowohl auf Dämmen als in Einschnitten ohne Grabenmauern eine Breite von 3 m, in der Höhe der Schienenunterkante gemessen, zu erhalten.

Die Stärke des Schotterbettes unterhalb der Schienenunterkante hat auf Dämmen und in Einschnitten mindestens 0·25 m zu betragen, und gilt dieses Mass in Bögen vom Fusse der inneren Schiene.

8. Hochbauten.

Sämmtliche Hochbauten sind in einem den Verkehrsbedürfnissen entsprechenden Ausmasse unter Bedachtnahme auf die Bestimmungen der Landes-Bauordnung und im Einklange mit den localen Interessen herzustellen.

Die Aufnahmsgebäude der Stationen, sowie alle für die Unterbringung des Bahnpersonals bestimmten Hochbauten sind in Stein- oder Ziegelbau, im Uebrigen aber den localen Verhältnissen angemessen zu erbauen.

Sofern nicht in den genehmigten Bauverträgen und Bedingnissen abweichende besondere Bestimmungen getroffen werden, können kleinere Warteräume in den Stationen, sowie die Hochbauten für den Zugförderungs- und Werkstättendienst aus Riegelmauerwerk, Warteräume in Haltestellen, ferner die Hochbauanlagen für den Güterdienst aus Riegelmauerwerk oder ganz aus Holz hergestellt werden.

Alle in Riegelmauerwerk oder Holz ausgeführten Bahngebäude haben eine Untermauerung zu erhalten.

Die Entfernung der Wärterhäuser darf nicht über 5 km betragen.

9. Abschluss und Abtheilung der Bahn.

Die Ausführung von Stations- und Bahneinfriedungen, sowie von Wegschranken wird auf solche Stellen beschränkt, wo eine Gefährdung des Bahnverkehres oder der Anrainer zu befürchten steht.

Alle Wegübersetzungen in Schienenhöhe erhalten beiderseits des Geleises Warnungstafeln mit der Inschrift: „Achtung auf den Zug“.

Ausserdem sind bei solchen Uebersetzungen, welche stärker benützt werden oder bei welchen die Fernsicht beschränkt ist, auf eine Entfernung von 200 m je nach den örtlichen Verhältnissen einerseits oder beiderseits der Rampe Avisosäulen für den Locomotivführer aufzustellen.

An allen Hauptbruchpunkten der Bahnneigungen sind Neigungszeiger anzubringen.

Bei den Bruchpunkten kurzer Zwischenneigungen oder solcher Zwischenneigungen, welche von der durchschnittlichen, in der betreffenden Strecke angewendeten Bahnneigung nicht wesentlich abweichen, können Neigungszeiger entfallen.

Längs der Bahn sind in Abständen von 100 zu 100 m Pflöcke oder Steine, bezw. von 1000 zu 1000 m Kilometersteine zu versetzen.

Die definitiven Grenzen des Bahneigenthums sind durch Grenzsteine zu markiren.

10. Stationen.

Die Entfernung, Länge und Geleisezahl der Stationen und Haltestellen, sowie die Entfernung und Leistungsfähigkeit der Wasserstationen, ferner das Anlageverhältniss etwaiger Militär-Verladerampen und deren Zufahrtsstrassen ist nach Massgabe der diesfalls Seitens des k. k. Eisenbahnministeriums ergehenden Weisungen zu bemessen.

Die Verfassung der Detailprojecte für die in den Stationen herzustellenden Oberbau-, Wasserbeschaffungs-, Sicherungs- und Hochbauanlagen hat im Einvernehmen mit der betriebführenden Bahnverwaltung zu erfolgen. Insofern hierüber eine Einigung nicht erzielt werden sollte, unterwerfen sich die Concessionäre der Entscheidung des k. k. Eisenbahnministeriums.

Die Ausführung der Wasserbeschaffungsanlagen nebst den zugehörigen maschinellen Einrichtungen, insbesondere auch die Bestimmung, inwieweit zu diesem Zwecke der Locomotivdampf in Anspruch genommen werden kann und Reservoirs erforderlich sind, unterliegt der besonderen Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums.

Sämmtliche Stationen und Haltestellen mit permanenten Dienstposten haben Passagieraborte zu erhalten.

In Haltestellen ist ein gedeckter Warteraum herzustellen, insofern nicht auf Grund der bei der politischen Begehung getroffenen Bestimmungen hievon vorläufig abgesehen wird.

Die Namen der Stationen und Haltestellen sind durch entsprechende Aufschriften ersichtlich zu machen. Bei Aufnahmsgebäuden ist dieser Name sowohl an der Hauptfront, bezw. an den Veranden, als auch an beiden Seiten anzubringen.

11. Betriebseinrichtungen.

Die Bahn ist mit einer Telegraphen-Sprechleitung zu versehen, in welche sämmtliche Stationen und permanent besetzten Haltestellen einzuschalten sind.

Für den Fall, als diese Leitung durch Staatsorgane auf Kosten der Concessionäre hergestellt werden sollte, haben sich dieselben rechtzeitig an die k. k. Post- und Telegraphen-Direction in Prag zu wenden.

Für den Betrieb sind die durch die Signalordnung vorgeschriebenen optischen und akustischen Signalmittel beizustellen.

Centralweichenstellanlagen sind in den einzelnen Stationen nach Massgabe des mit der betriebführenden Verwaltung in dieser Richtung speciell zu pflegenden Einvernehmens auszuführen; in den Kreuzungsstationen sind Distanzsignale herzustellen, deren Stellung in entsprechende Abhängigkeit von jener der Einfahrtsweichen zu bringen ist.

Die Ausgestaltung dieser Anlagen hat nach den Weisungen des k. k. Eisenbahnministeriums zu erfolgen.

Die anlässlich der Einmündung der Localbahn in die Anschlussstation herzustellende Signal- und Weichensicherungsanlage ist in die laut Punkt 3 dieser Bedingnisse mit der Verwaltung der k. k. priv. Oesterreichischen Nordwestbahn abzuschliessende Vereinbarung einzubeziehen.

Die Bahn ist mit den für den Betriebs-, Bahnerhaltungs-, Zugförderungs- und Werkstättendienst erforderlichen Inventargegenständen, sowie mit den entsprechenden Reservematerialien auszurüsten.

Hinsichtlich der Art und des Ausmasses dieser Inventargegenstände und Reservematerialien bleibt, unbeschadet der hierüber im Bau- und Betriebsvertrage zu treffenden Bestimmungen, die Entscheidung dem k. k. Eisenbahnministerium vorbehalten.

12. Fahrbetriebsmittel.

Die Beistellung der erforderlichen Fahrbetriebsmittel (Locomotiven, Personenwagen, Dienstwagen und Lastwagen) erfolgt durch die betriebführende Bahnverwaltung in Gemässheit der im bezüglichen Betriebsvertrage festzustellenden Bedingungen.

Für Anschaffung von Fahrbetriebsmitteln ist aus dem Baucapitale ein Betrag von 152.500 fl. zu widmen.

Die Belastung einer Locomotivachse darf im voll ausgerüsteten Zustande 12·5 t nicht überschreiten.

Die Locomotiven erhalten beiderseits anmontirte Schneepflugscharen und in beiden Richtungen Anschlüsse für die Dampfheizung und die durchgehende Bremsvorrichtung.

Die Personen- und Dienstwagen sind für Dampfheizung einzurichten und mit durchgehenden Bremsen, sowie mit Spindelbremsen zu versehen.

Sämmtliche Lastwagen sind mit den Rohrleitungen für die Dampfheizung und für die durchgehenden Bremsen zu versehen.

Ausserdem erhalten mindestens 30 Percent aller Lastwagen Bremsvorrichtungen, welche vom Wagen aus bethätigt werden können, und sind letztere mit gedeckten und geschlossenen Bremssitzen auszuführen.

Die Pläne für sämmtliche neu anzuschaffende Fahrbetriebsmittel unterliegen der Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums, und ist bei deren Verfassung den Bestimmungen der Verordnungen des k. k. Handelsministeriums vom 1. Februar 1887, Z. 2840 („Centralblatt für Eisenbahnen und Dampfschiffahrt" Nr. 15 ex 1887), und vom 1. August 1892, Z. 32.904 („Verordnungs-Blatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt" Nr. 87 ex 1892), Rechnung zu tragen.

Die Vorlage der schematischen, mit den erforderlichen Angaben versehenen Skizzen der Fahrbetriebsmittel hat vor jener der Projectspläne für den Oberbau der Bahn zu erfolgen.

13. Berücksichtigung inländischer Werke.

Alle Baumaterialien, ferner die Schienen und sonstigen Bahnbestandtheile, sowie sämmtliche Fahrbetriebsmittel und Ausrüstungsgegenstände sind ausschliesslich aus inländischen Werken oder Fabriken zu beschaffen.

Bei der Vergebung von Fahrbetriebsmitteln und Ausrüstungsgegenständen ist insbesondere auch darauf Bedacht zu nehmen, dass die einzelnen zur Verwendung gelangenden Materialien oder Bestandtheile inländischen Bezugsquellen entstammen.

Eine Ausnahme von diesen Bestimmungen kann von Seiten des k. k. Eisenbahnministeriums insofern zugestanden werden, als nachgewiesen werden sollte, dass inländische Werke oder Fabriken nicht in der Lage wären, die bezüglichen Lieferungen unter den gleichen Bedingungen hinsichtlich des Preises, der Qualität und der Lieferzeit, wie diese von ausländischen Werken oder Fabriken angeboten werden, zu bewerkstelligen.

14. Wahrung der Interessen der Sicherheit des Eisenbahnbestandes bei der Anlage, Erhaltung, Benützung und Auflassung von Teichen.

Die Concessionäre haben diesfalls den Bestimmungen des Erlasses des k. k. Handelsministeriums vom 23. Mai 1894, Z. 13.130 („Verordnungs-Blatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt" Nr. 138 ex 1894), zu entsprechen.

15. Behandlung von archäologischen und kunsthistorischen Fundgegenständen.

Archäologische und kunsthistorische Funde, welche bei den Bauarbeiten gemacht werden sollten, sind sofort der k. k. Centralcommission für Erforschung und Erhaltung der Kunst- und historischen Denkmale in Wien anzuzeigen.

Die Concessionäre haben diesfalls den Bestimmungen der Erlässe des k. k. Handelsministeriums vom 6. Mai 1889, Z. 18.032, und vom 7. September 1894, Z. 48.166 („Verordnungsblatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt" Nr. 60 ex 1889, bezw. Nr. 128 ex 1894), zu entsprechen und den Anordnungen der genannten k. k. Centralcommission gewissenhaft Folge zu leisten.

16. Eventuelle Einbeziehung der Localbahn in eine Durchzugslinie.

Die Concessionäre verpflichten sich, falls die Bahn in der Folge entweder bezüglich einzelner Theilstrecken oder in ihrer ganzen Länge durch eine Fortsetzung derselben oder durch Anschluss fremder Bahnen in den Trassenzug einer Durchzugslinie einbezogen werden sollte, alle jene Aenderungen und Ergänzungen an der Bahn sowohl in der freien Strecke als auch in den Stationen, ferner, wenn erforderlich, bei den Betriebseinrichtungen und dem Fahrparke auszuführen, welche Seitens des k. k. Eisenbahnministeriums aus diesem Anlasse etwa angeordnet werden sollten.

Betreffs Bedeckung der diesbezüglichen Kosten wird seinerzeit eine besondere Vereinbarung mit der k. k. Staatsverwaltung zu treffen sein.

II. Betrieb.

1. Personen- und Gütertarife.

Die Tarife für den Personen- und Gütertransport, die Waarenclassification und alle auf den Frachtentransport bezüglichen Nebenbestimmungen unterliegen der Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums, wobei einerseits auf die öffentlichen Rücksichten, andererseits auf eine ausreichende Rentabilität des Bahnunternehmens Bedacht genommen werden soll.

Der die gemeinsamen Bestimmungen für den Transport von Eil- und Frachtgütern, sowie von lebenden Thieren, Fahrzeugen und Leichen enthaltende Tariftheil I der österreichisch-ungarischen Eisenbahnen wird über Verlangen des k. k. Eisenbahnministeriums auch auf die gegenwärtig concessionirte Localbahn Anwendung zu finden haben. Auch werden die Concessionäre sich den Anordnungen wegen des Beitrittes zu einem eventuell zu erstellenden Tariftheile I für den Personenverkehr zu fügen haben.

Die einzuhebenden Fahr- und Frachtpreise und sonstigen Gebühren dürfen nur in der jeweiligen gesetzlichen Landeswährung ohne Agiozuschlag berechnet werden.

Sobald die Bahn in zwei auf einander folgenden Betriebsjahren ein Reinerträgniss von mindestens sechs Percent des Anlagecapitals geliefert hat, kann das k. k. Eisenbahnministerium eine verhältnissmässige Herabsetzung der bis dahin in Kraft gestandenen Tarifsätze anordnen.

Dem k. k. Eisenbahnministerium bleibt ferner vorbehalten, im geeigneten Zeitpunkte die im Interesse der österreichischen Mühlenindustrie etwa gebotenen Verfügungen hinsichtlich der tarifarischen Behandlung von Getreide und Mehl zu treffen.

2. Nothstandstarife.

In Fällen eines Nothstandes und aussergewöhnlicher Theuerung von Lebensmitteln für Menschen und Nutzthiere in den im Reichsrathe vertretenen Königreichen und Ländern ist der Eisenbahnminister berechtigt, nach Erforderniss die einschlägigen Frachtpreise herabzumindern.

3. Leistungen für die Postanstalt.

Die Concessionäre sind verpflichtet, die Post und die Postbediensteten mit allen fahrplanmässigen Personen- und gemischten Zügen zu befördern.

Für diese, sowie für sonstige Leistungen zu Zwecken der Postanstalt können die Concessionäre ein angemessenes, im Wege der Vereinbarung festzustellendes Entgelt in Anspruch nehmen.

Die Feststellung der Fahrpläne der zur Postbeförderung benützten Züge hat nach den jeweilig bestehenden Vorschriften mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde zu erfolgen.

Sollten für die Ausübung des Postdienstes in den Stationen besondere Localitäten erforderlich werden, so wird eine besondere Vereinbarung bezüglich der in Form eines Miethzinses zu leistenden Entschädigung für die Benützung dieser von den Concessionären beizustellenden Räumlichkeiten zu treffen sein.

Die innere Einrichtung, Reinigung, Beleuchtung und Beheizung dieser Räumlichkeiten obliegt der Postverwaltung.

Correspondenzen, welche in Beziehung auf die Verwaltung der Eisenbahn zwischen der Direction oder dem Vorstande der Eisenbahnunternehmung und ihren untergeordneten Organen oder von diesen unter einander geführt werden, dürfen durch die Bediensteten der Bahnanstalt befördert werden.

4. Leistungen für die Staatstelegraphenanstalt.

Die Concessionäre übernehmen die Verpflichtung, die für den Bahnbetrieb und die Signalisirung erforderlichen Telegraphenleitungen auf eigene Kosten entweder nach Anordnung oder durch Vermittlung der Staatstelegraphenanstalt herzustellen, einzurichten und zu erhalten, und diese Telegraphenleitungen gegen eine zu vereinbarende billige Entschädigung auch für Staats- und Privatcorrespondenz verwenden zu lassen.

Der Staatsverwaltung steht es frei, selbstständige Leitungen auf dem von den Concessionären eingelösten oder sonst für Bahnzwecke benützten Grund und Boden ohne jede Vergütung oder Entschädigung anzulegen und im Falle der Anlegung einer selbstständigen Bahnbetriebsleitung diese Drähte der Staatstelegraphen an den Stützpunkten dieser Leitung anzubringen.

Zur Beaufsichtigung und Instandhaltung solcher Staatslinien, insoweit diese letztere nicht besondere Fachkenntnisse erfordert, haben die Concessionäre durch das Bahnpersonal unentgeltlich mitzuwirken.

Die Concessionäre sind ferner verpflichtet, auf der concessionirten Bahn die Materialien und Requisiten der Staatstelegraphenanstalt nach den für Militärtransporte giltigen Tarifsätzen zu befördern, in den Stationen unentgeltlich zu lagern und zu verwahren.

Die Concessionäre sind schliesslich verpflichtet, sich bezüglich der concessionirten Bahn auch der in Aussicht genommenen, im Verordnungswege durchzuführenden Regelung der Beziehungen der Staatstelegraphenanstalt zu den Localbahnen zu unterwerfen.

5. Unentgeltliche Beförderung von Staatsbediensteten bei Dienstreisen.

Staatsbeamte, Angestellte und Diener, welche im Auftrage der die Aufsicht über die Verwaltung und den Betrieb der Eisenbahnen führenden Behörden oder zur Wahrung der Interessen des Staates in Folge der Concession oder aus Gefällsrücksichten die Eisenbahn benützen und sich mit den vom k. k. Eisenbahnministerium zum Zwecke ihrer Legitimation auszustellenden amtlichen Certificaten ausweisen, müssen sammt ihrem Reisegepäcke unentgeltlich befördert werden.

6. Beförderung der Civilwachkörper.

Für die Beförderung der Civilwachkörper (Sicherheitswache, Finanzwache etc.) haben die für Militärtransporte geltenden ermässigten Tarifsätze analoge Anwendung zu finden.

7. Beförderung von Schüblingen und Sträflingen.

Schüblinge, Sträflinge und sonstige auf öffentliche Kosten zwangsweise zur Beförderung gelangende Personen, sowie deren Escorte, letztere auch auf der Rückfahrt, sind zu der hiefür jeweilig bei den k. k. Staatsbahnen geltenden ermässigten Fahrgebühr zu befördern.

Für derlei Transporte, welche stets in abgesonderten Coupés untergebracht werden müssen, sind mit den competenten Behörden bestimmte Tage und Züge zu vereinbaren.

8. Sendungen für Zwecke der Staats-Pferdezuchtanstalten.

Die für Zwecke der Staats-Pferdezuchtanstalten veranlassten Sendungen und deren Begleitung geniessen, insoweit hiefür nicht besondere Begünstigungen festgesetzt sind, die für Militärtransporte geltenden ermässigten Tarifsätze.

9. Gesetzliche Regelung der Tarife und öffentlichen Leistungen.

Die Regelung der Personen- nnd Frachtentarife (Z. 1 und 2), sowie der Leistungen für öffentliche Zwecke (Z. 3 bis 8) bleibt der Gesetzgebung jederzeit vorbehalten. Einer solchen Regelung haben die Concessionäre sich zu unterwerfen.

Wien, am 12. Februar 1896.

Der k. k. Eisenbahnminister:
Guttenberg m. p.

Inland.

Parlamentarisches.

In der 470. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 23. März erstattet Abg. v. Henzel Namens des Eisenbahnausschusses Bericht über den Gesetzentwurf, betreffend den Bau der Eisenbahn Chodorów-Podwysokie und beantragt, der Vorlage die verfassungsmässige Zustimmung zu ertheilen.

Abg. Dr. Vašatý legt die Unrentabilität der projectirten Bahn dar und vergleicht die Behandlung Böhmens in Bezug auf Localbahnen mit der Galiziens, hiebei darauf verweisend, dass in zwei Jahren 30 Millionen für galizische Bahnen ausgegeben worden seien. Trotzdem habe aber ein galizischer Abgeordneter behauptet, dass die Lage daran schuld sei, wenn für Galizien nicht genug geschehe, und sich über die Opposition der böhmischen Abgeordneten beschwert. Die jungczechische Partei sei stets für die Bewilligung der nothwendigen Mittel für die Bedürfnisse Galiziens eingetreten; in Bahnangelegenheiten aber sei es ihre Pflicht, bei der Vernachlässigung Böhmens gegen eine zu grosse Connivenz gegen Galizien aufzutreten. Die gesammtstaatlichen Pflichten gegen Galizien seien bis zum Uebermasse erfüllt.

Hierauf wird die Verhandlung abgebrochen.

Die Abgeordneten Dr. Kindermann und Genossen richteten an den Herrn Eisenbahnminister eine Interpellation, in welcher sie ihm mehrere Beschwerden gegen die Böhmische Nordbahn zur Kenntniss bringen.

In der 471. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 24. März schreitet das Haus zur Tagesordnung und setzt die Verhandlung über den Gesetzentwurf, betreffend den Bau der Eisenbahn Chodorów-Podwysokie fort.

Abg. Purghart bringt mehrere Wünsche in Bezug auf die Errichtung von Haltestellen auf Localbahnen in seinem Wahlbezirke vor.

Referent Abg. Henzel polemisirt gegen den Abgeordneten Dr. Vašatý und widerspricht insbesondere der Behauptung, dass Galizien favorisirt werde. Schliesslich empfiehlt der Berichterstatter die Annahme der Vorlage.

Der Gesetzentwurf wird sodann in zweiter und dritter Lesung unverändert angenommen.

Abg. Dr. Exner referirt im Namen des Budgetausschusses über den Gesetzentwurf, womit weitere Bestimmungen über die Ausführung öffentlicher Verkehrsanlagen in Wien getroffen werden.

Abg. Kaftan macht darauf aufmerksam, dass nun bereits zum zweiten Male das Programm für die Wiener Verkehrsanlagen wesentlich abgeändert werde. Der Unterschied zwischen Haupt- und Localbahnen verschwinde, und im Handumdrehen werden die Stadtbahnlinien Bahnen ersten Ranges werden, für welche der Staat 85 pCt. beizutragen habe. Die totale Umgestaltung der ursprünglichen Skizze, denn von einem wirklichen Projecte konnte wohl nicht die Rede sein, erheische viel Geld, und abermals werden $15^1/_2$ Millionen mehr vom Parlamente verlangt. Es sei fraglich, ob solche radicale Umgestaltungen während des Baues dem eigentlichen Zwecke dienlich sein können. Man wisse nicht, ob die Verkehrscommission heute schon im Besitze eines definitiven Programmes und Kostenvoranschlages sei und ob die jetzt beanspruchten Summen die letzten sein werden. Schon bei der ersten Berathung über die Verkehrsanlagen habe Redner eindringlich davor gewarnt, die Verhandlungen auf Grund flüchtiger Skizzen und uferloser Pläne zu führen. Man scheine sich über den Zweck der Verkehrsanlagen noch immer nicht klar zu sein, namentlich ob diese eine Fortsetzung der Hauptbahnen bis in das Innere der Stadt oder echte Stadtbahnen sein sollen. Auch im Hause werde darüber keine Klarheit herrschen, bevor nicht ein richtiger Betriebsplan vorliege. Wenn man als geeignetste Wagentype für die Verkehrsanlagen die Communicationswagen ansehe, scheinen die Verkehrsanlagen mehr zur Unterstützung der Hauptbahnen dienen und nicht eigentliche Stadtbahnen werden zu sollen, wie solche in Berlin mit einer jährlichen Personenbeförderung von über 40 Millionen und in London mit einem Verkehre von 180 Millionen Personen bestehen. Dort seien nur Coupéwagen in Verwendung, welche vom Publicum selbst geöffnet und geschlossen werden, wodurch sie schnell gefüllt und entleert werden können. Redner bedauert es, dass die Vorlage nur dem Budgetausschusse zugewiesen wurde und nicht auch dem Eisenbahnausschusse zur Berathung vorgelegen sei. Er constatirt, dass seine Parteigenossen keine Missgunst gegen Wien hegen; im Gegentheile, Wien brauche eine Erstarkung seiner Industrie und seines Gewerbes, welche am leichtesten durch billiges Rohmaterial und billige Brennstoffe erreicht werde. Weil hiebei die Transportkosten massgebend seien, so sei die Hauptaufgabe die Herstellung guter Wasserstrassen. Eine ausreichende Verbindung durch Wasserstrassen würde aus Prag und Wien hervorragende Handelsemporien machen. Redner hofft daher, dass die Regierung den Bau des Donau-Moldau-Elbe-Canals energisch betreiben werde. In seinen weiteren Ausführungen erörtert Redner die in Prag nothwendigen Hafenherstellungen und befürwortet lebhaft die in dieser Beziehung vom Budgetausschusse beantragten Resolutionen. Er ersucht schliesslich die Regierung, der Durchführung der nöthigen Assanirungsanlagen und Communicationen in Prag dasselbe Wohlwollen entgegenzubringen wie den Verkehrsanlagen in Wien.

Abg. Wrabetz dankt dem Abgeordneten Kaftan für das Wohlwollen, das aus seinen Ausführungen für Wien hervorleuchte. Wenn derselbe bemängle, dass das Project der Wiener Verkehrsanlagen wiederholt abgeändert worden sei, so möge er bedenken, dass ein derartiges grosses Project sich ausweiten müsse und man deshalb den Regierungsorganen keinen Vorwurf machen könne. Freudig müsse er es begrüssen, dass die Linien der Verkehrsanlagen als Hauptbahnen ausgeführt werden sollen, was nicht nur der Stadt Wien, sondern auch dem Reiche zum Vortheile gereichen werde. Es handle sich dabei auch um keine wesentliche Mehrbelastung, sondern um eine Verschiebung aus der zweiten in die erste Bauperiode. Eine wesentliche Verbesserung liege in der Situirung des Centralbahnhofes auf dem Eislaufplatze und in der Umwandlung der Verbindungsbahn längs der Landstrasse in eine Tiefbahn. Es werde damit ein den Verkehr hemmender Riegel beseitigt, und es wäre nur zu wünschen, dass man bei den neuen Anlagen in den Vororten nicht in dieselben Fehler verfallen möge. Redner befürchtet, dass der Communicationswagen dem Localverkehre hinderlich sein werde, und hält es für angezeigt, für den localen und den Fernverkehr je eine eigene Wagentype zu construiren. Mit Rücksicht auf die Ueberfüllung der Züge auf den nach Wien mündenden Bahnen urgirt er die Vermehrung des Wagenparkes. Schliesslich befürwortet Redner den Ausbau der Verbindungscurve zwischen der Donaucanallinie und der Gürtellinie schon in der ersten Bauperiode, dagegen die Verschiebung des Baues der Verbindungs-

linie Gumpendorferstrasse—Matzleinsdorf auf jenen Zeitpunkt, wo das Verhältniss der Südbahn zum Staatsbahnbetriebe geklärt sein werde. Er beantragt folgende Resolution: „Das Abgeordnetenhaus spricht den Wunsch aus, dass die Verbindung der Donaucanallinie mit der Gürtelbahn möglichst bald, jedenfalls aber noch vor Ausführung der Verbindung Gürtellinie—Matzleinsdorf hergestellt werde.“

Abg. Freiherr v. Dipauli bespricht ebenfalls den Mangel eines festen Programmes und fürchtet, dass dies nicht die letzte abgeänderte Vorlage sein dürfte. Er werde nichtsdestoweniger für dieselbe stimmen, weil Alles aufgeboten werden müsse, Budapest gegenüber auch Wien zu einer wirklichen und wahren Grossstadt auszubauen und in demselben Handel, Industrie und Gewerbe in jeder Weise zu heben. Was aber für Wien billig, sei für die einzelnen Kronländer recht, und in dieser Beziehung vermisst Redner noch immer einen Generalplan für die Ausgestaltung des Eisenbahnwesens im ganzen Reiche. Wäre ein solcher vorhanden, so würden die einzelnen Kronländer nicht über Verkürzung klagen. Redner bedauert die Verzögerung der Grundsteuerreform und beklagt, dass der Ausbau der Vintschgau-Bahn, sowie der Felber-Tauern-Bahn keine Berücksichtigung gefunden habe. Hinsichtlich der vom Ausschusse beantragten Resolutionen sei die grosse damit verbundene Belastung nicht aus dem Auge zu verlieren. Er sei kein Gegner der Wasserstrassen, er werde sich freuen, wenn einmal der Anfang gemacht werde, durch richtige und ausgiebige Wasserstrassen den grossen volkswirthschaftlichen Interessen entgegenzukommen. Redner wolle sich nicht darüber aussprechen, ob die vorgeschlagenen Resolutionen gerade in Verbindung mit den Verkehrsanlagen für die Vertreter der anderen Länder besonders angenehm seien. Wenn diesbezüglich nicht ein einheitlicherer Plan vorhanden sei, so werde ein solches Vorgehen zu einer Kräftezersplitterung führen. Die Kosten für die in Berathung stehende Vorlage und für die in den Resolutionen in Aussicht genommenen künftigen Anlagen müssten unbedingt zur Votirung neuer Steuern führen. Ob das Citat des Abg. Wrabetz, dass der Mensch mit seinen höheren Zwecken wächst, auch auf die Steuern Anwendung finde, darüber müsse Redner begründete Zweifel hegen. Er werde nicht gegen die Vorlage stimmen, weil er einsehe, dass das anfänglich verkehrt angelegte Project nunmehr durch diese Vorlage richtiggestellt werden solle, und dass diese Vorlage daher, wenn sie auch theuerer zu stehen komme, doch wirklichen Nutzen bringe. Ob die Verkehrsanlagen in nächster Zeit erträgnissreich sein werden, bezweifelt Redner, obgleich er es von ganzem Herzen wünsche. Er möchte nur der Regierung empfehlen, bei Aufstellung künftiger Projecte nach einem festen Plane vorzugehen, damit die anderen Länder sehen, dass sie nicht verkürzt und in ihren Interessen verletzt werden. Schliesslich bedauert Redner, dass seine berechtigte Kritik an der Vorlage im Vorhinein in der Presse als Missgunst gegen Wien gedeutet wurde, was ganz unrichtig sei.

Eisenbahnminister Ritter v. Guttenberg:

Ich bin diesmal in der sehr glücklichen Lage, nicht vertheidigen zu müssen, denn selbst die Contraredner haben die Nützlichkeit und Nothwendigkeit des vorliegenden Projectes anerkannt und nur einige Ausführungen und Wünsche an dieselben geknüpft. Ich möchte daher vor allem Anderen die verehrten Herren nur erinnern, dass dieses neue Project hauptsächlich den Wünschen des Budgetausschusses des hohen Hauses, insbesondere aber der Resolution des Herrenhauses vom Jahre 1894 zu verdanken ist, welche lautet:

„Das Herrenhaus spricht den Wunsch und die Erwartung aus, dass die in Rede stehenden Eisenbahnanlagen, um einen sicheren Uebergang zu normalen Betriebsmitteln zu ermöglichen, den Bedürfnissen des Vollverkehres entsprechen und dass Hochbauten in der lichten Höhe von 4·8 m ausgeführt werden.“

Die Regierung ist mit grossem Vergnügen darangegangen, diesen Wünschen nachzukommen, denn das erste Project — ich gestehe es offen — war ein etwas voreiliges. Es ist entstanden durch das allgemeine Drängen der Bevölkerung und des hohen Hauses, endlich einmal ein Project vorzulegen, welches den gerechten Anforderungen entspricht. Wie die Herren sich sehr gut erinnern werden, waren früher lange Verhandlungen mit einer Privatgesellschaft in dieser Richtung im Zuge, und dass die Privatgesellschaft die Absicht gehabt hat, die Stadtbahn mit den kleinsten Mitteln herzustellen, ist begreiflich, aber die Techniker waren vom Anfange an der Meinung, dass diese Stadtbahn, wie sie im ersten Projecte geplant war, den Bedürfnissen der Stadt Wien nicht entsprechen werde. Man ist daher mit grossem Vergnügen daran gegangen, den Wünschen des hohen Hauses nachzukommen, und das Product ist die neue Vorlage, die den wichtigsten Interessen und einem Betriebsplane entspricht, auf Grund dessen auf den Hauptlinien alle drei Minuten Züge nach beiden Richtungen abgelassen werden können.

Die einzelnen Details bezüglich des Wagenparkes und des Hauptzollamtes hat schon der Herr Abgeordnete Wrabetz so klar dargelegt, dass ich meinerseits nichts mehr hinzuzufügen habe. Ich möchte nur bemerken, dass das jetzige Project ein endgiltiges ist und Mehrforderungen nicht werden gestellt werden, mit Ausnahme von eventuellen Ueberschreitungen. Das ist aber keine Mehrforderung für andere Leistungen.

Bezüglich des vom Herrn Abgeordneten Kaftan ausgesprochenen Wunsches, es möge der Stadt Prag Seitens der Regierung dasselbe Wohlwollen entgegengebracht werden, kann ich im Namen der Regierung erklären, dass die Regierung der Stadt Prag und ihren Wünschen mit demselben Wohlwollen entgegenkommt wie allen übrigen Städten. Ich kann auch decidirter sprechen bezüglich des Wunsches nach einem Moldau-Elbe-Canal, indem die Statthalterei in Prag bereits aufgefordert worden ist, einen Antrag über die Zusammensetzung der Commission zu stellen, und wenn diese Anträge an die Regierung kommen, wird die Regierung nicht ermangeln, sofort diese Commission zu bestellen und alle Einleitungen dahin zu treffen, dass wo möglich im nächsten Jahre die ersten Schritte zur Aufstellung des Projectes und zum Zustandekommen dieses Canals gemacht werden. Ebenso ist bezüglich des Flosshafens in Smichow nunmehr das Project bereits eingelangt; es ist vom Handelsministerium und dem Ministerium des Innern bereits genehmigt, und das ganze Project liegt nunmehr in meinem Ministerium, wo auch bezüglich der Eisenbahnverbindungen die nöthigen Studien gemacht werden. Die Regierung hofft daher, dass auch dieser Wunsch in nicht zu langer Zeit in Erfüllung gebracht werden kann.

Abg. Dr. Lueger weist darauf hin, dass der Herr Minister selbst zugegeben habe, dass die Vorlage bezüglich der Verkehrsanlagen voreilig hergestellt worden sei. Diese Vorlage sei aber voreilig hergestellt worden, weil man sie zu Agitationszwecken brauchte. Als man die Vereinigung der Vororte mit Wien durchführte, habe man der Bevölkerung alle denkbaren Versprechungen gemacht und ihr enorme Vortheile aus dieser Vereinigung in Aussicht gestellt; ein Goldstrom sollte durch Wien fliessen. So suchte man die Bevölkerung über die Nachtheile wegzutäuschen, welche ihr aus der Vereinigung der Vororte mit Wien erwachsen mussten. Als nun diese Nachtheile sich zeigten, habe man die Verkehrsanlagen dazu benützt, um ein mächtiges Tam-Tam zu schlagen wie einst zur Zeit des volkswirthschaftlichen Aufschwunges. Man erweckte die trügerische Vorstellung, es werde mit dem Bau der Verkehrsanlagen schon in nächster Zeit begonnen werden. Es war noch gar kein Project fertiggestellt, als man an den Bau gehen wollte. Im Anfange wollte man den Bau der Localbahnlinien der Firma Krauss & Comp. überlassen, und es müsse als ein Verdienst des ehemaligen Handelsministers Grafen Wurmbrand anerkannt werden, dass die Localbahnen nun gleichfalls von der Verkehrscommission selbst gebaut werden. Die ursprünglich als Hochbahn geplante Wienthallinie wäre ein Verbrechen an der Schönheit Wiens gewesen, und es sei ein Verdienst des Hofrathes Bischoff, dass diese Linie als Tiefbahn gebaut werde und dass der Viaduct, welcher die Landstrasse von der inneren Stadt absperrt, fallen werde. Dafür sei aber die Gürtelbahnlinie ein Monstrum von Hässlichkeit. Redner wendet sich hierauf gegen die Behauptung, dass der Stadt Wien mit den Verkehrsanlagen vom Staate ein Geschenk gemacht werde. Wien müsse zu den Bahnen beitragen, welche, wenn sie in Galizien hätten gebaut werden sollen, ganz gewiss auf Staatskosten gebaut worden wären. Einige Linien dienen auch ausschliesslich strategischen Zwecken. Redner tadelt sodann das Vorgehen bei der Vergebung der Arbeiten, welche in so grossen Baulosen erfolgt sei, dass sich nur Millionäre daran betheiligen konnten. Gerade bei der Durchführung dieser Bauten hätte den berechtigten Forderungen der Arbeiter Rechnung getragen werden sollen. Jetzt aber arbeitet dort eine ganze Menge von Italienern, welche von ihrem Verdienste keinen Kreuzer in Wien zurücklassen. Schliesslich bespricht Redner den Beitrag Wiens zu den Verkehrsanlagen. Zu den Hauptbahnen habe Wien nach dem Uebereinkommen $7^1/_2$ pCt., zu den Localbahnen 10 pCt. beizusteuern. Die Donaucanallinie und die Wienthallinie seien aber nunmehr keine Localbahnen, sondern Hauptbahnen, und die Stadt Wien habe daher zu diesen Bahnen nur mehr $7^1/_2$ pCt. beizusteuern, wodurch die im Artikel III vorgesehene Staatsanleihe sich von 13 Millionen auf 18 erhöhen würde. Hier liege eine Beugung des Rechtes und eine Verletzung des Vertrages vor, und wenn der Herr Bezirkshauptmann Dr. von Friebeis eine Erklärung abgegeben haben sollte, welche Wien höher belastet, als es verpflichtet sei, so werde die Commune Wien klagbar werden, sobald sie wieder ihre selbstgewählte Vertretung habe. Deshalb

verlangt Redner eine Abänderung des Artikels III in dem von ihm angegebenen Sinne. Er erklärt schliesslich, er werde für die vom Ausschusse beantragten Resolutionen stimmen, da es immer besser sei, wenn das Geld der Steuerträger für Wasserbauten verwendet werde, welche dem Volke zu Gute kommen, als zur Durchführung der Goldwährung, welche nur Wenigen zum Vortheile gereiche, die ohnedies genug haben und gegen welche eine Gesetzesvorlage eingebracht werden sollte, durch welche ihnen das Ueberflüssige genommen und Jenen gegeben würde, von Denen es herrührt.

Abg. Hauck spricht sich dagegen aus, dass die Theilstrecke der Gürtellinie Gumpendorf—Matzleinsdorf erst dann gebaut werden solle, wenn die Beziehungen zu der Südbahn geregelt sein werden. Er beantragt eine Resolution, in welcher die Regierung aufgefordert wird, ihren Einfluss dahin geltend zu machen, dass bei dem Baue der bezeichneten Linie darauf Rücksicht genommen werde, dass in späterer Zeit der Beseitigung des Südbahndammes kein Hinderniss im Wege stehe, dass also die Linie als Tiefbahn ausgeführt und einstweilen an die Verbindungsbahn angeschlossen werde.

Berichterstatter Abg. Dr. Exner bemerkt zunächst zu den technischen Ausführungen des Abg. Kaftan, dass er ihm im Grunde genommen Recht geben müsse. Die Bedeutung der Stadt Prag werde gewiss von Niemand im Hause unterschätzt. Jeder Kenner der Prager Verkehrsverhältnisse müsse zu der Ueberzeugung kommen, dass die Beschwerden, welche der Abg. Kaftan hier und die Abgeordneten Graf Pálffy und Dr. Kaizl im Budgetausschusse vorbrachten, ganz berechtigt seien. Man könnte die Prager Verkehrsverhältnisse als Demonstrationsobject benützen, um angehenden Technikern zu zeigen, dass es selbst bei vorgeschritten Staaten möglich ist, dass sie sich in solchem Zustande befinden. Das Verhältniss der Wasserstrassen und Häfen zu den bestehenden Verkehrsanstalten ist ein Anachronismus, wie er kaum in einem vorgeschrittenen Staate gefunden werden könnte. Es muss jede Gelegenheit benützt werden, um auf die Unerträglichkeit dieser Zustände und auf die Dringlichkeit einer Abhilfe aufmerksam zu machen. Die Forderung des Abg. Freiherrn von Dipauli, dass für das österreichische Communicationswesen ein Generalplan geschaffen werde, sei vollkommen gerechtfertigt. Wenn ein Staat keinen solchen Generalplan für sein Communicationswesen besitze, ist es gerade so, als ob eine Stadt keinen General-Regulirungsplan hätte. Wir haben in Wien und leider auch in anderen Hauptstädten dieses betrübende und klägliche Schauspiel erlebt, und der Staat befolgt es nun auch im Reiche. Es ist eine der wichtigsten und ersten Aufgaben des neuen Eisenbahnministeriums, einen solchen Generalplan für die Entwicklung des Verkehrswesens zu verfassen.

Es ist dies an sich keine leichte Aufgabe, und sie begegnet unter den specifisch österreichischen Verhältnissen den allergrössten Schwierigkeiten. Trotzdem müsse sie in Angriff genommen werden. Es ist dies mit ein Grund, warum die Forderung erhoben wird, dass das Eisenbahnministerium in ein Verkehrministerium ausgestaltet werde; ohne eine solche Ausgestaltung ist die Forderung nach einem Generalverkehrsplane nicht erfüllbar. Der Berichterstatter bespricht dann die im Laufe der Debatte gestellten Resolutionsanträge. Bezüglich der Resolution des Abg. Dr. Kaizl ist er zu der Erklärung ermächtigt, dass die Regierung dieser Resolution zustimmt und dass die technischen Organe der Regierung die Durchführung des in der Resolution enthaltenen Wunsches gern sehen würden, weil es sich in der That hier um die Einschaltung eines unentbehrlichen Bestandtheiles des Netzes handelt, der womöglich schon bei Eröffnung der Stadtbahn fertiggestellt sein sollte. Der Berichterstatter hat von seinem Standpunkte auch keine Einwendung gegen die Resolution des Abg. Hauck und empfiehlt sie gleichfalls der Annahme des Hauses. Er muss aber in Bezug auf die Reihenfolge und den Grad der Wichtigkeit die Resolution des Abg. Wrabetz voraus stellen.

Redner tritt weiter der Auffassung entgegen, als ob die in der gegenwärtigen Vorlage enthaltene Erweiterung des Programmes lediglich eine Folge der vom Herrenhause beschlossenen Resolution wäre. Die erste Anregung hiezu habe vielmehr der Budgetausschuss des Abgeordnetenhauses gegeben, der selbst vor der Commission für die Verkehrsanlagen darauf aufmerksam machte, dass mit Localbahnen, sei es selbst mit verdichtetem Verkehre, das Auslangen nicht gefunden werden könne. Die Vertreter der Regierung haben diese Forderungen durchaus nicht, wie der Herr Eisenbahnminister heute meinte, mit grossem Vergnügen angehört; sie haben sich vielmehr gegenseitig in der Beweisführung überboten, dass diese Anregung nicht durchführbar sei.

Schliesslich bespricht der Berichterstatter die vom Abg. Dr. Lueger angeregte Frage der Beitragleistung der Stadt Wien. Seine Ausführungen wären allerdings ganz richtig, wenn die Einwendung schon in der Verkehrscommission zum Beschlusse erhoben worden wäre. Auf die Frage, ob der die Stadt Wien verwaltende Bezirkshauptmann zu einer Beschlussfassung Namens der einen Curie berechtigt war oder nicht, will sich der Berichterstatter nicht einlassen.

Sicher sei, dass der niederösterreichische Landtag in seiner legal gewählten Vertretung, in welcher noch dazu der Abg. Dr. Lueger als Referent über den vorliegenden Gegenstand fungirte, berechtigt und verpflichtet war, Namens der einen Curie, des Landes, Beschluss zu fassen. Wenn auch durch diesen Beschluss die Beitragsquote des Landes nicht tangirt wurde, so ist doch in diesem Beschlusse auch die Beitragsquote der Gemeinde Wien mit zum Ausdrucke gebracht, und da zur Durchführung der Aenderung eine Uebereinstimmung aller drei Curien nothwendig ist, so würde, falls heute eine andere Beitragsleistung der Stadt Wien festgestellt werden würde, als jene ist, welche die Gemeinde Wien und der niederösterreichische Landtag festgestellt haben, dies zur Consequenz führen, dass das vorliegende Gesetz zur Allerhöchsten Sanction nicht unterbreitet werden könnte.

Der Berichterstatter könne daher den Antrag des Abg. Dr. Lueger, so richtig das Raisonnement sei, nicht empfehlen, weil damit die ganze Frage neu aufgerollt werden müsse. Der richtige Ort, diese Frage aufzuwerfen, wäre die Verkehrscommission und der niederösterreichische Landtag gewesen. Wie unmöglich es ist, so incidenter auf den Antrag des Abg. Dr. Lueger einzugehen, geht auch daraus hervor, dass sich bei Annahme desselben die im Artikel III festgestellte Summe von 13,107.200 fl. ändern würde. Es müsste jedoch erst eine genaue Berechnung der neueinzustellenden Ziffer erfolgen, da man nicht ohne weiters feststellen kann, welcher Antheil an den Veränderungen des Programmes auf die sogenannten alten Hauptbahnen und welcher auf die neuen Hauptbahnen entfällt.

Ein Ausweg liesse sich nur etwa in nachträglichen Verhandlungen finden. Der Weg der Klage würde gewiss nicht zum Ziele führen. In dem gegenwärtigen Stadium aber müsse der Referent unter Hinweis auf die Verantwortung, welche darin liegt, dass diese Frage nicht früher zur Sprache gebracht wurde, um die Ablehnung des Antrages Lueger bitten.

Das Haus beschliesst, in die Specialdebatte einzugehen. In derselben wird der Gesetzentwurf unter Ablehnung des Antrages Lueger in zweiter und sodann in dritter Lesung unverändert angenommen. Die vom Ausschusse vorgeschlagenen Resolutionen, sowie die Resolutionen der Abgeordneten Wrabetz und Hauck werden zum Beschlusse erhoben.

In der 473. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 27. März übermittelt der Herr Eisenbahnminister einen Gesetzentwurf, betreffend den Ankauf der Nordwestbahn und der Südnorddeutschen Verbindungsbahn für den Staat.

Der Gesetzentwurf hat folgenden Wortlaut:

„Mit Zustimmung beider Häuser des Reichsrathes finde Ich anzuordnen, wie folgt:

Artikel I.

Die nachfolgenden, von dem Eisenbahnministerium und dem Finanzministerium im Namen der Regierung mit den betreffenden Eisenbahn-Gesellschaften zu Wien am 10. Februar 1896 abgeschlossenen Uebereinkommen,

a) betreffend den Ankauf der priv. Oesterreichischen Nordwestbahn durch den Staat;
b) betreffend den Ankauf der priv. Südnorddeutschen Verbindungsbahn durch den Staat,

werden genehmigt.

Artikel II.

Die Regierung wird ermächtigt, die noch ungetilgten Restbeträge der ob den im Artikel I bezeichneten Bahnen bücherlich haftenden Prioritätsanlehen einschliesslich des Creditanstaltanlehens der Südnorddeutschen Verbindungsbahn (§ 4, lit. a des Uebereinkommens Artikel I a und § 2 des Uebereinkommens Artikel I b), bezw. die behufs Convertirung der fünfpercentigen Prioritätsanlehen der Oesterreichischen Nordwestbahn von der Gesellschaft aufzunehmenden neuen dreipercentigen Prioritätsanlehen (§ 5 des Uebereinkommens Artikel I a) auf den Staat zur Selbst- und Alleinzahlung zu übernehmen.

Artikel III.

Mein Finanzminister wird ermächtigt, behufs Einlösung der im Artikel I bezeichneten Bahnen nach Massgabe der im § 4,

lit. b des Uebereinkommens Artikel I a und im § 3 des Uebereinkommens Artikel I b enthaltenen Bestimmungen vierpercentige, ob den betreffenden Bahnen intabulirte Eisenbahn-Staatsschuldverschreibungen, und zwar für die Oesterreichische Nordwestbahn im Gesammt-Nominalbetrage von 191,347.600 Kronen und für die Südnorddeutsche Verbindungsbahn im Gesammt-Nominalbetrage von 34,500.000 Kronen der mit dem Gesetze vom 2. August 1892, R.-G.-Bl. Nr. 126, festgestellten Währung auszugeben.

Diese Schuldverschreibungen sind ohne jeden Steuer-, Gebühren-, Stempel- oder sonstigen Abzug zu verzinsen und vom 1. Jänner 1906 an bis längstens 31. December 1985 nach einem von der Staatsverwaltung festzusetzenden Tilgungsplane zurückzuzahlen.

Artikel IV.

Aus den noch unverwendeten Resten des von der Oesterreichischen Nordwestbahn im Jahre 1885 aufgenommenen vierpercentigen Prioritätsanlehens per 11,000.000 fl. österreichischer Währung Silber (Uebereinkommen Artikel I a, § 1, lit. e) und des von der Südnorddeutschen Verbindungsbahn im Jahre 1892 aufgenommenen vierpercentigen Prioritätsanlehens per 24,000.000 fl. österreichischer Währung Silber (Uebereinkommen Artikel I b, § 1, lit. d) ist ein Investitionsfond zu bilden, welchem auch der auf den Staat entfallende Antheil an dem bei Durchführung der Convertirung der fünfpercentigen Prioritätsobligationen der Oesterreichischen Nordwestbahn zu erzielenden Ueberschusse (Uebereinkommen Artikel I a, § 5, Absatz 5) zuzuweisen sein wird.

Dieser Investitionsfond ist zur Bedeckung der Kosten für Neu- und Erweiterungsbauten, Anschaffungen an Fahrpark, Inventargegenständen u. dgl. für die nach dem gegenwärtigen Gesetze vom Staate erworbenen Bahnen bestimmt, und ist die Verwendung dieses Fondes zu den oben angeführten Zwecken auf verfassungsmässigem Wege anzusprechen, wobei der in dem Staatsvoranschlage des bezüglichen Jahres als ausserordentliche Einnahme einzustellende entsprechende Theilbetrag des Fondes als Bedeckung zu dienen hat.

Für das Jahr 1896 wird der Regierung zur Bestreitung von Investitionsauslagen für die gedachten Bahnen ein Specialcredit in der Höhe von 1,450.000 fl. österreichischer Währung mit der Verwendungsdauer bis Ende December 1897 bewilligt, dessen Bedeckung in der vorhin bezeichneten Weise stattzufinden hat.

Artikel V.

Für das Jahr 1896 ist die Erwerb- und Einkommensteuer der Oesterreichischen Nordwestbahn und der Südnorddeutschen Verbindungsbahn ohne Rücksicht auf den im Laufe des Jahres eintretenden Eigenthumswechsel vorzuschreiben, und findet wegen der vor Schluss des Jahres stattfindenden Uebergabe des Betriebes weder eine Abschreibung der Steuer, noch eine Aenderung in dem Orte der Vorschreibung statt. Die Verpflichtung zur Entrichtung dieser Steuern wird durch § 3 des im Artikel I mit a) und durch § 2 des ebendaselbst mit b) bezeichneten Uebereinkommens geregelt.

Im Jahre 1897 ist bei der Bemessung der Einkommensteuer der Staatseisenbahnen die Besteuerungsgrundlage für dieselben in der Weise zu berechnen, dass dem steuerpflichtigen Einkommen der Staatseisenbahnen aus den Jahren 1894, 1895 und 1896 das in diesen drei Jahren bei den betreffenden Actiengesellschaften ermittelte steuerpflichtige Einkommen aus den verstaatlichten Bahnlinien hinzugerechnet und erst aus dieser Summe im Sinne des § 10 des kaiserlichen Patentes vom 29. October 1849, R.-G.-Bl. Nr. 439, der Durchschnitt gezogen wird.

Sofern auch in den Jahren 1898 und 1899 die Bemessung der Einkommensteuer für die Staatseisenbahnen im Sinne des vorcitirten Patentes stattfinden sollte, ist auch in diesen Jahren bei der Berechnung der Besteuerungsgrundlage der Staatseisenbahnen auf das steuerpflichtige Einkommen der verstaatlichten Linien der vorgenannten Gesellschaften aus den Jahren 1895 und 1896, bezw. aus dem Jahre 1896 analog Bedacht zu nehmen.

Artikel VI.

Von der Einkommensteuervorschreibung der Staatseisenbahnen ist in den Jahren 1897 bis 1911 ein Betrag vorweg auszuscheiden, welcher der im Jahre 1896 von der Südnorddeutschen Verbindungsbahn im Sinne des Artikels V vorgeschriebenen Erwerb- und Einkommensteuer gleichkommt.

Dieser Betrag ist in folgender Weise in Vorschreibung zu bringen:

a) 10 Percent desselben sind in Wien vorzuschreiben;
b) sodann sind in den Jahren 1897 bis 1901 je 90, in den folgenden fünf Jahren je 85; und in den weiter folgenden fünf Jahren je 80 Percent des oben bezeichneten vorweg ausgeschiedenen Betrages in Böhmen, und zwar an jenem Orte, bezw. an jenen Orten vorzuschreiben, wo, falls die Südnorddeutsche Verbindungsbahn nicht verstaatlicht worden wäre, nach den jeweilig geltenden allgemeinen gesetzlichen Bestimmungen die Vorschreibung der auf das Land entfallenden Steuerquote der genannten Bahn stattzufinden hätte;
c) der hiernach während des 6. bis 15. Jahres erübrigende Rest von fünf, bezw. 10 Percent des vorweg ausgeschiedenen Betrages ist am Sitze der obersten Geschäftsleitung der Staatseisenbahnen in Vorschreibung zu bringen.

Erst der nach vollzogener Ausscheidung des im ersten Absatze dieses Artikels bezeichneten Betrages erübrigende Rest der Steuervorschreibung der Staatseisenbahnen ist im Sinne der für den Ort der Vorschreibung dieser Steuer jeweilig geltenden allgemeinen Bestimmungen aufzutheilen, wobei jedoch die Kilometerlänge der Südnorddeutschen Verbindungsbahn nicht mehr zu Gunsten Böhmens in Anschlag gebracht werden darf.

Von dem Antheile an der Steuervorschreibung der Staatseisenbahnen, der zufolge des unmittelbar vorangehenden Absatzes auf Prag entfallen würde, sind jedoch in den Jahren 1897 bis 1911 in Nimburg, als dem Sitze einer der bisherigen Betriebsleitungen der Oesterreichischen Nordwestbahn, folgende Beträge vorzuschreiben:

In den Jahren 1897 bis 1901 ein Betrag, welcher 75, in den folgenden fünf Jahren ein Betrag, welcher 50, in den weiter folgenden fünf Jahren ein Betrag, welcher 25 Percent jener Quote gleichkommt, welche im Jahre 1896 von der im Sinne des Artikels V von der Oesterreichischen Nordwestbahn entfallenden Steuer daselbst vorgeschrieben war.

Nur der hiernach jeweils erübrigende Rest ist in Prag vorzuschreiben.

Mit dem Jahre 1912 treten die allgemeinen gesetzlichen Bestimmungen über den Ort der Vorschreibung der Steuern für die Staatseisenbahnen in volle Wirksamkeit.

Artikel VII.

Die beiden den Gegenstand des gegenwärtigen Gesetzes bildenden Uebereinkommen, sowie die durch dieselben und die nach den einschlägigen Bestimmungen derselben eintretende Liquidation der Gesellschaften veranlassten Vermögensübertragungen, Eingaben, Eintragungen, Ausfertigungen, Quittungen, Verträge und sonstigen Urkunden, insbesondere auch die zum Behufe der eisenbahnbücherlichen Löschung der bestehenden fünfpercentigen Prioritätsanlehen der Oesterreichischen Nordwestbahn sammt allem Anhange erforderlichen Urkunden, Erklärungen, Eingaben und Eintragungen, sowie die zufolge § 5 des Uebereinkommens Artikels I a auszugebenden neuen Prioritätsobligationen nebst Coupons und deren bücherliche Eintragung geniessen die Gebühren- und Stempelfreiheit.

Desgleichen erfolgt die Verzinsung und Rückzahlung der ebengedachten neuen Prioritätsobligationen ohne jeden Steuer-, Gebühren-, Stempel- oder sonstigen Abzug.

Artikel VIII.

Die den Gegenstand dieses Gesetzes bildenden Eisenbahnen sind — abgesehen von den vertragsmässig im fremden Betriebe stehenden Anschlussstrecken — von der Staatsverwaltung in eigener Regie zu betreiben, und darf die Uebertragung des Betriebes an einen Privaten oder an eine Gesellschaft nur auf Grund eines hierüber zu erlassenden Gesetzes erfolgen.

Artikel IX.

Die Regierung wird ermächtigt, bei der Gleichstellung der Personen- und Gütertarife der Eisenbahnlinien der Oesterreichischen Nordwestbahn und der Südnorddeutschen Verbindungsbahn mit jenen der Oesterreichischen Staatsbahnen von etwaigen entgegenstehenden gesetzlichen Bestimmungen Umgang zu nehmen.

Artikel X.

Mit dem Vollzuge dieses Gesetzes, welches mit dem Tage seiner Kundmachung in Wirksamkeit tritt, sind Mein Eisenbahnminister und Mein Finanzminister beauftragt."

Ueber Wunsch des Abg. Dr. Kaizl wird diese Regierungsvorlage der ersten Lesung unterzogen und auf die Tagesordnung der nächsten Sitzung gestellt werden.

(Die Begründung zu diesem Gesetzentwurfe und die zwischen der k. k. Regierung und dem Verwaltungsrathe beider Bahnen abgeschlossenen Uebereinkommen kommen in der nächsten Nummer d. Bl. zum Abdruck.)

Die Abgeordneten Dr. Bártoli und Genossen interpelliren den Herrn Handelsminister wegen Präterirungen bei der Besetzung von Stellen im Hafen- und Seesanitätsdienste.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Aussig-Teplitzer Eisenbahn. (Schleppbahn zum Christian-Schachte in Staudnig.) Für das von der bestehenden, zum gräfl. Sylva-Tarouca-Nostitz'schen Maria Antonia-Schachte führenden Schleppbahn abzweigende Schleppgeleise zum Christian-Schachte des Adolf König und des Gottfr. Löwy in Staudnig wurde der Bauconsens ertheilt. [9. März, Z. 2020/I.]

Böhmische Nordbahn. (Linien Prag—Georgswalde, Kralup—Neratovic, Bakov—Turnau und Bodenbach—Böhm.-Leipa: Nebengebäude bei mehreren Wächterhäusern.) Bei den Wächterhäusern Nr. 15, 46, 58, 83, 98 und bei den Stationswächterhäusern Chrasterhof, Bösig b., Tannenberg a, der Linie Prag—Georgswalde, beim Wächterhaus a/6 und bei den Stationswächterhäusern Kralup und Aužic der Linie Kralup—Neratowitz, ferner bei den Stationswächterhäusern Münchengrätz a und b der Linie Bakov—Turnau, weiter bei c/7 der Linie Bodenbach—Böhm.-Leipa und schliesslich bei den Wächterhäusern d/13, d/24 und in der Station Rabstein der Linie Bodenbach—Warnsdorf werden Nebengebäude hergestellt. [10. März, Z. 2103/I.]

Buschtěhrader Eisenbahn. (Linie Prag—Eger: Instruction über die Anwendung der Uebergangscurven.) Die Instruction über die Anordnung der Uebergangscurven zur Verbindung der geraden mit den gekrümmten Geleisestrecken auf der Hauptlinie wurde genehmigt. [29. Februar, Z. 1650/I.]

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. (Linie Wien—Bodenbach: Pflasterung eines Ueberganges und Laternenaufstellung in Mistelbach.) In der Station Mistelbach wurde über die Bahnhofzufahrtsstrasse ein gepflasterter Uebergang bis zum Gehwege an derselben hergestellt und die Beleuchtung durch die Aufstellung einer freistehenden Laterne verbessert. [12. März, Z. 1417/I.]

— (Strassenbrückenwaage in Elbeteinitz.) In der Station Elbeteinitz wird für Zwecke der Veliner Chocolade-, Canditen- und Kaffeesurrogatfabrik eine Strassenbrückenwaage mit 3000 kg Tragfähigkeit aufgestellt. [14. März, Z. 2263/I.]

— (Erhöhung der Bahnhof-Einfriedung in Wien.) In der Station Wien wird die bestehende Bahnhofs-Einfriedung durch die Anbringung von Stacheldraht zum Schutze gegen Diebstähle erhöht. [14. März, Z. 1279/I.]

— (Linie Klein-Schwechat—Mannersdorf: Anlage eines Sturzgeleises: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Wien hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes der Neusiedler Actiengesellschaft für Papierfabrikation, betreffend die Anlage eines neuen Sturzgeleises bei der von der obigen Linie zur Papierfabrik in Klein-Neusiedl führenden Schleppbahn für den 1. April anberaumt, und wurde mit der Leitung der Commission der k. k. Bezirkscommissär Dr. Edmund Zarbach betraut. [G.-I.-Z. 5846.]

Südbahn-Gesellschaft. (Linie Kufstein—Ala: Umgestaltung von Handschranken in Zugschranken: Politische Begehung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Kufstein hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes für die Umgestaltung der Handschranken in km 12·651, 13·875 und 25·095 in Zugschranken und für die Ueberstellung der Antriebständer für die Zugschranken in km 12·992 und 25·917 zu den Wächterhäusern Nr. 11, bezw. Nr. 25 für den 31. März anberaumt. [G.-I.-Z. 5184.]

Projectirte Localbahn Borkiwielkie-Grzymałów. (Anordnung der politischen Begehung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 9. März die k. k. Statthalterei in Lemberg beauftragt, hinsichtlich des vorgelegten Detailprojectes für die projectirte Localbahn von Borkiwielkie nach Grzymałów die Stationscommission bezüglich der Station Skałat und anschliessend an dieselbe die politische Begehung im Zusammenhange mit der Enteignungsverhandlung und der Feststellung der feuersicheren Herstellungen einzuleiten und bei anstandslosen Commissionsergebnisse den Bauconsens im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums mit dem Bemerken zu ertheilen, dass derselbe erst nach Ertheilung der Allerhöchsten Concession in Kraft tritt. [E.-M.-Z. 1317.]

Projectirte Localbahn Saitz-Czeicz-Göding. (Anordnung der politischen Begehung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 19. März die k. k. Statthalterei in Brünn beauftragt, hinsichtlich des von Dr. Carl Freiherrn von Offermann in Brünn vorgelegten Detailprojectes für die Localbahn Saitz-Czeicz-Göding die Stationscommission, sowie die politische Begehung im Zusammenhange mit der Enteignungsverhandlung einzuleiten und bei anstandslosem Commissionsergebnisse den Bauconsens im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums mit dem Bemerken zu ertheilen, dass derselbe erst nach Ertheilung der Allerhöchsten Concession in Kraft tritt. [E.-M.-Z. 1255.]

Schneebergbahn. (Unterbau-Normalien.) Die von der Bauunternehmung Leo Arnoldi in Wien vorgelegten Unterbau-Normalpläne Nr. 1—12 betreffend die Ausgestaltung der offenen, gedeckten und gewölbten Objecte für den Bau der normalspurigen Localbahn von Wiener Neustadt nach Puchberg mit Abzweigung nach Wöllersdorf wurden mit Ausnahme der Pläne Nr. 7 und 12 genehmigt. [E.-M. 1882.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. (Herstellung einer centralen Weichen- und Signalstell- und Sicherungsanlage in der Station Weltrus.) In der Station Weltrus wurde zur Sicherung der Ein- und Durchfahrten der Züge in beiden Verkehrsrichtungen eine centrale Weichen- und Signalstell- und Sicherungsanlage hergestellt. Diese Anlage besteht aus zwei an je einem Stationsende situirten Stellwerken und einem in der Verkehrs- und Telegraphenkanzlei aufgestellten Blockapparate. Die beiden Stellwerke sind von dem Stations-Blockapparate elektrisch abhängig, und es sind alle drei Stellen unter einander telephonisch verbunden. In das Stellwerk auf der Stationsseite gegen Mühlhausen sind einbezogen: drei Doppelweichen, sowie eine einfache Weiche, dann das Fühlpedale vor dem Einfahrtswechsel, der Motor zu den Absperrschranken der Wegübersetzung in km 442·374, der zweiarmige Einfahrtssemaphor und der Hebel zur Handhabung des mechanischen Distanzsignales gegen Mühlhausen. In das Stellwerk auf der Stationsseite gegen Jenšovic sind einbezogen: eine Doppelweiche und zwei einfache Weichen, dann der Absperrschranken der Wegübersetzung in km 442·860, der zweiarmige Einfahrtssemaphor und der Hebel zur Handhabung des mechanischen Distanzsignales gegen Jenšovic. Mit Rücksicht auf die grosse Entfernung der in der Richtung von Mühlhausen liegenden Einfahrtsweiche von dem dortigen Stellwerke ist vor dieser Weiche ein 16·5 m langes Fühlschienenpedal angebracht, durch welches verhindert werden soll, dass bei einer vorzeitigen Freigabe des Weichenverschlusses die Einfahrtsweiche umgestellt werde, bevor noch das letzte Fahrzeug diese Weiche vollständig passirt hat. Der Pedalhebel ist mit den Weichenverschlüssen in Abhängigkeit gebracht. Um weiters bei dieser Einfahrtsweiche den vollständigen Anschluss der Spitzschienen an die Stockschiene zu sichern, ist diese Weiche mit einer Controlverriegelung ausgestattet, welche beim Stellen des dortigen Einfahrtssignales bethätigt wird. Die Einrichtung ist derart getroffen, dass die Verriegelung nur dann vorgenommen, das Einfahrtssignal also nur dann auf „Erlaubte Fahrt" gestellt werden kann, wenn ein sicherer Anschluss der Spitzschiene an die Stockschiene stattgefunden hat. In Folge dieser Einrichtung ist die Einfahrtsweiche unaufschneidbar. [G.-I.-Z. 3295.]

Schiffahrt.

Oesterreich. (Pionnierübungen auf der Elbe.) Laut Kundmachung der k. k. Statthalterei in Prag vom 11. März 1896 werden in der Zeit vom 1. April bis 15. September die praktischen Uebungen des k. und k. Pionnierbataillons Nr. 8 auf der Elbestrecke zwischen Kreschitz und Leitmeritz täglich, mit Ausnahme der Sonntage und Feiertage, dann der Samstag-Nachmittage, von 6 Uhr 30 Min. bis 10 Uhr Vormittags und von 2 Uhr 30 Min. bis 4 Uhr 30 Min. Nachmittags stattfinden. Des Weiteren werden vom 1. Juni angefangen bis zum 15. September in den Nächten von Samstag auf Sonntag von 8 Uhr Abends bis circa 1 Uhr Nachts innerhalb der erwähnten Flussstrecke Uebungen im Ankerwerfen und Kriegsbrückenbau abgehalten werden. Zur Zeit der Vornahme der vorbezeichneten Uebungen darf die Flussstrecke von Kreschitz bis Leitmeritz weder mit Schiffen noch mit

Flössen befahren werden. Doch können auch während der Uebungsstunden die Schiffe und Flösse bei der Uebungsstelle vorbeigelassen werden, so oft dies mit Rücksicht auf den Stand der Uebungen überhaupt möglich und zulässig erscheint, wozu sich die Schiffs- und Flossführer jeweilig bei dem die Uebungen leitenden ranghöchsten k. und k. Officier mündlich die Erlaubniss einzuholen haben. Vom obgenannten k. und k. Pionnierbataillon werden während der Uebungsstunden drei Stromsignale, am Tage mit je zwei über einander angebrachten rothen Fahnen, bei Nacht mit je zwei über einander angebrachten rothen Laternen, aufgestellt werden, und zwar:

1. das Stromsignal I 4000 m stromaufwärts von Böhm.-Kopist bei dem am linken Ufer befindlichen Kilometerstein Nr. 38, gegenüber dem Ende des rechtsseitigen Leitwerkes bei Gross-Nutschwitz;
2. das Stromsignal II am linken Elbeufer in der Nähe der Podšapler Kirche;
3. das Stromsignal III circa 1200 m stromabwärts von Böhm.-Kopist am linken Ufer, gegenüber dem Conrathmühlantrieb bei Leitmeritz.

Das Befahren der erwähnten Flussstrecke ist bedingungslos nur dann gestattet, wenn die Signalflaggen, bezw. Signallaternen nicht aufgezogen sind. Zur Ueberwachung der letzteren Verfügung ist beim Stromsignal Nr. I eine bemannte Zille als obere Stromwache, beim Stromsignal Nr. II ein Avisoposten ohne Fahrzeug, beim Stromsignal Nr. III gleichfalls eine bemannte Zille als untere Stromwache aufgestellt, und ist den Anordnungen dieser Militärmannschaft unbedingt Folge zu leisten. Die Grenze des Pionnier-Uebungsplatzes sind tagsüber während jener Zeit, wo keine Uebungen stattfinden, durch rothe Fahnen markirt, und ist beim Vorbeipassiren dieses Uebungsplatzes Seitens der Dampfschiffe zur Schonung der am Ufer angehefteten Fahrzeuge blos halber Dampf zu benützen. Uebertretungen dieser Kundmachung werden nach der Ministerialverordnung vom 30. September 1857, R.-G.-Bl. Nr. 198, bestraft.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. (Eröffnung der Localfahrten zwischen Engelhartszell—Linz—Grein—Krems.) Die Localfahrten zwischen Engelhartszell—Linz—Grein—Krems, deren Eröffnung am 14. März mit Rücksicht auf das eingetretene Hochwasser nicht stattfinden konnte, wurden nunmehr laut einer Kundmachung der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft eröffnet, und zwar:

mit erster Fahrt ab Krems nach Melk—Grein—Linz am 21. März,
„ „ „ „ Linz nach Engelhartszell am 22. März,
„ „ „ „ Engelhartszell nach Linz—Lrems am 24. März,
„ „ „ „ Krems nach Melk am 25. März und retour von Melk nach Krems.

— (Fahrordnung für den im gemischten Personen- und Frachtendienste verkehrenden Dampfer auf der Strecke Brčka—Bosn.-Rača—Amajlia—Zwornik und retour, giltig vom 12. März 1896 bis auf Weiteres.) Vom 12. März bis auf Weiteres verkehrt jeden Montag und Donnerstag um 5 Uhr Früh ab Brčka unter Berührung der Stationen Brzovopolje, Jamina, Bosn.-Rača, Mitrovica, Šabac, Amajlia, Janja, Šepak, Kozluk ein im Personen- und Frachtendienste verkehrender Dampfer bis Zwornik (Ankunft 7 Uhr Abds.) und jeden Mittwoch und Samstag ein Dampfer im gemischten Dienste retour ab Zwornik um 5 Uhr Früh nach Brčka (Ankunft in Brčka um 3 Uhr Nachmittags).

Fahr- und Frachtpreise für dieses im gemischten Dienste verkehrende Personenschiff sind bei sämmtlichen Agentien der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft erhältlich.

Oesterreichischer Lloyd. (Abfahrt des Dampfers „Elektra“ nach Kobe.) Dieser Dampfer von 1996 Tonnen Gehalt ist am 20. Jänner mit 12 Passagieren und 1288 Gewichtstonnen factischer Ladung von Triest nach Kobe abgegangen. Derselbe verschiffte hauptsächlich: nach Port Said 3 Colli Esswaaren, 40 Stück Balken und Träme; nach Padang 50 Colli Bier; nach Suez 6 Colli Esswaaren, 50 Colli Bier, 2 Colli Metallwaaren, 1 Collo Tabak; nach Aden 1222 Stück Bretter und Staffeln; nach Mombassa 5 Colli Glasperlen; nach Massaua 33.000 Stück verschiedene Hölzer; nach Kurrachee 10 Colli Metallwaaren, 15 Colli Zündhölzchen, 1 Collo Baumwollwaaren, 25 Colli Papier, 4 Colli Lampen, 6 Colli Glasperlen; nach Colombo 240 Colli Möbel, 9 Colli Olivenöl, 21 Colli Mehl, 78 Colli Metallwaaren, 157 Colli Esswaaren, 30 Colli Papier, 36 Colli Zucker, 34 Colli Wein; nach Rangoon 21 Colli Metallwaaren, 4 Colli Kurzwaaren, 250 Colli Zucker, 66 Colli Garne, 8 Colli Glasperlen, 16 Colli Manufacturwaaren, 15 Colli Papier; nach Sidney 35 Colli Wein, 50 Colli Bier, 7 Colli Esswaaren; nach Madras 7 Colli Kurzwaaren, 63 Colli Papier, 12 Colli Glaswaaren, 7 Colli Glasperlen, 2 Colli Metallwaaren, 5 Colli Manufacturwaaren; nach Penang 85 Colli Papier, 5 Colli Metallwaaren; nach Macassar 62 Colli Garne, 5 Colli Papier; nach Calcutta 12 Colli Knöpfe, 42 Colli Garne, 38 Colli Manufacturwaaren, 14 Colli Glasperlen, 24 Colli Bier, 337 Colli Papier, 3 Colli Lampen, 136 Colli Metallwaaren, 20 Colli Glaswaaren, 2 Colli Musikinstrumente, 22 Colli Baumwollwaaren, 19 Colli Kurzwaaren, 12 Colli Spielwaaren, 19 Colli Holzwaaren, 1300 Colli Schmieröl, 859 Stück Fassdauben; nach Singapore 13 Colli Baumwollwaaren, 110 Colli Papier, 40 Colli Mehl, 3 Colli Knöpfe, 5 Colli Kurzwaaren, 5 Colli Erdwachs, 47 Colli Bier, 22 Colli Garne; nach Soerabaya 645 Colli Mehl, 3 Colli Manufacturwaaren, 385 Colli Erdwachs, 12 Colli Papier, 20 Colli Glasperlen; nach Amboyna 50 Colli Mehl; nach Batavia 34 Colli Erdwachs, 50 Colli Mehl; nach Samarang 2 Colli Mützen, 100 Colli Mehl, 5 Colli Knöpfe, 10 Colli Papier, 3 Colli Manufacturwaaren, 35 Colli Erdwachs; nach Cheribon 15 Colli Erdwachs; nach Hongkong 257 Colli Quecksilber, 190 Colli Stahl, 12 Colli Manufacturwaaren, 24 Colli Papier; nach Manila 81 Colli Papier, 340 Colli Bier; nach Shanghai 1510 Colli Baumwollwaaren, 12 Colli Kurzwaaren, 3006 Colli Manufacturwaaren, 70 Colli Zündhölzer, 7 Colli Papier, 69 Colli Bier, 21 Colli Metallwaaren; nach Kobe 25 Colli Droguen, 24 Colli Insectenpulver; nach Yokohama 5 Colli Insectenpulver, 20 Colli Droguen. Der Werth der ausgeführten Waaren betrug 1,796.586 fl. ö. W.

„Adria“, kgl. ungarische Seeschiffahrts-Actiengesellschaft. (Dampferverbindung Fiume—Triest—Dünkirchen.) Die kgl. ungarische Seeschiffahrts-Actiengesellschaft „Adria“ inaugurirt mit April des laufendes Jahres eine neue monatliche Dampferlinie von Fiume und Triest nach Dünkirchen. Diese Linie soll hauptsächlichst dem Verkehre nach den wichtigsten Industriestädten Nordfrankreichs: Lille, Roubaix, Tourcoing, Cambrai, Valenciennes, Saint-Quentin etc., dienen, welche ihrer geographischen Lage nach vorzugsweise über Dünkirchen gravitiren. Das erste Schiff, welches von Fiume und Triest nach Dünkirchen abgefertigt wird, ist der erstclassige 3500 Tonnen grosse Dampfer „Báthori“, welcher von Fiume am 25., von Triest am 26. April abfährt. Frachtnotirungen übernimmt und Auskünfte ertheilt die Direction der kgl. ungarische Seeschiffahrts-Actiengesellschaft „Adria“ in Fiume, sowie die Generalagenten der Gesellschaft S. und W. Hoffmann.

— (Einführung der Frühjahrs-Fahrordnung auf der Linie Fiume—Ancona.) Die Direction der „Adria“ verlautbart, dass bis zum Beginne der Sommerfahrordnung die gesellschaftlichen Dampfer zwischen Fiume und Ancona, sowie Fiume und Venedig nunmehr nach folgender Fahrordnung verkehren: Abfahrt von Fiume nach Ancona jeden Donnerstag 7½ Uhr Früh; Ankunft in Ancona an demselben Tage Abends 5½ Uhr. Abfahrt von Ancona nach Fiume jeden Samstag 9 Uhr Abends; Ankunft in Fiume am nächsten Tage 7 Uhr Früh. Abfahrt von Fiume nach Venedig jeden Sonntag 4 Uhr Nachmittag, Ankunft in Venedig am nächsten Tage 6 Uhr Früh. Abfahrt von Venedig jeden Dienstag 6 Uhr Abends; Ankunft in Fiume am nächsten Tage 9 Uhr Früh. Der von Venedig nach Fiume verkehrende Dampfer wird manchmal auch in Pirano anlaufen, in welchem Falle die Ankunft in Fiume um einem Tag später erfolgt, was jedoch stets in den Journalen in Venedig, sowie mit besonderen Kundmachungen am St. Markusplatze publicirt wird. Zwischen Fiume und Venedig verkehrt der Dampfer „Venezia“ und zwichen Fiume und Ancona der mit grossem Comfort eingerichtete Dampfer „Villám“. Im Verkehr mit den Linien der kgl. Ungarischen Staatsbahnen gelangen bedeutend ermässigte combinirte Eisenbahn- und Schiffsbillets für beide Richtungen der Fahrt zur Ausgabe.

Sachsen. (Elbestrompolizei.) Die kgl. Amtshauptmannschaft Meissen hat als Elbstromamt unterm 12. März nachstehende Bekanntmachung, betreffend den Schiffsverkehr am Riesaer Elbquai, erlassen: „Zur Vermeidung der auch in neuerer Zeit durch das willkürliche Halten bergaufgehender Durchgangsschleppzüge am Riesaer Elbquai stattgefundenen Verkehrsstörungen wird hiemit Folgendes angeordnet:

1. Die Führer aller bergaufgehenden Schleppzüge, welche an der Riesaer Umschlagstrecke weder Kähne zur Ausladung abzuhängen, noch solche zur Weiterbeförderung aufzunehmen haben, sind verpflichtet, Riesa ohne Aufenthalt zu passiren, und dürfen nur dann erst oberhalb der Riesa-Promnitzer Fähre, und zwar ohne Belästigung des Fährverkehres am Riesaer Stadtpark, vor Anker gehen, falls sie geschäftlicher Anweisungen von den Riesaer Schiffsbeamten bedürfen, und zwar nur auf die Dauer der Einholung solcher Anweisungen.

2. Diejenigen Führer von Schleppzügen, die Fahrzeuge im Zuge haben, welche auf Ordre fahren, haben unterhalb der Einfahrt des Riesaer Hafens anzuhalten, um ihre Geschäfte von dort aus vor der Weiterfahrt und Durchfahrt zu besorgen.
3. Zuwiderhandlungen gegen vorstehende Anordnungen, insbesondere auch das Haltenbleiben der unter 1 und 2 gedachten Schleppzüge im Bereiche der Riesaer Umschlagstrecke oberhalb und unterhalb der Elbbrücke werden mit Geldstrafen bis zu 60 Mk. eventuell mit entsprechender Haftstrafe geahndet."

Oesterreichischer Lloyd.

Abfahrten ab Triest in der Woche vom 27. März bis zum 2. April.

Adriatischer Dienst.

27. März, um 7 Uhr Früh: Dampfer „Selene", Capitän A. de Leitner, nach Dalmatien bis Spizza, mit Berührung von Isola, Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Traù, Spalato, Carober, Milnà, Cittavecchia, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Curzola, Orebich, Terstenik, Meleda, Gravosa, Ragusavecchia, Castelnuovo, Teodo, Perasto, Risano, Perzagno, Cattaro und Budua. Ueberschiffung in Gravosa auf den Dampfer der Gesellschaft Ragusa-Metkovich nach Giupana, Slano, Canosa, Calamota, Isola di Mezzo und auf Verlangen nach Stagno grande.

27. „ um Mitternacht: Dampfer „Massimiliano", Capitän A. Calabrese, nach Venedig.

28. „ um 7 Uhr Früh: Dampfer „Danubio", Capitän L. Soich, nach Dalmatien und Metkovich, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Postire, Pucischie, Macarsca, Gradaz und Fort-Opus. Ueberschiffung in Metkovich auf die Dampfer der Gesellschaft Ragusa-Metkovich nach Crkovice, Drace, Stagno piccolo und auf Verlangen nach Stagno grande.

30. „ um Mitternacht: Dampfer „Carlotta", Capitän M. Zurich, nach Venedig.

31. „ um 7 Uhr Früh: Dampfer „Thetis", Capitän G. Lucovich, nach Dalmatien bis Cattaro, mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Zaravecchia, Zlarin, Sebenico, Spalato, Milnà, Lesina, Curzola, Gravosa, Castelnuovo (Megline), Perasto, Risano und Perzagno. Ueberschiffung in Gravosa auf den Dampfer der Gesellschaft Ragusa-Metkovich nach Giupana, Slano, Canosa, Calamota, Isola di Mezzo und auf Verlangen nach Stagno grande.

1. April, um 7 Uhr Früh: Dampfer „Najade", Capitän P. Badessich, nach Dalmatien und Metkovich, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Almissa, Macarsca, S. Giorgio di Lesina, Trapano und Fort-Opus, überdies S. Martino und Gelsa auf der Rückfahrt; Anschluss in Pola nach Cherso, Rabaz, Abbazia, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Valcassione und Porto Manzo. Ueberschiffung in Metkovich auf die Dampfer der Gesellschaft Ragusa-Metkovich nach Crkovice, Drace, Stagno piccolo und auf Verlangen nach Stagno grande.

1. „ um Mitternacht: Dampfer „Massimiliano", Capitän A. Calabrese, nach Venedig.

2. „ um 6 Uhr Abends: Dampfer „Graf Wurmbrand", Capitän A. Bilaffer, Eildampfer nach Cattaro, mit Berührung von Pola, Zara, Spalato und Gravosa.

Levante- und Mittelmeer-Dienst.

29. März, um 11 Uhr Vormittags: Dampfer „Argo", Capitän A. Mocole, nach Smyrna, mit Berührung von Lussinpiccolo, Spalato, Gravosa, Cattaro, Antivari, Dulcigno, S. Giov. di Medua, Durazzo, Valona, Santi Quaranta, Corfu, Argostoli, Zante, Canea, Rethymo, Candien, Vathy, Cesmè und Khios.

29. „ um 7 Uhr Früh: Dampfer „Espero", Capitän G. Sabbadini, nach Thessalien und Constantinopel mit Verlängerung bis Braila, mit Berührung von Fiume, Corfu, Patras, Catacolo, Calamata, Syra, Piräus, Volo, Salonich, Cavalla, Lagos, Dedeagh, Dardanellen, Gallipoli, Rodosto, Burgas, Varna, Kustendje, Odessa, Sulina und Galatz. Ueberschiffung in Corfu nach Sajada, Parga, S. Maura, Prevesa und Salaghora.

1. April, um Mittag: Dampfer „Amphitrite", Capitän R. Mitis, nach Alexandrien, mit Berührung von Brindisi. Ueberschiffung in Alexandrien nach Port Said, Jaffa, Caifa, Beyruth, Tripolis, Lattakia, Alexandrette, Mersyna, Larnaca, Limassol und Rhodus.

2. „ um 11 Uhr Vormittags: Dampfer „Orion", Capitän T. Gopcevich, nach Constantinopel und Batum mit Berührung von Brindisi, Santi Quaranta, Corfu, Patras, Piräus, Dardanellen, Ineboli, Samsun, Kerasund, Rizeh und Trapezunt. Für Passagiere und Werthsachen Ueberschiffung in Corfu nach Albanien, in Piräus nach Thessalien, Syra, Khios, Smyrna, und in Constantinopel nach Varna, Burgas, Kustendje, Odessa, Sulina, Galatz und Braila.

Dienst nach Ostindien, China und Japan.

3. April, um Mittag: Dampfer „Imperatrix", Capitän T. Rassevich, nach Bombay, mit Berührung von Brindisi, Port Said, Suez und Aden. Anschluss in Bombay nach China und Japan bis Kobe. Die Ladung nach Madras und Calcutta wird in Colombo auf den Dampfer der Zweiglinie Colombo—Madras—Calcutta überschifft.

20. April, um 4 Uhr Nachm.: Dampfer „. . . . . .", Capitän . . . ., nach Indien, China und Japan, mit Berührung von Port Said, Suez, Aden, Kurrachee, Bombay, Colombo, Penang, Singapore, Hongkong, Shanghai und Kobe.

Brasilianischer Dienst.

10. April, Dampfer „San Rocco", Capitän . . . . ., nach Santos, mit Berührung von Fiume, Pernambuco, Bahia und Rio Janeiro.

Ohne Haftung für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Contumaz-Massregeln.

„Adria", kgl. ungar. Seeschiffahrts-Actiengesellschaft.

(Dampferfahrten im April 1896.)

Export.

Im April 1896 werden die nachstehend benannten erstclassigen Dampfer (oder Ersatzschiffe) von Fiume nach den unten angeführten Relationen abgelassen, wenn nicht durch Witterungsverhältnisse oder andere unvorhergesehene Ereignisse Störungen eintreten sollten:

Nach	Dampfer	April
Liverpool	„Lesbian"	1—10
Gibraltar [1]), London	„Andrássy"	1—10
Bordeaux	„Petöfi"	1—10
Liverpool	„Kedar" (Cunard Line)	5—15
Hull, Newcastle o.T	„Bassano"	10—20
Ronen	„Széchenyi"	10—20
London	„Sultana"	15—25
Rotterdam, Antwerpen	„Szt. István"	15—25
Rouen, Dunkerque		15—25
Barcelona, Alicante	„Báthori"	25
New-York	„Scindia" (Anchor Line)	20—30
Liverpool	„Aleppo" (Cunard Line)	20—30
Algier [1]), Glasgow	„Nagy Lajos"	20—30
Bordeaux	„Stefánia"	25 IV—5/V

[1]) Falls acht Tage vor Abfahrt des Dampfers keine genügende Ladung nach Gibraltar, Algier angemeldet wurde, behält die Direction sich das Recht vor, die Berührung dieser Häfen zu unterlassen.

Import.

Im April 1896 werden in der Richtung vom Auslande heimwärts folgende Dampfer (oder Ersatzschiffe) verkehren, wenn nicht durch Witterungsverhältnisse oder andere unvorhergesehene Ereignisse Störungen eintreten sollten:

Von	Nach	Dampfer	April
Liverpool	Fiume, Triest	„Aleppo" (Cunard Line)	1—10
Hull, Newcastle o/T	Triest, Fiume	„Rosario"	1—10
Rouen	„ „	„Zichy"	5—10
Liverpool	„ „	„Algerian"	5—15
London	„ „	„Narva"	15—25
Liverpool	Fiume, Triest	„Saragossa" (Cunard Line)	15—25
Bordeaux	Triest, Fiume	„Jokai"	20—30
Rotterdam, Antwerpen	„ „	„Deák"	20—30
Glasgow	„ „	„Matlekovits"	20—30
Rouen	„ „	„Rákóczy"	20—30
London	„ „	„Andrássy"	25/IV—5/V
Liverpool	Fiume, Triest	„Marocco" (Cunard Line)	25 IV—5/V

Ueberschiffungsdienst mit directen Ladescheinen von den oben genannten Abfahrtshäfen nach allen Häfen des Mittelländischen und Adriatischen Meeres, ferner nach den vom Oesterr. Lloyd befahrenen Linien (Levante, Ost-Indien, China nnd Japan).

Mittelmeer-Dienst.

A) Mercantillinie Fiume—Malta—Sicilien—Marseille.

Im Monate April fahren folgende Dampfer von Fiume nach Marseille: „Zrinyi" am 2., „B. Kemény" am 9., „Szent László" am 16. „Tisza" am 23. und „Zrinyi" am 30.;

von Marseille nach Fiume: „Szent Lászlo" am 3., „Tisza" am 10., „Zrinyi" am 17. und „B. Kemény" am 24.

B) Eillinie Fiume—Sicilien—Marseille.

Im Monate April fahren folgende Dampfer von Fiume nach Marseille: „Arpád" am 6., „Szápáry" am 13., „Buda" am 20. und „Adria" am 27.;

von Marseille nach Fiume: „Buda" am 5., „Adria" am 12., „Arpád" am 19. und „Szápáry" am 26.

Für das Unterbleiben einer Fahrt oder für den verspäteten Abgang eines bezeichneten Dampfers in Folge der bereits bestehenden oder noch einzuführenden Quarantainemassregeln übernimmt die Gesellschaft keine Verantwortung.

Personal-Nachrichten.

Se. k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 23. März d. J. den Betriebsdirectoren der Oesterreichischen Staatsbahnen kaiserlichen Rath Jaroslaw Khittel in Wien und Wilhelm Drathschmidt von Bruckheim in Innsbruck taxfrei den Orden der eisernen Krone dritter Classe, ferner dem Oberinspector und Verkehrschef der priv. Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn - Gesellschaft Josef Womser in Wien, sowie dem Inspector der priv. Südbahn-Gesellschaft und Stationschef in Wien Carl Lory taxfrei den Titel eines kaiserlichen Rathes allergnädigst zu verleihen geruht.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen. Kgl. Ungarische Staatseisenbahnen. Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Einführung eines neuen Tarifes für den directen Personenverkehr zwischen Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen einerseits und Stationen der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen andererseits via Bruck a. d. L./Marchegg — Wien.

Mit 15. Mai 1896 gelangt für den vorbezeichneten directen Personenverkehr ein neuer Tarif zur Einführung.

Hiedurch wird der gleichnamige Tarif vom 1. Juli 1894 aufgehoben.

Exemplare dieses neuen Tarifes sind bei den betheiligten Verwaltungen zum Preise von 10 kr. ö. W. erhältlich.

Wien, am 30. März 1896. [224]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Westungarisch-Oesterreichischer Eisenbahnverband.

Aenderung der Bezeichnung des Lagerhauses der Böhmischen Unionbank in der Station Bubna der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Die im Tarife für den Westungarisch-Oesterreichischen Eisenbahnverband, Theil III, Heft 1, vom 1. November 1892 vorkommende Bezeichnung des Lagerhauses der Böhmischen Unionbank in Bubna (Station der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft) wurde mit 1. März 1896 auf „Lagerhaus der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft in Bubna“ abgeändert.

Wien, am 26. März 1896. [225]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
auch Namens der betheiligten Verwaltungen.

Kgl. Sächsische Staatseisenbahnen.

Nachtrag I zum Kilometerzeiger und Nachtrag IX zum Binnengütertarife, Theil II.

Am 1. April 1896 tritt zum Kilometerzeiger für den Binnenverkehr der Nachtrag I und zum Binnengütertarife für normalspurige Linien (Theil II) der Nachtrag IX in Kraft.

Abzüge hievon können durch die sächsischen Stationen bezogen werden.

Der Nachtrag I enthält u. A. neue und bezw. anderweitige Entfernungen für Dresden König Albert-Hafen, Harthau i. Erzgebirge, Jahnsdorf i. Erzgebirge, Lichtenstein-Callnberg, Neukirchen i. Erzgebirge, Oelsnitz i. Erzgebirge, Hirschfelde und Ostritz (Strecke Nikrisch-Zittau), endlich eine Bestimmung wegen Aufhebung von Entfernungen für Görlitz-Grossschönau u. s. w.

Der Nachtrag IX enthält u. A. Stationstarifsätze für den Verkehr der Stationen Hirschfelde, Ostritz und Zittau unter einander, sowie eine anderweitige Fassung des Artikelverzeichnisses der Ausnahmetarife 1 (Holz u. s. w.) und 3 (Düngemittel u. s. w.).

Soweit durch den Nachtrag I Erhöhungen eintreten, gelten diese erst vom 15. Mai 1896 an.

Gleichzeitig wird veröffentlicht, dass die in den Tarifen für die schmalspurige Linie Zittau—Oybin nebst Zweiglinie Bertsdorf—Johnsdorf und Zittau—Markersdorf enthaltenen Frachtsätze für den Uebergangsverkehr über Zittau (Preuss. Stsb.) am 1. April 1896 ausser Kraft treten, wodurch eine Verbilligung der Frachten herbeigeführt wird.

Dresden, am 24. März 1896. [226]

Binnen- und Verbandsverkehr der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen.

Einführung von Nachträgen zum Kilometerzeiger und zu den Tarifen.

Am 1. April 1896 geht die Linie Zittau—Nikrisch (excl.) in den Besitz und Betrieb der Sächsischen Staatseisenbahn-Verwaltung über. An diesem Tage treten folgende Drucksachen in Kraft:

1. im Binnenverkehre

Nachtrag I zum Kilometerzeiger für die Beförderung von Gütern, Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen vom 1. October 1895;

Nachtrag IX zum Binnengütertarife für normalspurige Linien, Theil II, vom 1. Jänner 1893.

2. im Verbandsgüterverkehre.

Nachträge zu den Tarifen für folgende Verbände:

Magdeburg-Halle-Sächsischer Verband,
Berlin-Sächsischer Verband,
Bayerisch-Sächsischer Verband,
Sächsisch-Württembergischer Verband,
Sächsisch-Südwestdeutscher Verband,
Thüringisch-Hessisch-Sächsischer Verband,
Schlesisch-Sächsischer Verband,
Niederschlesisch-Sächsischer Steinkohlenverkehr,

ein neuer Tarif für den Böhmisch-Sächsischen Kohlenverkehr.

Im Uebrigen bleiben für den Güterverkehr zwischen Hirschfelde, Ostritz und Zittau, welche letztere Station ihren Charakter als Concurrenzstation verliert, und denjenigen aussersächsischen Stationen, für welche nach Punkt 2 nicht anderweitige Frachtsätze in Kraft treten, die seither massgebend gewesenen Tarife bis auf Weiteres in Geltung. Dies gilt allgemein

3. auch für Sendungen von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen

zwischen Hirschfelde, Ostritz und Zittau einerseits und aussersächsischen Stationen andererseits.

Die seitherigen Beschränkungen des Verkehres mit der Zittau-Markersdorfer und der Zittau-Oybin-Jonsdorfer Schmalspurbahn kommen in Wegfall.

Dresden, am 24. März 1896. [227]

Kgl. General-Direction der Sächsischen Staatseisenbahnen
zugleich im Namen der betheiligten Verbands-Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Ausfuhrtarif von deutschen und niederländischen Stationen nach Eydtkuhnen, Prostken, Illowo und Alexandrowo transito. (Nachtrag II.) Zu dem vom 1. Jänner 1895 giltigen Ausfuhrtarif für die directe Beförderung von Eil- und Frachtgütern von deutschen und niederländischen Stationen nach Eydtkuhnen transito, Prostken transito, Illowo transito und Alexandrowo transito zur Ausfuhr nach Russland (ausgenommen Polen) ist mit Giltigkeit vom 1. März 1896 der II. Nachtrag in Kraft getreten.

Derselbe enthält Ergänzungen der Anwendungsvorschriften und Berichtigungen, sowie die Aufnahme der Station Rostock in den Anhang zu Theil I und II des Tarifes und der Stationen Lahr und Neckarau in die Anhänge zu den Theilen I bis IV des Tarifes.

Nothstandstarif für Düngemittel. (Erweiterung des Nothstandstarifes.) Die im Verkehr der Stationen der Preussischen Staatseisenbahnen unter einander und im Wechselverkehr mit den Oldenburgischen Staatseisenbahnen eingeführte Erweiterung des Nothstandstarifes für Düngemittel, welche die Frachtberechnung bei der Vereinigung von Düngemitteln mit Gütern des Specialtarifes III zu einer Wagenladung betrifft, wird mit Giltigkeit vom 1. März 1896 ab auf den Verkehr sämmtlicher am Nothstandstarif betheiligten Verwaltungen ausgedehnt.

Sächsisch-Schweizerischer Güterverkehr via Lindau. (Einführung directer Frachtsätze) Am 1. März 1896 sind directe Frachtsätze für den Güterverkehr zwischen den sächsischen Stationen Dresden-Neustadt (Leipziger und Schlesischer Bahnhof), sowie Meissen einer- und der Station Sursee der Schweizerischen Centralbahn andererseits in Kraft getreten.

K. k. Oesterr. Staatsbahnen.

Offert-Ausschreibung.

Zur **Ausrüstung** der im October 1896 zur Eröffnung kommenden **Staatsbahnlinie Halicz—Ostrów** und der **Linie Tarnopol—Kopyczynce** der Ostgalizischen Localbahnen wird die **Lieferung der erforderlichen Inventargegenstände** im öffentlichen Offertwege vergeben, und zwar:

Gruppe	Nähere Bezeichnung der zu liefernden Gegenstände	Approximativer Kostenbetrag der Linie Halicz—Ostrów	Approximativer Kostenbetrag der Linie Tarnopol—Kopyczynce
		Gulden	Gulden
I	Einfache angestrichene und unangestrichene Möbel	4.800	1.300
II	Feinere Möbel mit Anstrich	5.200	2.000
III	Harte gebeizte und polirte und amerikanisch fournirte Möbel	2.000	1.300
IV	Gepolsterte Ruhebetten und gepolsterte Möbel	1.550	400
V	Uhren	1.100	400
VI	Eiserne Oberbau- und andere Werkzeuge und Ballenkarren	2.600	1 600
VII	Hölzerne Werkzeuge, Geräthe, Karren, Wasserbottiche und Schiebtruhen	3.800	2.400
VIII	Laternen	3.150	1.400
IX	Spenglerwaaren exclusive Laternen	1.800	800
X	Gusseiserne Laternensäulen	1.100	400
XI	Cassen, Billetkästen, Plombirzangen	3.100	1.400
XII	Feuerspritzen	1.800	700
XIII	Decimal- und Centimalwaagen	1.700	900
XIV	Eiserne Möbel	500	300
XV	Gestählte Werkzeuge, metallene Kurzwaaren, Werkzeug-Garnituren, Winden und Feilen	2.400	1.000
XVI	Wagendecktücher	800	700
XVII	Bürstenbinderwaaren	120	70
XVIII	Luster und Lampen	1.600	500
XIX	Seilerwaaren	170	100
XX	Glocken aus Metallguss	300	100
XXI	Taschnerwaaren, Signalfahnen	300	200
XXII	Wechsel-Laternen	500	400
	Summa	40.390	18.370

Die zur Lieferung ausgeschriebenen **Gegenstände müssen verpackt und inclusive aller Nebenspesen franco einer Station der k. k. Staatsbahnen bis 1. September 1896** geliefert werden.

Offertformularien, Lieferbedingnisse und Pläne, sowie die speciellen Bestimmungen für die Einbringung der Offerte können bei der gefertigten k. k. General-Direction (Fünfhaus, Westbahnhof, Fachabtheilung II), ferner bei den k. k. Eisenbahn-Betriebsdirectionen Krakau, Lemberg und Stanislau für beide Linien und bei der k. k. Eisenbahn-Bauleitung Tarnopol I für die Linie Halicz—Ostrów, beziehungsweise Tarnopol II für die Linie Tarnopol—Kopyczynce eingesehen und bezogen werden.

Die bezüglichen Angebote, welche für jede der Linien Halicz—Ostrów, beziehungsweise Tarnopol—Kopyczynce separat einzubringen sind und welche sich auf mehrere oder einzelne der (ad I—XXII) verzeichneten Gegenstände beziehen dürfen, sind, unter Benützung der vorgeschriebenen Offertformularien versiegelt spätestens bis 9. April 1896, 12 Uhr Mittags, bei der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen in Wien einzureichen.

Hiebei unterliegen die auf die Linie Tarnopol—Kopyczynce bezüglichen Offerte sammt Beilagen der Stempelpflicht.

Die Offerenten haben sechs Wochen vom obigen Einreichungstermine ab im Worte zu bleiben.

Die Eröffnung der eingelangten Offerte wird zwei Stunden nach Schluss des Einreichungstermines durch die hiezu bestimmte Commission bei der gefertigten General-Direction stattfinden. Es steht den Offerenten frei, dieser Offerteröffnung anzuwohnen.

Wien, im März 1896.

Die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
									Heller					
683	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Bord-, Pflaster- und Saumsteine aus der Pos. 8—57 im Tarife, Theil I	Erdweis	Budapest- dunaparti teherpályaudvar, fővárosi közraktárak, Józsefváros, Kiterö, Lipótváros, nyugoti pályaudvar, Kelenföld, déli vasut (Südbahnhof) loco, Ó-Budapest-Filatorigát	Frachtzahlung für das factische Gewicht, mindestens aber für das Ladegewicht der verwendeten Wagen; Aufrechthaltung der für die Tarifclassen B und C allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Oesterr.-Ungar. Eisenbahn-Verband. Nachtrag II vom 1. Februar 1896 zum Tarife „Theil II, Heft 1" vom 1. November 1893	155	132	23	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
				Neuhaus					171	146	25			
				Pilsen					193	162	31			
				Wolframs					183	132·8	50·2			
				Wolschan					183	154	29			
			Steine der Pos. 8—57 (exclusive Bord-, Pflaster- und Saumsteine) im Tarife, Theil I	Erdweis					155	134	21			
				Neuhaus					171	148	23			
				Pilsen					193	168	25			
				Wolframs					183	132·8	50·2			
				Wolschan					183	160	23			
			Steine der Pos. 8—59 im Tarife, Theil I	Erdweis		Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Aufrechthaltung der für die Tarifclassen B und C allgemein giltigen Tarifbestimmungen			199	178	21			
				Neuhaus					233	204	29			
				Pilsen					269	232	37			
				Wolframs					250	202	48			
				Wolschan					253	220	33			
684	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Kgl. ungar. Staatseisenbahnen	Reiskleie, Reismehl, Reispulver, Reissbalen, Reisabfälle und Bruchreis	Budapest-dunaparti t. p. u., „ -Lipótváros, „ -nyugoti p. u.	Den im Tarife „Theil II, Heft 1" des Oesterr.-Ungar. Eisenbahn-Verbandes auf Seite 34—46 und 78—84 enthaltenen österr. Stationen	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Die Sendungen sind mit auf die Bestimmungsstation lautenden directen Frachtbriefen aufzugeben	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Oesterr.-Ungar. Eisenbahn-Verband. Tarif „Theil II, Heft 1", giltig vom 1. November 1893	Verschieden	Verschieden	26 Heller	Im Rückvergütungswege	Auf Grund der Duplicat-Frachtbriefe, welche auf den Namen der reclamirenden Firma als Versender lauten müssen und keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen. Dieselben sind spätestens bis Ende März 1897 vorzulegen	
685	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Holz des Specialtarifes 2	Vlarapass	Ungar.-Ostra	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Aufrechthaltung der für den Specialtarif 2 allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1896	Localtarif	27·8 kr.	25·0 kr.	2·8 kr.	Im Kartirungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
686	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen	Braunstein (Manganerz) aus Pos. E, 25 der Güterclassification des Tarifes, Theil I	Kimpolung	Neusatti	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1896	Tarif, Theil II, Heft 2, für den Ost-Nordwestösterreichischen Eisenbahnverband	Besteht kein directer Frachtsatz	183 kr.		Im Kartirungswege		
687	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Holz der Pos. H, 19, Punkt 3 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Kammer	Wien I (K.E.B.)	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Die Parteien haben das Auf- und Abladen auf eigene Kosten zu besorgen.	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1896	Localtarif	kr. 45	kr. 32	kr. 13	Im Kartirungswege		
			Brennholz aus Pos. H, 20						40	32	8			
			Holzsägespäne der Pos. H, 27						44	32	12			
			Holz der Pos. H, 19, Punkt 3	Kammer	Wien II (K.F.J.B.)				47	34	13			
			Brennholz aus Pos. H, 20						41	34	7			
			Holzsägespäne der Pos. H, 27						46	34	12			
688	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Südbahn-Gesellschaft	Cement	Trifail	Poia	Bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen hat die Partei auf eigene Kosten zu besorgen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1896	Localtarif	Besteht kein directer Frachtsatz	41 kr.		Im Kartirungswege		
689	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Coaks (mit Ausnahme von Gascoaks)	sämmtlichen im Ausnahmetarife 16 a des Gütertarifes Theil II, Heft 2, des Rheinisch-Westphälisch-Oesterr.-Ungarischen Eisenbahnverbandes enthaltenen Versandtstationen	Rokitzan	Aufgabe als Frachtgut und Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Vom 3. April 1896 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1896	Rheinisch-Westphälisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband, Theil II, Heft 2, vom 1. August 1893	Verschieden	Verschieden	3 Pfennige	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe, welche vom Empfänger bis längstens Ende März 1897 zu bewirken ist	Nebenstehende Ermässigung gilt nur insolange der dermalige Tarif aufrecht bleibt

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht				Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg			
690	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Pflastersteine und Trottoirplatten aus Thonmasse gebrannt (incl. Klinker)	Hlubocep und Třemoschna	Wien Donauquai-Bahnhof	Zahlung der Fracht für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1896	Localtarif, Abschnitt A und C	57 kr.	46 kr.	11 kr.	Im Kartirungswege		Dieser Frachtsatz gelangt nur für solche Sendungen zur Anwendung, welche, zur Weiterbeförderung nach Ungarn bestimmt, in Wien Donauquai-Bahnhof umgeschlagen werden
691	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Anthracitkohle	Budweis	Oderberg	**Anlieferung eines Minimalquantums von 1000 t innerhalb der Giltigkeitsdauer.** Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Vom 3. April 1896 bis Ende December 1896	Localtarif	70·9 kr.	60 kr.	10·9 kr.	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Frachtbrief-Duplicate, welche vom Absender bis längstens Ende März 1897 zu bewirken ist	
692	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Für jene Artikel, welche nach den in der 10. Rubrik angeführten Classen, bezw. Special- und Ausnahmetarifen tarifiren	Bregenz, Station der k. k. österr. Staatsbahnen	Petershausen, Station der grossherzogl. badischen Staatseisenbahnen	Einhaltung der in dem directen Tarife enthaltenen Bestimmungen	Bis zur tarifmässigen Durchführung, längstens bis 31. December 1896	Tarif-Theil II für den Tirol-Vorarlberg-Südwestdeutschen Güterverkehr vom 1. December 1894	Verschieden	Die Frachtsätze der Classe A¹ werden um Mk. 0·01, jene der Classe B, der Specialtarife I, II und III und des Ausnahmetarifes 3 — im Specialtarif II jedoch nur bei Sendungen von 10.000 kg oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht — um Mk. 0·015 für 100 kg ermässigt		Im Kartirungswege		
693	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Betheiligten Verwaltungen	Mineralische Kohle	Ludwigsglück Ludwigsglück-grube via Oderberg-Süssenbrunn	Stadlau	Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen und Einhaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1896, bezw. bis zur eventuell vorher erfolgenden Durchführung im Tarifwege	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	Heller bei einem Coursstande der österr. Banknoten 165/170 und 160/165: Ludwigsglück: 120·8 121·6 Ludwigsglückgrube: 121·0 122·0		Im Kartirungswege		Bis auf Weiteres gelangen die zum Course von 165/170 verzeichneten Frachtsätze zur Einhebung

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
									Kreuzer					
694	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Eilgüter, gewöhnliche	Bielitz	Krakau	Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 75 metr. Tonnen (à 1000 kg). Anflieferung der an einem Tage in einer der begünstigten Relationen zur Aufgabe kommenden Colli mit einem Frachtbriefe an einen Adressaten, wobei der Frachtbrief stets directe von der Ursprungs- bis zur Adressstation Krakau lauten muss. Jede Collo muss mit einem grossen, die Aufgabsfirma, sowie die Auflieferungs- und die bezeichnete Adressstation des Frachtbriefes in deutlicher Druckschrift enthaltenden Anklebezettel versehen sein, dessen Form und Farbe mit dem Stationsvorstande der Anflieferungsstation vereinbart und in dem zu den Colli einer Relation gehörigen Frachtbriefe vermerkt sein muss. Der Umfang der einzelnen Colli darf einen halben Kubikmeter und das Gewicht 50 kg nicht übersteigen, und dürfen in denselben feuergefährliche und explosive Gegenstände nicht untergebracht sein. Kleinere Colli, jedenfalls aber solche unter 1000 Kubikcentimeter pro Stück, müssen für jede Relation separat in einem Korbe oder Sacke verpackt sein, und letztere, verschlossen und entsprechend bezettelt, als ein Collo aufgegeben werden. Zur Verpackung darf nur starkes und nicht bereits gebrauchtes Papier verwendet werden	Bis Ende December 1896	Localtarife, und zwar Hauptbahnnetz vom 1. Jänner 1893 und Localbahnen vom 1. Juni 1888	148·8	92	56·8	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Versenderin und Empfängerin lautende Aufnahmsbescheinigungen und Frachtbriefe, wovon die letzteren die im Nebenstehenden bedungene Bestätigung über den Weitertransport ab Krakau von Seiten des Stationsvorstandes dieser Station tragen müssen. Die bezügliche Rechnung uebst den bezeichneten Frachtdocumenten ist spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses zur Einreichung zu bringen	Die zugestandenen ermässigten Frachtsätze haben nur in dem Falle Geltung, wenn die Sendungen von: a) Bielitz, Friedek-Mistek, Frankstadt a. R., Neutitschein, Troppau loco und transito, Bennisch, Stauding, Wagstadt, Fulnek und Odrau ab Krakau nach den galizischen Stationen: Lemberg, Brody, Zloczów, Tarnopol, Podwołoczyska, Sambor, Drohobycz, Stryj, Stanislau, Buczacz, Czortków, Kolomea, Sniatyn, Czernowitz, Hliboka, Czerepkoutz, Hadikfalva und Suczawa, dann b) die Sendungen von Olmütz loco und transito, Sternberg loco und transito, Prossnitz, sowie Brünn ab Krakau nach den galizischen Stationen: Jaroslau, Przemysl, Lemberg, Brody, Zloczów, Tarnopol, Podwołoczyska, Jaslo, Sanok, Sambor, Drohobycz, Stryj, Stanislau, Buczacz, Czortków, Kolomea, Sniatyn, Czernowitz, Hliboka, Czerepkontz, Hadikfalva, Hatna, Suczawa und Neu-Sandez mittelst Neuaufgabe weiter befördert werden
				Friedek-Mistek					257·6	132	125·6			
				Frankstadt a. R.					297·6	151	146·6			
				Neutitschein K.F.N.B.					343·6	165	178·6			
				Troppau K.F.N.B. loco					280·0	143	137·0			
				Troppau K.F.N.B. trans. (für Sendungen von Stationen der Linien der k. k. österr. Staatsbahnen: Olmütz (St.B.)—[Jägerndorf—] Troppau, Jägerndorf—Ziegenhals, Kriegsdorf—Römerstadt u. Erbersdorf—Würbenthal)					280·0	121	159·0			
				Bennisch					314·8	148	166·8			
				Stauding					262·4	134	128·4			
				Wagstadt					278·8	146	132·8			
				Fulnek					299·6	146	153·6			
				Odrau					300·4	146	154·4			
				Olmütz loco					395·2	206	189·2			
				Olmütz transito (für Sendungen von Hohenstadt)					395·2	168	227·2			
				Sternberg loco					419·2	206	213·2			
				Sternberg trans. (für Sendungen von M.-Schönberg)					419·2	177	242·2			
				Prossnitz					428·8	206	222·8			
				Brünn K.F.N.B.					504·0	210	294·0			

Werden von einer Sendung nur Theile ab Krakau nach den begünstigten galizischen Stationen weiter befördert, so bleibt die ganze Sendung vom Zugeständnisse ausgeschlossen. Die Sendungen, für welche die Frachtbegünstigungen in Anspruch genommen werden, müssen in Krakau bis zur Weiterbeförderung unter Bahnaufsicht gestanden sein. Der Nachweis der Weiterbeförderung ab Krakau ist durch Beibringung der Frachtbriefe bis zu dieser letzteren Station, auf welchen Seitens des Vorstandes derselben bestätigt sein muss, nach welchen galizischen Stationen die Weiterbeförderung erfolgt ist, zu erbringen.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		per 100 kg		Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)			
				von	nach									
695	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Holz des Ausnahmetarifes Nr. 24	Würbenthal (oder vice versa)	Warnsdorf (oder vice versa)	Aufrechthaltung der für diesen Artikel im Güterverkehre zwischen den österr. Grenzstationen bestehenden Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1896	Theil II, Tarif für den directen Güterverkehr zwischen österr. Grenzstationen	1·41 Mark	1·36 Mark	0·05 Mark	Im Kartirungswege		
696	Bozen-Meraner Bahn		Baumaterialien, Hotel-Einrichtungsgegenstände als: Maschinen, Glas, Porzellan, Leinenwaaren, Möbel etc.	Meran, bezw. Bozen-Gries	Sigmundskron-Eppan	**Minimalquantum jährlich 100 Tonnen.** Bei Aufgabe in beliebigen Quantitäten	Bis auf Widerruf, längst. bis 31. December 1896	L o c a l t a r i f	V e r s c h i e d e n	30percentiger Nachlass	V e r s c h i e d e n	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Frachtbriefe bis längstens 31. Jänner 1897	Sendungen müssen für Hotelbauten am Mendelpasse bestimmt und dementsprechend adressirt sein

Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Angabe der Berichtigung, beziehungsweise Umschreibung derselben	Bemerkungen
						von	nach		
22	Nr. 31 vom 17. März 1896	621	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Aussig-Teplitzer Eisenbahn	Salz der Pos. 8—5 des Tarif-Theiles I	Ebensee	Aussig	In der Rubrik 10, „Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg“ soll es statt 1·58 heissen: 158 kr.	
23	Nr. 34 vom 24. März 1896	652	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		M a l z	Brünn, Station der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Genf loco und transit allen angeführten belgischen Stationen	Gent loco und transit In der Rubrik 10 sind im Kopfe die Worte: „**Franken pro 1000 kg**“ anzubringen, dagegen dieselben Worte am Schlusse dieser Rubrik zu streichen	

K. k. Eisenbahn-Betriebsdirection Innsbruck.

Altmaterial-Verkauf.

Bei der gefertigten k. k. Eisenbahn-Betriebsdirection gelangen nachstehende im Materialmagazine Salzburg lagernde Altmaterialien im Offertwege zum Verkaufe, und zwar:

Kautschukabfälle, altes Plattenblech, diverse Stahl- und Alteisensorten, Bruchmessing, Bruchmetall, altes Kupfer, Kupferspäne, alte Tyres, Bohrspäne von Gusseisen und Bruchzink.

Die verkäuflichen Mengen können dem Offertformulare entnommen werden, welches sammt den speciellen Bedingnissen für Verkauf von Altmateriale und Inventargegenständen bei der gefertigten k. k. Eisenbahn-Betriebsdirection (Zugförderungsbureau) eingesehen, behoben oder gegen Einsendung des Porto bezogen werden kann.

Die Offerte sind sammt den etwaigen Beilagen, per Bogen mit 50 kr.-Stempel versehen, versiegelt und mit der Aufschrift: „Anbot auf Altmateriale" bei der k. k. Eisenbahn-Betriebsdirection Innsbruck bis längstens 20. April 1896, 12 Uhr Mittags, einzubringen.

Gleichzeitig mit dem Offert sind 5 pCt. der Kaufsumme als Vadium bei der k. k. Eisenbahn-Betriebsdirectionscasse in Innsbruck zu erlegen, wobei bemerkt wird, dass im Falle die Kaufsumme den Betrag von 2000 fl. nicht erreicht, das Vadium unbedingt in Baarem zu erlegen ist.

Die Preise sind ab Waage loco Materialmagazin Salzburg zu stellen.

Das Offert hat die ausdrückliche Erklärung zu enthalten, dass dem Offerenten die Verkaufsbedingnisse genau bekannt sind und dass er sich denselben unterwirft

Der gefertigten k. k. Eisenbahn-Betriebsdirection steht es frei, die Offerte rücksichtlich des ganzen zu vergebenden Quantums oder nur eines Theiles zu acceptiren oder ganz abzulehnen. Offerte, welche nach dem obigen Termine eingebracht werden, oder den Bestimmungen dieser Ausschreibung nicht entsprechen, bleiben unberücksichtigt.

Innsbruck, am 30. März 1896.

K. k. Eisenbahn-Betriebsdirection Innsbruck.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

Verordnungs-Blatt
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt im k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr: Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl. „ das Deutsche Reich . . . 25 Mark „ das übrige Ausland . . . 33 Frcs. Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 37. | Wien, 2. April 1896. | IX. Jahrgang.

Begründung zu dem Gesetzentwurfe, betreffend den Ankauf der Oesterreichischen Nordwestbahn und der Südnorddeutschen Verbindungsbahn für den Staat.

(Vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 36, pag. 664.)

Durch die nach Inhalt des gegenwärtigen Gesetzentwurfes beantragte Einbeziehung bestehender Privatbahnlinien von 1224 km Gesammtlänge in den Betrieb und das Eigenthum des Staates erlangt das Staatsbahnnetz nicht nur hinsichtlich seiner räumlichen Ausdehnung eine sehr beträchtliche Erweiterung, sondern namentlich auch in staatswirthschaftlicher und verkehrspolitischer Beziehung eine ausserordentlich werthvolle Ergänzung und Bereicherung.

Die neu zu erwerbenden Linien, welche, wiewohl zwei verschiedenen Actiengesellschaften gehörig, unter einer einheitlichen Centralverwaltung stehen, zerfallen den Rechtsverhältnissen nach in drei Gruppen, nämlich in das den Gegenstand der Allerhöchsten Concessionsurkunde vom 8. September 1868, R.-G.-Bl. Nr. 143, bildende garantirte Netz der Oesterreichischen Nordwestbahn, das den Gegenstand der Allerhöchsten Concessionsurkunde vom 25. Juni 1870, R.-G.-Bl. Nr. 109, bildende Ergänzungsnetz dieser Gesellschaft, und in das Unternehmen der Südnorddeutschen Verbindungsbahn, welches die Linien der Allerhöchsten Concessionsurkunden vom 15. Juni 1856, H.-M.-V.-Bl. Nr. 46, vom 22. August 1865, R.-G.-Bl. Nr. 79, und vom 31. März 1872, R.-G.-Bl. Nr. 62, in sich schliesst.

Das erstgenannte Bahnnetz in der Ausdehnung von 628 km umfasst die Hauptbahn von Wien über Znaim, Iglau, Deutschbrod, Časlau, Kolin und Nimburg nach Jungbunzlau mit der Schleppbahn zum Umschlagsplatze Korneuburg, den Zweigbahnen von Zellerndorf nach Sigmundsherberg, von Deutschbrod nach Pardubitz (Rossitz) und von Gross-Wossek über Chlumetz und Alt-Paka nach Parschnitz sammt Abzweigungen dieser letzteren Linie von Wostroměř nach Jičin, von Pelsdorf nach Hohenelbe und von Trautenau nach Freiheit-Johannisbad.

Das Ergänzungsnetz mit einer Ausdehnung von 311 km*) begreift in sich die Eisenbahn von Nimburg über Lissa nach Tetschen und Mittelgrund (Elbethalbahn) zum Anschlusse an das sächsische Eisenbahnnetz mit der Zweigbahn von Lissa nach Prag, der Verbindungsstrecke Schreckenstein—Aussig und der Abzweigung von Tetschen zum Umschlagplatze Laube, dann die Linie von Chlumetz an die österreichisch-preussische Reichsgrenze bei Wichstadtl-Lichtenau in der Richtung gegen Mittelwalde mit der Zweiglinie von Geiersberg nach Wildenschwert.

Zu dem Unternehmen der Südnorddeutschen Verbindungsbahn endlich gehören die Hauptlinie von Pardubitz (Rossitz) über Königgrätz, Josefstadt-Jaroměř, Alt-Paka, Turnau und Reichenberg an die österreichisch-preussische Reichsgrenze bei Tschernhausen in der Richtung nach Seidenberg und die Zweiglinie von Josefstadt-Jaroměř über Schwadowitz und Parschnitz zur österreichisch-preussischen Reichsgrenze bei Königshan in der Richtung nach Liebau und von Eisenbrod nach Tannwald, in der Gesammtausdehnung von 285 km.**)

Die commercielle und verkehrspolitische Bedeutung des obige drei Bahngruppen umfassenden Bahnnetzes, dieses für sich allein betrachtet, ist wohl unbestreitbar.

Aus der Stammlinie Pardubitz—Reichenberg, einer der ersten österreichischen Privatbahnen, emporgewachsen und unter dem massgebenden Einflusse hervorragender Fachmänner nach den Grundsätzen der modernen Eisenbahntechnik ausgebaut, den Verkehrsanforderungen entsprechend stetig erweitert und in jeder Hinsicht wohlausgerüstet, stellt dieses Bahnnetz — in seinem jetzigen

*) In dieser Länge ist die 6 km lange preussische Staatsbahnstrecke von der Reichsgrenze bei Wichstadtl-Lichtenau bis Mittelwalde inbegriffen, auf welcher die Oesterreichische Nordwestbahn vertragsmässig den Betrieb führt.

**) In dieser Länge sind die auf preussischem Gebiete liegenden Pachtstrecken von der Reichsgrenze bei Tschernhausen bis Seidenberg (2 km) und von der Reichsgrenze bei Königshan bis Liebau (3 km) inbegriffen.

Bestande das jüngste und entwicklungsfähigste der grossen Privatbahnnetze der österreichischen Reichshälfte — ein Liniensystem dar, welchem die Vermittlung des heimischen und internationalen Verkehres in mehreren seiner wichtigsten Richtungen zufällt. Um die commercielle Bedeutung des Nordwestbahnnetzes klar vor Augen zu stellen, genügt es hier, in Erinnerung zu bringen, dass dieses Bahnnetz Wien mit Prag, Reichenberg, dem Elbe-Umschlagsplatz Laube und der Reichsgrenze an mehreren Anschlusspunkten der sächsischen und preussischen Bahnen verbindet, die fruchtbaren Gebiete des mittleren und die hochentwickelten Industriebezirke des nördlichen Böhmens in vielfacher Verzweigung durchzieht und einerseits über Aussig mit dem erzgebirgischen Braunkohlenbecken, andererseits über Königshan und Liebau mit dem Schatzlarer und Waldenburger Steinkohlenreviere in unmittelbarer Verbindung steht.

Gleichwie die Nordwestbahn durch ihren Anschluss an die Elbe bei Laube für den internationalen Güteraustausch eine hervorragende handelspolitische Function erfüllt, so behauptet sie bezüglich des internationalen Personenverkehres mit Sachsen und Norddeutschland, welcher zwischen Wien und Dresden, Berlin, Hamburg zum grossen Theile die Route über Tetschen einschlägt, eine bevorzugte Stellung.

Der Uebergang dieses Bahnnetzes an den Staat erscheint nun in zweifacher Hinsicht bedeutsam. Einerseits nämlich insofern, als dadurch dem Staatsbahnnetze, welches derzeit eine grosse Zahl von ertragslosen oder nur schwach rentirenden Linien aufweist, mit der Nordwestbahngruppe schon jetzt hochwerthige und noch weiter steigerungsfähige Bahnen zuwachsen, deren Hinzutreten die finanziellen Ergebnisse des Staatsbetriebes im Ganzen verbessern muss.

Andererseits aber wird durch die Verschmelzung der Nordwestbahnlinien mit dem Staatsbahnnetze die commercielle Actionsfähigkeit dieses erweiterten Gesammtnetzes hinsichtlich seiner Betheiligung an den verschiedenen Verkehren gegenüber den concurrirenden Privatbahnen zweifellos in nachhaltigster Weise erhöht, wobei namentlich im Güterverkehre der Effect des bei den k. k. Staatsbahnen eingeführten Staffeltarifsystems sich auf die vergrösserten Distanzen fühlbar machen wird.

Es wird daher der tarifarische Einfluss der Staatsbahnen, welche durch das Nordwestbahnnetz in mehreren neuen und wichtigen Verkehrseinrichtungen einheitlich geschlossene Durchgangslinien erlangen, sehr wesentlich gestärkt und erweitert.

Der allgemeine Nutzen dieser geänderten Sachlage, welche der Staatsbahnverwaltung ermöglicht, den heimischen Wirthschaftsinteressen, unter denen die Regelung der Concurrenz Triests mit den nördlichen Seehäfen nicht an letzter Stelle steht, eine intensivere Pflege zuzuwenden, geht Hand in Hand mit den speciellen Vortheilen, welche dem Attractionsgebiete der zu verstaatlichenden Linien durch die neue Tariflage erwachsen. Diesen industriereichen Landestheilen wird zweifellos die in nahe Aussicht zu nehmende Ermässigung der bisherigen Localtarife, welche namentlich bei der Südnorddeutschen Verbindungsbahn durch den bekannten Tarifzuschlag vertheuert sind, auf das Niveau des Staatsbahntarifes sehr zu statten kommen, zumal diese Massregel auch auf die benachbarten, zum Theil parallel laufenden Privatbahnen nicht ohne Rückwirkung bleiben wird.

Die Vereinheitlichung der Tarife und der Wegfall der vielfachen bisherigen Complicationen, welche in der durch die Concurrenzverhältnisse bedingten anomalen und differentiellen Tarifbildung ihren Grund hatten, bilden zugleich einen wichtigen Schritt zu dem allgemein angestrebten Ziele der Vereinfachung und Gleichförmigkeit des Tarifwesens. Desgleichen vereinfacht und verbessert die fortan vereinigte Verwaltung des erweiterten Gesammtnetzes den Dienst, indem die getrennte Dienstführung und Uebergabe in den Anschlussstationen entfällt, das Fahrordnungswesen und die Wagendirigirung nach einheitlichen Gesichtspunkten geregelt, die verwickelte Abrechnung der Verkehre und Leistungen zwischen den einzelnen Bestandtheilen des Nordwestbahnnetzes unter sich und mit den k. k. Staatsbahnen entbehrlich gemacht und dadurch ein Zustand geschaffen wird, der sich sowohl betriebsökonomisch in der Verringerung der Betriebskosten ausdrückt, als auch volkswirthschaftlich durch Ersparung unproductiver Arbeit und nutzlosen Schreibwerks einen wichtigen Fortschritt darstellt.

Erscheint im Vorstehenden dargethan, dass die in Rede stehende Bahngruppe vermöge ihrer commerciellen Wichtigkeit, wie auch in verkehrspolitischer und staatswirthschaftlicher Hinsicht eine werthvolle Erwerbung für den Staat bildet, so kommt bezüglich der beiden garantirten Netze als Objecte einer Verstaatlichung noch insbesondere der Gesichtspunkt hinzu, dass dieselbe dem Grundgedanken der mit dem Gesetze vom 14. December 1877, R.-G.-Bl. Nr. 112, eingeleiteten Verstaatlichungsaction, garantirte Eisenbahnen, deren Ertragsrisico ohnehin den Staat trifft, auch vom Staate betreiben und sobald als thunlich im Wege des Ankaufes ins Eigenthum übernehmen zu lassen, in vollstem Masse entspricht.

Für das garantirte Netz der Oesterreichischen Nordwestbahn ist übrigens der Anlass, der Erwerbung näher zu treten, auch durch den Umstand gegeben, dass bezüglich dieses Netzes der Einlösungstermin, d. i. der Zeitpunkt, von welchem ab der Staat das ihm nach § 23 der Allerhöchsten Concessionsurkunde vom 8. September 1868 vorbehaltene Einlösungsrecht jederzeit auszuüben berechtigt ist, zufolge § 5 des im Gesetze vom 19. November 1885, R.-G.-Bl. Nr. 164, bezogenen Protokollarübereinkommens vom 7. Mai 1885 einverständlich mit der Bahngesellschaft auf den 1. Jänner 1895 festgesetzt erscheint.

Bezüglich der Linien der Südnorddeutschen Verbindungsbahn ist die Regierung bereits nach Artikel IV des Gesetzes vom 28. Juni 1892, R.-G.-Bl. Nr. 96, verfassungsmässig ermächtigt, das staatliche Einlösungsrecht in Gemässheit der einschlägigen Concessionsbestimmungen, sowie der im Artikel X des mit diesem Gesetze genehmigten Uebereinkommens vom 27. April 1892 enthaltenen besonderen Vereinbarungen zu dem ihm geeignet erscheinenden Zeitpunkte auszuüben.

Das Ergänzungsnetz der Oesterreichischen Nordwestbahn dagegen ist die Staatsverwaltung nach § 21 der Allerhöchsten Concessionsurkunde vom 25. Juni 1870, R.-G.-Bl. Nr. 109, erst vom 25. Juni 1900 ab einzulösen berechtigt.

Bei dieser Sachlage bot sich die Geltendmachung der bereits wirksam gewordenen Einlösungsrechte des Staates von selbst als der geeignetste Ausgangspunkt dar, um die Angelegenheit der Verstaatlichung in Fluss zu bringen, uud wurde demnach den beiden Gesellschaften mit den Erlässen des Handelsministeriums vom 9. September 1895 der einschlägige Beschluss der Regierung angekündigt, hiebei jedoch zugleich die Bereitwillig-

keit kundgegeben, bezüglich der Durchführungsmodalitäten etwaige Wünsche und Anträge der Verwaltungen in Erwägung zu ziehen und, wenn thunlich, zu berücksichtigen.

Bezüglich der garantirten Linien der Nordwestbahn trat, abgesehen von den oben angedeuteten principiellen Erwägungen, insbesondere noch der Umstand bestimmend hinzu, dass ein weiteres Zuwarten den finanziellen Interessen des Staates nachtheilig und daher zu vermeiden war.

Die Erträgnisse des Unternehmens zeigen nämlich, wie aus der nachfolgenden Zusammenstellung der Betriebs-Reinerträgnisse der Oesterreichischen Nordwestbahn in den Jahren 1884—1894 zu entnehmen ist, folgende Entwicklung:

Jahr	A. Garantirtes Netz		B. Ergänzungsnetz		zusammen		Anmerkung
	Betriebs-Reinertrag	Zunahme Abnahme gegen das Vorjahr	Betriebs-Reinertrag	Zunahme Abnahme gegen das Vorjahr	Betriebs-Reinertrag	Zunahme Abnahme gegen das Vorjahr	
	Gulden						
1884	2,269.628	.	2,689.362	.	4,958.990	.	
1885	2,793.070	523.442	2,469.500	219.862	5,262.570	303.580	
1886	3,370.626	577.556	2,711.011	241.511	6,081.637	819.067	
1887	3,506.689	136.063	2,672.462	38.549	6,179.151	97.514	
1888	3,910.667	403.978	3,248.434	575.972	7,159.101	979.950	
1889	3,961.817	51.150	3,469.611	221.177	7,431.428	272.327	
1890	4,403.145	441.328	3,341.772	127.839	7,744.917	313.489	
1891	3,839.857	563.288	3,619.934	278.162	7,459.791	285.126	Rückwirkung der Tarifherabsetzung auf den k. k. Staatsbahnen
1892	3,911.844	71.987	3,213.352	406.682	7,125.196	334.595	
1893	4,317.345	405.501	3,751.063	537.711	8,068.408	943.212	
1894	4,766.541	449.196	3,801.042	49.979	8,567.583	499.175	

Es zeigt sich sohin in dem Jahrzehnt 1885—1894 eine Ertragssteigerung bei dem garantirten Netze von 1,973.471 fl. = 70·7 Percent, bei dem Ergänzungsnetze von 1,331.542 fl. = 53·9 Percent und bei beiden Netzen zusammen von 3,305.013 fl. = 62·8 Percent. Dies entspricht einer durchschnittlichen Jahreszunahme von 197.347 fl. = 7·07 Percent, 133.115 fl. = 5·39 Percent und 330.501 fl. = 6·28 Percent.

Bis zum Jahre 1894 wurde bei dem garantirten Netze — abgesehen von einem geringfügigen Ueberschusse im Jahre 1890 — das garantirte Reinerträgniss, für welches der Staat unter allen Umständen aufzukommen hat und das zugleich das Minimum der concessionsmässigen Einlösungsrente bildet, nicht erreicht.

Im Jahre 1894 aber hat der Betriebsertrag per 4,766.541 fl. gegenüber dem Vorjahre eine so namhafte Steigerung erfahren, dass derselbe die Garantie, welche für dieses Jahr sich mit 4,464.707 fl. ö. W. in Silber bezifferte, bereits um den Betrag von 301.834 fl. überstiegen hat.

Für das Jahr 1895 dürfte nach den bisher vorliegenden Ausweisen der Ueberschuss über die Garantie etwas geringer sein als im Jahre 1894. Indes wird auch für dieses Jahr die Garantieziffer nicht unerheblich überschritten werden, und bei der vorwaltenden Tendenz der stetigen Verkehrszunahme ist aller Voraussicht nach zu gewärtigen, dass die Reinerträgnisse der künftigen Jahre, abgesehen von vorübergehenden Schwankungen in einzelnen Jahren, wie solche im Laufe der Entwicklung unvermeidlich sind, eine namhafte und stetige Steigerung aufweisen werden.

Je länger sohin mit der Einlösung zugewartet wird, desto höher wird der für die Bemessung der Einlösungsrente massgebende Durchschnittsertrag der vorangegangenen Jahre sich gestalten.

Bei den im Verfolge der vorerwähnten Ministerialerlässe mit den Vertretern der Bahngesellschaften eingeleiteten Verhandlungen, welche zunächst die einverständliche Feststellung der Modalitäten der Durchführung der concessionsmässigen Einlösung der beiden derselben unterliegenden Bahnnetze zum Gegenstande hatten, wie sie bezüglich der Südnorddeutschen Verbindungsbahn materiell auch dem abgeschlossenen Uebereinkommen zu Grunde liegt, traten die Vertreter der Nordwestbahn alsbald mit dem Vorschlage der Einbeziehung des Ergänzungsnetzes in die Verstaatlichung hervor, während sie andererseits gegen die abgesonderte Einlösung des garantirten Nordwestbahnnetzes Einwendungen und Bedenken erhoben.

Wie bereits erwähnt, stehen nämlich die drei Bahnnetze unter einer einheitlichen Centralverwaltung. Die Lostrennung eines, bezw. zweier Bahnnetze aus der bisherigen Gemeinschaft, speciell aber die Trennung der beiden Netze der Nordwestbahn bedingt in der That die Austragung einer Reihe schwieriger und verwickelter Fragen, indem hinsichtlich aller derjenigen Angelegenheiten, die bisher einheitlich geregelt und durch gemeinsame Organe besorgt wurden, neue Einrichtungen und Vereinbarungen getroffen werden müssten, wobei eine glatte Abwicklung nicht ohne materielle Opfer von Seiten des Staates erreichbar gewesen wäre. Dies gilt ebenso von dem Dienste in den Gemeinschaftsstationen, wie von der Verkehrsleitung und Instradirung, namentlich aber in Betreff der Uebernahme der Personales der Centralverwaltung und hinsichtlich der Pensionsfonds, deren Mitglieder zum Theil ausserhalb ihrer heimatlichen Linien in Verwendung stehen. Dazu

kommt insbesondere die der Gesellschaft obliegende, aber auch vom Staatsaufsichtsstandpunkte nicht ausser Acht zu lassende Bedachtnahme auf die den beiden Actionärgruppen der Oesterreichischen Nordwestbahn nach Massgabe der Gesellschaftsstatuten zustehenden Rechte hinsichtlich der Erträgnisse der beiden Bahnnetze, wie auch im Falle der Liquidation auf das zu vertheilende Vermögen der Gesellschaft. Endlich ist hier auch der Steuerfrage zu gedenken, bezüglich welcher die Anschauungen so weit aus einander gingen, dass eine gütliche Verständigung als ausgeschlossen gelten musste. Es handelt sich dabei um die auf die Höhe der Einlösungsrente des garantirten Netzes direct einwirkende Frage, ob die in der Betriebsrechnung enthaltenen Steuern sammt Zuschlägen aus derselben, wie die Gesellschaft es beanspruchte, auszuscheiden und dem der Durchschnittsberechnung zu unterziehenden Jahres-Reinerträgnisse zuzuschlagen seien, sowie bejahenden Falles um die gleichfalls streitige Höhe des Steuerfusses, nach welchem die aus dem durchschnittlichen Reinerträgnisse berechnete Einlösungsrente der Besteuerung zu unterziehen sein würde.

Alle diese Schwierigkeiten waren und sind nun zwar gewiss nicht unüberwindbare, immerhin hätte ihre Austragung jedoch mannigfache Unzuträglichkeiten im Gefolge gehabt. Als sich demnach im weiteren Verlaufe der durch längere Zeit fortgesetzten Unterhandlungen die Möglichkeit bot, eine nach dem Antrage der Gesellschaft, unter entsprechender Herabminderung ihrer Ansprüche, auch das Ergänzungsnetz der Nordwestbahn in die Verstaatlichung einbeziehende Gesammtvereinbarung auf Grundlagen zu treffen, welche nach eingehender und gewissenhafter Prüfung für den Staat annehmbar und günstig erscheinen, glaubte die Regierung diese die ganze Angelegenheit rasch und mit einem Schlage zum Abschlusse bringende Lösung nicht von der Hand weisen zu sollen.

Auf diesen Grundlagen ist sohin mit den beiden Bahngesellschaften die Vereinbarung zu Stande gekommen, wie sie in den beiden dem vorliegenden Gesetzentwurfe beigedruckten Uebereinkommen vom 10. Februar 1896, betreffend den Ankauf der priv. Oesterreichischen Nordwestbahn und der priv. Südnorddeutschen Verbindungsbahn durch den Staat, formulirt erscheint, und hat dieselbe bei den am 21., bezw. am 22. Februar d. J. abgehaltenen ausserordentlichen Generalversammlungen die statutenmässige Zustimmung der Actionäre erhalten.

Nach den Bestimmungen dieser beiden Uebereinkommen, bezüglich deren Seitens der Staatsverwaltung die legislative Genehmigung vorbehalten wurde, soll das Gesammtunternehmen der k. k. priv. Oesterreichischen Nordwestbahn gleichwie jenes der k. k. priv. Südnorddeutschen Verbindungsbahn mit allen Activen und Passiven in das Eigenthum und in die Verwaltung des Staates in der Art übergehen, dass das Rechtsverhältniss wie eine Universalsuccession sich darstellt.

Anlangend zunächst das Uebereinkommen mit der Oesterreichischen Nordwestbahn, so sollen nach dem Inhalte desselben insbesondere die sämmtlichen im Eingange näher bezeichneten Linien der beiden gesellschaftlichen Bahnnetze sammt allem beweglichen und unbeweglichen Zugehör dem Staate zufallen.

Inbegriffen in der Abtretung an den Staat sind demnach auch der gesammte aussereisenbahnbücherliche Realbesitz der Gesellschaft einschliesslich der Arbeiterhäuser, sämmtliche Fahrbetriebsmittel, Materialvorräthe, die Gewinnvorträge aus früheren Jahren, sämmtliche Fonds, die gesammten Cassenbestände abzüglich der nach § 1, lit. f und Schlussabsatz den Actionären und Genussscheinbesitzern auszufolgenden Dividende pro 1895, sämmtliche Activforderungen, überhaupt das gesammte bewegliche Vermögen. Unter den vom Staate zu übernehmenden Activen sind insbesondere die noch im Besitze der Gesellschaft befindlichen restlichen Obligationen des im Jahre 1885 aufgenommenen 4percentigen Investitionsanlehens per 11,000.000 fl. ö. W. Silber, sowie der noch nicht verwendete Rest des aus dem Erlöse dieser Obligationen gebildeten Baureservefonds hervorzuheben. In Folge der Universalsuccession wird auch die der Oesterreichischen Nordwestbahn für den derselben vormals gehörigen Einsechstel-Antheil an der Wiener Verbindungsbahn zuerkannte, bis 31. December 1959 fortlaufende Einlösungsrente im Betrage von jährlich 39.000 fl. ab 1. Jänner 1896 nicht mehr zu entrichten sein, wodurch dem Staate, zu 4 Percent gerechnet, ein finanzieller Vortheil von 895.773 fl. im Capitale erwächst.

Auf der anderen Seite hat dagegen der Staat, dem Verhältnisse der Universalsuccession entsprechend, auch alle wie immer gearteten Passiven, Verpflichtungen, Auslagen, Lasten und Schulden, insbesondere auch die noch aushaftenden, im § 4, lit. a näher bezeichneten gesellschaftlichen Prioritätsschulden zur Selbst- und Alleinzahlung zu übernehmen. Hienach übernimmt der Staat insbesondere alle Rechte und Verbindlichkeiten, welche der Gesellschaft auf Grund der einschlägigen Vereinbarungen hinsichtlich des Betriebes der gepachteten königlich preussischen Staatsbahnstrecke von der Reichsgrenze bei Wichstadtl-Lichtenau bis zur Anschlussstation Mittelwalde, sowie hinsichtlich der von ihr in Betrieb übernommenen Localbahnen, und zwar der Localbahn Deutschbrod-Humpoletz, der Kuttenberger Localbahn, der Localbahn Gross-Priesen—Wernstadt—Auscha und der Localbahn Častolowitz—Reichenau—Sollnitz (Kwasnei) erwachsen sind, während der bisher von der Gesellschaft für Rechnung des Staates geführte Betrieb der Staatsbahnlinien von Časlau nach Zawratetz und von Časlau nach Močowitz in die eigene Regie des Staates zurückfällt.

Als Entgelt für die Eigenthumsübertragung soll der Staat, abgesehen von der bedungenen vorgedachten Uebernahme der Passiven, insbesondere der Prioritätsschulden, gemäss § 4, lit. b des Uebereinkommens für die Zeit ab 1. Jänner 1896 bis zum Beginne der Liquidation, das ist längst bis Ende des Jahres 1901 (§ 12), eine Jahresrente von 3,743.690 fl. ö. W., entsprechend einer gleichmässigen Actiendividende von 11 fl. 75 kr. für beide Actienkategorien und 1 fl. 75 kr. per Genussschein der Actien lit. B. an die Gesellschaft bezahlen, nach Beginn der Liquidation aber gegen Einstellung obiger Jahresrente neu auszugebende 4percentige Eisenbahn - Staatsschuldverschreibungen im Gesammtnominalbetrage von 191,347.600 Kronen der mit dem Gesetze vom 2. August 1892, R.-G.-Bl. Nr. 126, festgestellten Währung zur Ausschüttung an die gesellschaftlichen Actionäre und Genussscheinbesitzer ausfolgen, wonach auf jede Actie 300 fl. Nominal mit dem Jahreszinsengenusse von 12 fl. und auf jeden Genussschein 100 fl. Nominal mit 4 fl. Jahreszinsen entfallen. Diese Schuldverschreibungen sind vom 1. Jänner 1906 an bis längstens 31. December 1985 nach einem von der Staatsverwaltung festzusetzenden Tilgungsplane zurückzuzahlen.

Die Gesellschaft hat sich in dem Uebereinkommen verpflichtet, in Gemässheit der Bestimmungen im § 5 behufs freiwilliger Convertirung der unverlost aushaftenden Obligationen ihrer 5percentigen Prioritätsanlehen zwei zu 3 Percent verzinsliche und bis längstens 31. December 1964 rückzahlbare Prioritätsanlehen im Nominalbetrage von 195,000.000 Kronen und von 40,500.000 Mark deutscher Reichswährung aufzunehmen, deren Verzinsung und Tilgung vom Staate zur Selbstzahlung übernommen werden soll. Hiebei wurde vereinbart, dass der bei Durchführung dieser Conversion entfallende Ueberschuss an 3percentigen Obligationen zwischen Staat und Gesellschaft derart getheilt werden soll, dass der Staat 60, die Gesellschaft 40 Percent erhält, was dem Effecte nach der Ueberlassung des gesammten Convertirungsgewinnes von dem für das garantirte Netz aufgenommenen Prioritätsanlehen an den Staat gleichkommt. Sobald diese Prioritätenconversion soweit gediehen sein wird, dass mindestens 75 Percent der gesammten gegenwärtig unverlost im Umlaufe befindlichen 5percentigen Prioritätsobligationen convertirt erscheinen, längstens aber mit Ende des Jahres 1901, soll die Gesellschaft in Liquidation treten, wonach jeder weitere Antheil derselben an den aus der Convertirung sich ergebenden Ueberschüssen entfällt (§ 12). Hiedurch ist dem Staate gegebenenfalls selbst ein Antheil an dem Convertirungsgewinne von der Prioritätsschuld des nichtgarantirten Netzes gesichert.

Aus den übrigen Bestimmungen dieses Uebereinkommens, welche im wesentlichen mit den analogen Bestimmungen der in der jüngsten Zeit abgeschlossenen Verstaatlichungsübereinkommen übereinstimmen, soll hier noch die Bestimmung im § 10 hervorgehoben werden, wonach für das von der Staatsverwaltung zu übernehmende Dienstpersonal der Oesterreichischen Nordwestbahn eine noch weitergehende Fürsorge als in allen früheren Fällen getroffen wurde, indem daselbst dem Personale nicht nur die Belassung der demselben gegenwärtig zukommenden Bezüge was immer für einer Art unter Wahrung der erworbenen Rechte gewährleistet, sondern in dieser Hinsicht speciell auch der Fortgenuss mindestens gleicher Gehaltsbezüge als solcher zugesichert ist, wodurch dem in dieser Richtung zum Ausdrucke gelangten Wunsche, entsprechend der in der Sitzung des Budgetausschusses vom 22. April 1895 und sohin in der 415. Sitzung des hohen Abgeordnetenhauses am 16. Juli 1895 beschlossenen Resolution, Rechnung getragen erscheint.

Auf ganz analogen Grundlagen wie das im Vorstehenden in seinen wesentlichsten Bestimmungen dargelegte Uebereinkommen mit der Oesterreichischen Nordwestbahn ist auch das Uebereinkommen mit der Süd-norddeutschen Verbindungsbahn aufgebaut.

Demgemäss erwirbt auch hier der Staat die sämmtlichen im Eingange näher bezeichneten gesellschaftlichen Bahnlinien sammt allem beweglichen und unbeweglichen Zugehör, insbesondere den sonstigen Realbesitz der Gesellschaft einschliesslich der Eisengiesserei in Reichenberg nebst allem Zugehör an stehenden und beweglichen Maschinen, Einrichtungen, Materialien und Vorräthen; inbegriffen in der Erwerbung sind ferner namentlich auch die noch im Besitze der Gesellschaft befindlichen restlichen Obligationen des im Jahre 1892 aufgenommenen 4percentigen Prioritätsanlehens im ursprünglichen Nominalbetrage von 24,000.000 fl. ö. W. Silber, sowie der noch nicht verwendete Rest des aus dem Erlöse dieser Obligationen gebildeten Investitionsfonds.

In gleicher Weise gehen auf der anderen Seite alle wie immer gearteten Passiven, Verpflichtungen, Auslagen, Lasten und Schulden der Gesellschaft auf den Staat über, und übernimmt derselbe hienach insbesondere die noch aushaftenden Anlehen der Gesellschaft — und zwar den Restbetrag aus der seinerzeit Seitens derselben mit dem ursprünglichen Betrage von 3,150.000 fl. erfolgten Betheiligung an der Lotterieanleihe der k. k. priv. österr. Creditanstalt für Handel und Gewerbe und die noch nicht getilgten Obligationen des vorerwähnten Prioritätsanlehens per 24,000.000 fl. ö. W. Silber — zur Selbst- und Alleinzahlung.

In weiterer Folge übernimmt der Staat ferner alle Rechte und Verbindlichkeiten, welche der Südnorddeutschen Verbindungsbahn auf Grund der einschlägigen Vereinbarungen hinsichtlich des Anschlusses an die Zittau-Reichenberger Bahn, sowie hinsichtlich des Betriebes der königlich preussischen Staatsbahnstrecken von der Reichsgrenze bei Königshan bis zur Anschlussstation Liebau und von der Reichsgrenze bei Tschernhausen bis zur Anschlussstation Seidenberg, ferner bezüglich der von ihr in Betrieb übernommenen Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn erwachsen sind, während der bisher von der Gesellschaft für Rechnung des Staates geführte Betrieb der Staatsbahnlinie von Königshan nach Schatzlar nunmehr in die eigene Regie des Staates übergeht.

Als Entgelt für die Eigenthumsübertragung werden vom Staate, gemäss § 3 des Uebereinkommens, abgesehen von der Uebernahme der vorerwähnten Anlehen zur Selbstzahlung, an die Gesellschaft neu auszugebende 4percentige Eisenbahn-Staatsschuldverschreibungen im Gesammtbetrage von 34,500.000 Kronen der mit dem Gesetze vom 2. August 1892, R.-G.-Bl. Nr. 126, festgestellten Währung, entsprechend dem Nominale von 230 fl. mit 9 fl. 20 kr. Jahreszinsen per Actie, ausgefolgt, welche vom 1. Jänner 1906 an bis längstens 31. December 1985 nach einem von der k. k. Staatsverwaltung festzusetzenden Tilgungsplane zurückzuzahlen sind. Die Ausfolgung dieser Staatsschuldverschreibungen an die Gesellschaft hat nach durchgeführter Uebertragung des Eigenthumsrechtes an den gesellschaftlichen Bahnlinien im Eisenbahnbuche auf das k. k. Aerar spätestens am 15. November 1896 zu geschehen.

Die Liquidation der Gesellschaft hat sofort nach erfolgter Perfection des Uebereinkommens einzutreten (§ 10), nachdem hier nicht wie bei der Oesterreichischen Nordwestbahn erst noch eine Prioritätenconvertirung Seitens der Gesellschaft durchzuführen ist.

Schliesslich ist noch hervorzuheben, dass — dem Gedanken einer einheitlichen Transaction entsprechend — Seitens beider Gesellschaften gegenseitig als Voraussetzung der Perfection des Uebereinkommens auch die gleichzeitige Perfection des Uebereinkommens mit der anderen Gesellschaft ausbedungen und demnach vereinbart wurde, dass, sofern die vorbehaltene legislative Genehmigung für beide Uebereinkommen nicht bis 15. Mai 1896 erfolgen sollte, die vertragschliessenden Theile an das Uebereinkommen nicht weiter gebunden seien.

Was nun die Angemessenheit der in ihren wesentlichsten Bestimmungen dargelegten Vereinbarungen, insbesondere bezüglich des für die Erwerbung der fraglichen Linien zu entrichtenden Entgeltes und den finanziellen

Effect der gesammten Transaction betrifft, so ist hierüber Folgendes zu bemerken:

In Ansehung des Uebereinkommens mit der Oesterreichischen Nordwestbahn muss zunächst von dem Gesichtspunkte ausgegangen werden, dass dasselbe, indem es die Erwerbung des Gesammtunternehmens der Gesellschaft, also namentlich auch des Ergänzungsnetzes zum Gegenstande hat, bezüglich dessen der Staatsverwaltung gegenwärtig noch keinerlei Einlösungsrecht zur Seite steht, lediglich im Wege einer freien Vereinbarung mit der Gesellschaft zu Stande kommen konnte. Demgemäss ist dieses Uebereinkommen richtig nur von dem Standpunkte zu beurtheilen, ob es nach seinem Gesammtinhalte an und für sich — abgesehen von den nur bezüglich des einen Bahnnetzes anwendbaren concessionsmässigen Einlösungsbestimmungen — als dem Staatsinteresse entsprechend, das ist für den Staat vortheilhaft sich darstellt.

Des Ferneren ergibt sich aber auch, dass bei der Beurtheilung der in dem vorliegenden Uebereinkommen enthaltenen Bestimmungen überhaupt und der Angemessenheit des Kaufpreises insbesondere das Unternehmen der Oesterreichischen Nordwestbahn, bezw. das Erwerbungsobject als ein einheitliches ins Auge gefasst werden muss.

Hieraus folgt aber unmittelbar, dass andererseits auch der Kaufpreis als ein einheitlicher, für das Gesammtunternehmen zu entrichtender, anzusehen ist und dass es vom Standpunkte des finanziellen Staatsinteresses daher ganz bedeutungslos erscheint, in welcher Weise die Gesellschaft ihrerseits auf Grund interner, respective statutarischer Bestimmungen über das Rechtsverhältniss ihrer beiden Actionärgruppen das ihr vom Staate zufliessende Entgelt unter diese letzteren vertheilt.

Dies vorausgeschickt, soll nun die Höhe, bezw. Angemessenheit des der Oesterreichischen Nordwestbahn nach dem vorliegenden Uebereinkommen zukommenden Entgeltes erörtert werden, in welcher Hinsicht die Zeit vor und nach dem Eintritte der Liquidation der Gesellschaft (§ 12) unterschieden werden muss.

Bis zum Zeitpunkte der Liquidation stellt sich die vom Staate zu übernehmende Jahreslast, wie folgt:

Die an die Gesellschaft auszufolgende Jahresrente von	3,743.690 fl.
der Obligationendienst nach dem Umlaufe per 1. Jänner 1896 mit	4,725.666 „
verschiedene gesellschaftliche und sonstige Auslagen im Betrage von rund	94.000 „
zusammen rund . . .	8,563.356 fl.

Demgegenüber haben beide Bahnnetze, einschliesslich der Rente für den vormaligen Antheil an der Wiener Verbindungsbahn (§ 2) und der Erträgnisse der Nebenunternehmungen im Jahre 1894*) einen Gesammtertrag von rund . . . . 8,718.583 fl. geliefert, bestehend aus dem Betriebsreinerträgnisse des garantirten Netzes per . . 4,766.541 „ aus dem Betriebsreinerträgnisse des Ergänzungsnetzes von . . . . 3,801.042 „ aus den ausserhalb der Betriebsrechnungen stehenden Posten, und zwar:

dem Erträgnisse der Beamtenwohnungen und Arbeiterhäuser rund	32.000 fl.
der Rente für die Wiener Verbindungsbahn	39.000 „
Zinsen-, Agio- und sonstigen Einnahmen, rund	80.000 „

Hienach findet die vom Staate zu übernehmende Jahreslast während der Uebergangsperiode in dem Gesammterträgnisse, letzteres wie pro 1894 angenommen, ihre reichliche Bedeckung und würde unter obiger Voraussetzung dem Staate noch ein Nettoüberschuss von rund . . . . 155.000 fl. zufallen.

Hiebei sind, weil erst successive eintretend, die in Folge der Verschmelzung mit dem Staatsbahnnetze — wie schon früher im Allgemeinen ausgeführt — sicher zu gewärtigenden namhaften Ersparungen an Betriebskosten, insbesondere bei der allgemeinen Verwaltung und den Centralleitungen nicht berücksichtigt. Diese Ersparnisse können auf mindestens 200.000 fl. bis 300.000 fl. geschätzt werden und erhöhen den Gewinn des Staates.

Ferner ist in der obigen Gegenüberstellung der Erträgnisse und Jahreslasten, welchen die Ergebnisse des letztabgeschlossenen Geschäftsjahres 1894 zu Grunde gelegt sind, nicht berücksichtigt die wie bei allen jüngeren Bahnen, so auch bei der Oesterreichischen Nordwestbahn und namentlich bei dem in voller Entwicklung begriffenen Ergänzungsnetze, welches erst im Jahre 1900 einlösbar wird, zu gewärtigende Verkehrszunahme und Ertragssteigerung.

In letzterer Beziehung ist hervorzuheben, dass laut der oben abgedruckten „Zusammenstellung der Betriebsreinerträgnisse der Oesterreichischen Nordwestbahn in den Jahren 1884 bis 1894" in der Zeit vom Jahre 1892 an — nach Einführung der reducirten Tarife — bis zum Jahre 1894, also während eines Zeitraumes von nur drei Jahren, eine Ertragssteigerung von mehr als 1,400.000 fl. eingetreten ist.

Schon die in jüngster Zeit erfolgte Erhöhung der Staatsbahntarife in den concurrenzirten Relationen bringt den beiden Nordwestbahnnetzen eine Nettoeinnahmensteigerung um rund 250.000 fl.

Wenn also, wie oben dargestellt, schon unter Zugrundelegung der Ergebnisse des Jahres 1894 die Erwerbung für den Staat vortheilhaft erscheint, andererseits die Erträgnisse bis zu dem Zeitpunkte, wo der Staat berechtigt wäre, das Ergänzungsnetz einzulösen, und bis wohin demnach die Ertragschancen dieses Netzes billigerweise von der Gesellschaft in Anspruch genommen werden könnten, mit Sicherheit eine erhebliche Steigerung erfahren werden, so darf wohl schon für die erste Periode die Transaction als eine für den Staat vortheihafte bezeichnet werden.

Nach Durchführung der Liquidation wird das Ergebniss für die Staatsverwaltung sich noch günstiger gestalten, da in Folge der dann mindestens theilweise durchgeführten Prioritätenconvertirung die von der Staatsverwaltung zu übernehmenden Lasten für den Obligationendienst — abgesehen von dem noch zu er-

*) Die Rechnungen für das Geschäftsjahr 1895 sind noch nicht abgeschlossen.

wähnenden Antheile an dem Conversionsgewinne — um beiläufig 150.000 fl. geringer sein dürften*) und weiters auch die zu bestreitenden Gesellschaftsauslagen per rund 80.000 fl. hinwegfallen.

Hiedurch vermindert sich die Jahreslast um . . . . 230.000 fl. welcher Erleichterung nur das Mehrerforderniss für die Verzinsung der Staatsschuldverschreibungen per 3,826.952 fl. gegenüber der bis dahin laufenden Jahresrente von 3,743.690 fl., d. i. eine Mehrlast von 83.262 fl. gegenübersteht, so dass die *Nettoverminderung der Jahreslast* 146 738 fl. *zu Gunsten des Staates* beträgt.

Hiezu kommen noch *weitere Vortheile*, welche der Staatsverwaltung durch das Uebereinkommen gesichert sind und gewissermassen als Abschlagszahlungen auf die Garantievorschussschuld der Gesellschaft angesehen werden können.

Diesfalls ist in erster Linie die *Antheilnahme des Staates an dem Prioritäten-Conversionsgewinne* zu rechnen, welche mit einem Nominalbetrage in dreipercentigen Obligationen von 3,000.000 fl. entsprechend einer Annuität von 100.000 fl. veranschlagt werden kann.

Weiters kommt in Betracht, dass der Staat — abgesehen von den ihm nach dem Uebereinkommen zufallenden, auch die Gewinnvorträge aus früheren Jahren und die gesammten Reserven enthaltenden Beständen — ohne weiteres Entgelt auch *sämmtliche ausserhalb der Bahnbegrenzung gelegenen, ein freies Eigenthum der Gesellschaft bildenden Grundstücke* im Ausmasse von rund 400 Hektaren und mit einem Schätzungswerthe von circa 1,000.000 erwirbt, welche Gründe zum Theil für künftige Erweiterungen des Unternehmens verwendbar, anderentheils mit Vortheil verkäuflich sind.

Die erst vom Jahre 1906 an zuwachsende Tilgungsquote würde, falls der Staat von dem der Gesellschaft gegenüber vorbehaltenen Rechte einer 90jährigen Tilgung im vollen Umfange Gebrauch macht, nur 146.062 fl. betragen, wobei allerdings der geringeren Ziffer eine längere Dauer der Belastung um 20 Jahre über die Concessionsdauer gegenübersteht. Bei Einhaltung der letzteren würde die Tilgungsquote auf 390.660 fl. steigen, demnach um 244.598 fl. höher sein. Es steht indessen nach Obigem ausser Zweifel, dass auch diese höhere Ziffer in dem Gegenwerthe der dem Staate zukommenden Vortheile und in der zu gewärtigenden Ertragssteigerung des Unternehmens ihre reichliche Deckung finden wird.

Ueberdies ist dem Staate vom selben Jahre 1906 — dem Ablaufstermine der Steuerbefreiung des Ergänzungsnetzes — an das Recht eingeräumt, bei günstiger Gestaltung des Zinsfusses *die vierpercentigen Staatsschuldverschreibungen in niedriger verzinsliche Titres unter Herabminderung der Jahreslast zu convertiren.* Dieses der Gesellschaft im Laufe der Verhandlung abgerungene werthvolle Zugeständniss fällt besonders gegenüber dem Umstande ins Gewicht, dass die im Falle der concessionsmässigen Einlösung jedes einzelnen Netzes zu zahlende Einlösungsrente während der ganzen Concessionsdauer unverkürzt und ohne Möglichkeit, sie durch Rückzahlung des Capitals abzulösen, hätte geleistet werden müssen.

Wie aus der vorstehenden Darstellung ersichtlich, steht die Regierung auf dem Standpunkte, das mit der Oesterreichischen Nordwestbahn abgeschlossene Uebereinkommen als *eine einheitliche und im Ganzen zu beurtheilende Transaction* aufzufassen, wobei es für den finanziellen Werth dieser Beurtheilung belanglos ist, in welcher Weise sich das vom Staate geleistete Entgelt auf die einzelnen Bestandtheile des Unternehmens oder auf die beiden bestehenden Actienkategorien vertheilt.

Wird dieser Standpunkt festgehalten, so bildet die Untersuchung der Frage, inwiefern die von der Gesellschaft ins Auge gefasste gleichmässige Vertheilung der zugesicherten Aerarialzahlungen zwischen den Stammactien und den Actien lit. B, respective den Genussscheinen thatsächlich und rechtlich begründet erscheint, ein reines Internum der Gesellschaft. Es mag indes nicht unerwähnt bleiben, dass die Gesellschaftsstatuten eine Verschiedenheit der Rechte der beiden Actionärgruppen für den Fall der Auflösung der Gesellschaft (§ 59) nicht festsetzen, wonach hier der allgemeine Grundsatz des Artikels 245 H.-G.-B. zur Anwendung zu gelangen hat.

Anlangend nunmehr das Uebereinkommen mit der *Südnorddeutschen Verbindungsbahn*, welches sich — wie schon früher bemerkt — materiell von einer concessionsmässigen Einlösung bis auf die für den Staat vortheilhaftere Form des Entgeltes nicht unterscheidet, so stellt sich die Bilanz dieses Geschäftes folgendermassen dar:

Nach Artikel X des im Eingange erwähnten Uebereinkommens vom 27. April 1892 gilt als concessionsmässige Minimaleinlösungsrente für die daselbst bezeichneten Eisenbahnlinien der Betrag von 1,919.185 fl. 85 kr. oder rund . . . . . 1,919.000 fl.

Ausserdem hat der Staat der Gesellschaft für die Ueberlassung der keinen Bestandtheil des Eisenbahnunternehmens bildenden Eisengiesserei in Reichenberg einen dem Durchschnittserträgnisse derselben entsprechenden Ersatz von jährlich rund . . . . 48.000 „
und desgleichen für die ausserhalb der Betriebsrechnung stehenden Zinsen- und Agioeinnahmen nach den Ergebnissen pro 1894 eine Entschädigung von jährlich rund . . 50.000 „
zu leisten. Hieraus würde bei concessionsmässiger Einlösung eine Jahreslast von rund 2,017.000 fl. erwachsen, welche indes durch die Garantie und die zuwachsenden neuen Einnahmen bedeckt ist.

Dem gegenüber übernimmt der Staat nach der getroffenen Vereinbarung vom 1. Jänner 1896 an die Zahlung der 4percentigen Zinsen für die an die Actionäre

---

*) Die dermaligen Jahreslasten der fünfpercentigen Obligationen, und zwar: 3,519.037 fl. ö. W. und 1,431.830 Mk. deutscher Reichswährung, sind mathematisch gleichwerthig einer — entsprechend der ausgeglichenen Concessionsdauer — auf 68 Jahre erstreckten Jahreslast von 3,420.906 fl. und 1,413.394 Mk.

Mit letzteren Annuitäten könnten dreipercentige Obligationen im Nominalbetrage von 98,751.428 fl. und 40,800.509 Mk. während der erstreckten Laufzeit verzinst und getilgt werden.

In Gemässheit der getroffenen Vereinbarung soll jedoch nur ein dreipercentiger Nominalbetrag von 97,500.000 fl. = 195,000.000 Kronen und von 40,500.000 Mk. mit einer Jahreslast von 3,377.555 fl. und 1,402.984 Mk. emittirt werden.

auszufolgenden Staatsschuldverschreibungen per . . . . 690.000 fl.
ferner die Lasten für das Lotterieanlehen und den Obligationsdienst im Betrage von 1,319.186 „
und ausserdem bis zur Durchführung der Liquidation (§ 10) noch gesellschaftliche Auslagen im Betrage von rund . . . . . 10.000 „
sonach im Jahre 1896 zusammen einen Jahresbetrag von . . . . 2,019.186 fl.
welcher sich nach der voraussichtlich in kürzester Zeit erfolgenden Beendigung der Liquidation in Folge des Entfallens der gesellschaftlichen Auslagen fortan auf . . 2,009.186 fl.
ermässigt.

Hievon kommt jedoch der Annuitätswerth des dem Staate nach dem Uebereinkommen zufallenden Antheiles der Gesellschaft an dem realisirten Convertirungsgewinne ihrer 5percentigen Prioritätsanlehen von 179.176 fl. 63 kr. und der gleichfalls dem Staate überlassenen Gewinnvorträge früherer Jahre per 19.654 fl. 8 kr., zusammen 198.830 fl. 71 kr. mit . . . . . 9.229 „
in Abzug, so dass die Nettojahreslast nach dem Uebereinkommen nur beträgt . . . . 1,999.957 fl.
und mithin hinter der concessionsmässigen Einlösungsrente um . . . . 17.043 fl.
zurückbleibt.

Vom Jahre 1906 an wird der Staat weiters die Tilgungsquote für die Staatsschuldverschreibungen, welche sich für eine 90jährige Tilgungsdauer mit . . . . . . 31.293 fl.
ergibt, zu bestreiten haben, wogegen ihm von diesem Zeitpunkte ab in Gemässheit der Tilgungspläne für das Prioritätsanlehen und das Lotterieanlehen eine Verminderung des bezüglichen Erfordernisses im Betrage von . . . . 165.548 „
zugute kommt, woraus sich ein weiteres Mindererforderniss von . . . . 134.255 fl.
sohin im Gesammtbetrage von rund . . . 151.000 fl.
ergibt. Dieser Betrag würde ausreichen, um die Tilgung der Staatsschuldverschreibungen schon innerhalb der Concessionsdauer (bis 1946) zu bewirken, indem die hiezu erforderliche Erhöhung der Tilgungsquote von 31.293 fl. auf 173.595 fl., mithin um 142.302 fl., den obigen Betrag von 151.000 fl. nicht erreicht.

Zur vollständigen Beurtheilung dieses günstigen finanziellen Effectes für den Staat muss noch berücksichtigt werden, dass die Staatsverwaltung in gleicher Weise wie bei der Oesterreichischen Nordwestbahn vom Jahre 1906 an in die Lage gesetzt ist, bei günstiger Gestaltung des Zinsfusses die 4percentigen Staatsschuldverschreibungen in niedriger verzinsliche Titres unter Herabminderung ihrer Lasten zu convertiren.

Hiezu kommen schliesslich die auch hier zu erzielenden Ersparungen in der Betriebführung, insbesondere bei der allgemeinen Verwaltung und den Centralleitungen, welche mit etwa 100.000 fl. angenommen werden können.

Aus der vorangeschickten Darlegung des finanziellen Effectes ergibt sich sohin, dass der Abschluss der beiden in Rede stehenden Uebereinkommen, wonach der Staat ohne weitere Schwierigkeiten und Verzögerungen in den Besitz des gesammten Nordwestbahnunternehmens gelangt, eine für den Staat ganz annehmbare, ihn derzeit nicht belastende und für die Zukunft aussichtsvolle Transaction in sich schliesst. Es darf sohin mit vollem Grunde ausgesprochen werden, dass die Erwerbung der Oesterreichischen Nordwestbahn und der Südnorddeutschen Verbindungsbahn unter den vereinbarten Modalitäten, abgesehen von den mannigfachen Vortheilen, welche hieraus in staatswirthschaftlicher und verkehrspolitischer Beziehung dem Staatsbetriebe und dem diese Bahnen benützenden Publicum erwachsen, in finanzieller Hinsicht kein Opfer vom Staate erheischt, sondern im Gegentheile ganz erhebliche Vortheile in Aussicht stellt.

Im Hinblicke darauf kann vom Standpunkte der Regierung die Ertheilung der zur Perfection dieser beiden Uebereinkommen erforderlichen, mittelst des vorliegenden Gesetzentwurfes angestrebten verfassungsmässigen Genehmigung nur angelegentlichst befürwortet werden.

Diese den Hauptgegenstand des gegenwärtigen Gesetzentwurfes bildende Genehmigung soll im Artikel I desselben ausgesprochen werden.

Nach Artikel II soll die Regierung ermächtigt werden, die Verzinsung und Tilgung der daselbst näher bezeichneten Anlehen unter den in den Uebereinkommen vereinbarten Modalitäten zur Selbstzahlung zu übernehmen.

Durch die Bestimmung im Artikel III soll der Finanzminister die Ermächtigung erhalten, behufs Einlösung der bezeichneten Bahnen in Gemässheit der in den beiden Uebereinkommen enthaltenen näheren Bestimmungen vierpercentige Eisenbahn - Staatsschuldverschreibungen, und zwar für die Oesterreichische Nordwestbahn im Gesammtnominalbetrage von 191,347.000 Kronen und für die Südnorddeutsche Verbindungsbahn im Gesammtnominalbetrage von 34,500.000 Kronen der mit dem Gesetze vom 2. August 1892, R.-G.-Bl. Nr. 126, festgestellten Währung auszugeben.

Im Artikel IV wird in ähnlicher Weise, wie dies bei den anderen in letzter Zeit verstaatlichten Eisenbahnen geschah, die Bestimmung getroffen, dass aus den noch unverwendeten Resten der daselbst bezeichneten Anlehen ein besonderer Investitionsfonds zu bilden ist.

Die fraglichen Restbeträge dürften mit Ende des Jahres 1895 bei der Oesterreichischen Nordwestbahn rund 2,500.000 fl., bei der Südnorddeutschen Verbindungsbahn rund 1,900.000 fl., sohin zusammen 4,400.000 fl. ausmachen.

Zu Lasten dieses Investitionsfonds, dessen Verwendung jeweilig auf verfassungsmässigem Wege anzusprechen sein wird, soll für das Jahr 1896 ein Specialcredit in der Höhe von 1,450.000 fl. bewilligt werden, wovon der grössere Theil, nämlich 770.000 fl., auf die in Folge der Verkehrszunahme noch von den Gesellschaften eingeleitete neuerliche Fahrparksnachschaffung (13 Locomotiven, 24 Personenwagen, 50 Güterwagen und 4 Gepäckswagen) entfällt.

Artikel V trifft im Hinblicke auf die dermal noch in Verhandlung stehende Steuerreform entsprechende Anordnungen, namentlich auch für den Fall, als diese letztere in den nächsten Jahren noch nicht in Wirksamkeit treten sollte und demgemäss die Vorschreibung der Einkommensteuer von den Staatsbahnen noch andauernd nach dem Einkommensteuerpatente vom 29. October 1849, R.-G.-Bl. Nr. 439, stattzufinden hätte.

Die Bestimmungen im Artikel VI verfolgen den

Zweck, der Stadtgemeinde Reichenberg als dem dermaligen Sitze der Betriebsleitung der Südnorddeutschen Verbindungsbahn, sowie der Stadt Nimburg als dem Sitze einer der bisherigen Betriebsleitungen der Oesterreichischen Nordwestbahn in analoger Weise, wie dies anlässlich der Verstaatlichung der Böhmischen Westbahn durch Artikel V des Gesetzes vom 11. December 1894, R.-G.-Bl. Nr. 229, zu Gunsten der Stadtgemeinde Smichow angeordnet worden ist, aus Billigkeitsrücksichten eine angemessene Entschädigung dafür zuzuwenden, dass ihnen nach dem bestehenden Gesetze über die Besteuerung der Staatsbahnen in Folge der Verstaatlichung der beiden Bahngesellschaften ein sehr empfindlicher Ausfall an Gemeindezuschlägen erwächst.

Im Artikel VII werden die aus Anlass der Erwerbung der beiden mehrgenannten Bahnunternehmungen zu gewährenden Gebühren- und Stempelbefreiungen behandelt.

Artikel VIII bestimmt in der üblichen Weise, dass die den Gegenstand des Gesetzes bildenden Bahnlinien in eigener Regie des Staates zu betreiben sind; eine Ausnahme hievon erscheint nur in Ansehung der vertragsmässig in fremdem Betriebe stehenden Anschlussstrecken, wie beispielsweise der Nordwestbahnstrecke Tetschen-Mittelgrund, vorgesehen, deren Betrieb von der königlich sächsischen Staatsbahnverwaltung geführt wird.

Durch die Bestimmung im Artikel IX soll im Interesse der leichteren Durchführung einer völligen Gleichstellung der Personen- und Gütertarife auf den beiden zu verstaatlichenden Bahnunternehmungen mit jenen der Staatsbahnen die Regierung ermächtigt werden, von etwaigen dieser Gleichstellung entgegenstehenden gesetzlichen Bestimmungen Umgang zu nehmen.

Artikel X endlich enthält die Anordnung über den Beginn der Wirksamkeit und über den Vollzug des Gesetzes.

Inland.

Parlamentarisches.

a) Uebereinkommen, abgeschlossen zu Wien am 10. Februar 1896 zwischen dem k. k. Eisenbahnministerium und dem k. k. Finanzministerium im Namen der k. k. Regierung einerseits und dem Verwaltungsrathe der k. k. priv. Oesterreichischen Nordwestbahn andererseits, betreffend den Ankauf der k. k. priv. Oesterreichischen Nordwestbahn durch den Staat.

§. 1.

Die Actiengesellschaft der k. k. priv. Oesterreichischen Nordwestbahn überträgt an den Staat und dieser übernimmt das Eigenthum des gesammten Unternehmens der Oesterreichischen Nordwestbahn, insbesondere:

a) das den Gegenstand der allerhöchsten Concessionsurkunde vom 8. September 1868, R.-G.-Bl. Nr. 143, bildende garantirte Eisenbahnnetz;

b) das den Gegenstand der Allerhöchsten Concessionsurkunde vom 25. Juni 1870, R.-G.-Bl. Nr. 109, bildende Ergänzungsnetz,

beide Bahnnetze in jenem Umfange, wie dieselben im Eisenbahnbuche des k. k. Landesgerichtes in Wien eingetragen sind;

c) das gesammte zum Betriebe der unter a) und b) bezeichneten Eisenbahnnetze dienende feste und bewegliche Material mit Einschluss der Fahrbetriebsmittel sammt Reservestücken, des Inventars und der Vorräthe aller Art;

d) den sonstigen Realbesitz der Gesellschaft einschliesslich der Beamtenwohnungen und Arbeiterhäuser;

e) die noch im Besitze der Gesellschaft befindlichen restlichen Obligationen des im Jahre 1885 zu Investitionszwecken des garantirten Eisenbahnnetzes aufgenommenen 4percentigen Prioritätsanlehens, sowie den noch nicht zur bestimmungsmässigen Verwendung gelangten Rest des aus dem Erlöse von Obligationen des bezeichneten Prioritätsanlehens gebildeten Baureservefonds;

f) das sonstige Vermögen der Gesellschaft, mit Einschluss der sämmtlichen zu demselben gehörigen Fonds, namentlich der ausserordentlichen Reserven der Stammactien und der Actien lit. B, des Reserfefonds II (Ergänzungsnetz), der Gewinnvorträge aus früheren Jahren, überhaupt der sämmtlichen Cassenbestände und Werthpapiere, jedoch mit Ausnahme jener im Schlussabsatze näher bezeichneten Beträge, welche erforderlich sind, um für das Jahr 1895 die Actiendividende in gleicher Höhe wie im Vorjahre zur Auszahlung zu bringen;

demgemäss überträgt die k. k. priv. Oesterreichische Nordwestbahn an den Staat

g) auch cessionsweise alle ihr zustehenden Activforderungen, insbesondere die aus dem Baue und Betriebe herrührenden Forderungen an dritte Personen.

Die im Besitze der Gesellschaft befindlichen, noch unbegebenen 10.000 Actien lit. B sind sofort zu vernichten.

Bezüglich der von der Gesellschaft verwalteten Fonds tritt der Staat an die Stelle der Gesellschaft (§ 10).

Für das Jahr 1895 entfällt auf die Stammactien nach erfolgter Leistung der statutenmässigen Abschlagszahlungen noch der Restbetrag von 1 fl., auf die Actien lit. B die ganze Jahresdividende mit 11 fl. 50 kr. und auf die Genussscheine der Actien lit. B die Superdividende von 1 fl. 50 kr. Alle vorstehenden Beträge gelangen mit 1. Juli 1896 zur Auszahlung.

§ 2.

Es wird einverständlich anerkannt, dass die der k. k. priv. Oesterreichischen Nordwestbahn für den derselben vormals gehörigen Einsechstel-Antheil an der Wiener Verbindungsbahn zuerkannte, bis 31. December 1959 fortlaufende Einlösungsrente im Betrage von 39.000 fl. österr. Währ. per Jahr ab 1. Jänner 1896 nicht mehr zu entrichten sein wird, so dass die Gesellschaft aus diesem Titel keinen weiteren Anspruch an den Staat hat.

§ 3.

Zugleich mit den Activen und Beständen das gesellschaftlichen Vermögens gehen auch alle wie immer gearteten Passiven, Verpflichtungen, Auslagen, Lasten und Schulden der Gesellschaft, namentlich auch alle noch nicht abgerechneten Forderungen und Schuldigkeiten aus Cartellen und Verbänden, wie nicht minder Verpflichtungen aus Refactien, Rückvergütungen u. s. w. auf den Staat über, und übernimmt der Staat insbesondere zur Selbst- und Alleinzahlung die ob den gesellschaftlichen Eisenbahnlinien bücherlich haftenden Prioritätsschulden (§ 4, lit. a), sowie alle übrigen Verbindlichkeiten der Gesellschaft.

Der Staat tritt daher auch in die noch mit dritten Personen anhängigen Rechtsstreite der Gesellschaft als Rechtsnachfolger der k. k. priv. Oesterreichischen Nordwestbahn für eigene Rechnung und Gefahr ein, so dass das Verhältniss wie eine Universalsuccession sich darstellt.

Demgemäss übernimmt der Staat ferner alle Verbindlichkeiten, welcher der Gesellschaft auf Grund der einschlägigen Vereinbarungen hinsichtlich des Betriebes der königl. preussischen Staatsbahnstrecke von der Reichsgrenze bei Wichstadtl-Lichtenau bis zur Anschlussstation Mittelwalde, sowie hinsichtlich der an die erworbenen Eisenbahnlinien anschliessenden Local- und Schleppbahnen erwachsen sind.

Der bisher von der Gesellschaft für Rechnung des Staates geführte Betrieb der Staatsbahnlinien von Časlau nach Zawratetz und von Časlau nach Močowitz ist mit dem Zeitpunkte des Ueberganges der im § 1 angeführten Vermögensobjecte in den physischen Besitz des Staates (§ 9) in die eigene Regie des letzteren zu übernehmen.

Die sämmtlichen im ebengedachten Zeitpunkte in Händen der Gesellschaft befindlichen, auf den Bau und Betrieb der im § 1 angeführten Vermögensobjecte Bezug habenden Cautionen, Rücklässe u. dgl. sind der k. k. Staatsverwaltung zu übergeben.

§ 4.

Das Entgelt für die im § 1 bezeichnete Eigenthumsübertragung wird folgendermassen vereinbart:

a) Der Staat übernimmt die noch ungetilgt aushaftenden Beträge der sämmtlichen von der k. k. priv. Oesterreichischen Nordwestbahn aufgenommenen Prioritätsanlehen, und zwar des 5percentigen Prioritätsanlehens I. Emission im ursprünglichen Nominalbetrage von 44,177.000 fl. österr. Währ. Silber, des 5percentigen Prioritätsanlehens II. Emission in dem zur Ausgabe gelangten Nominalbetrage von 24,587.800 fl. österr.

Währ. Silber, des 5percentigen Prioritätsanlehens vom Jahre 1874 im ursprünglichen Nominalbetrage von 27,999.600 Mark deutscher Reichswährung und des 4percentigen Prioritätsanlehens vom Jahre 1885 im ursprünglichen Nominalbetrage von 11,000.000 fl. österr. Währ. Silber zur Selbstzahlung (§ 3);

b) der Staat zahlt an die Gesellschaft ab 1. Jänner 1896 bis zum Beginne der Liquidation (§ 12) eine nachhinein, je am 20. December, mithin das erstemal am 20. December 1896 fällige Jahresrente von 3,743.690 fl. österr. Währ. Diese Rentenzahlung, welche ohne jeden Steuer-, Gebühren-, Stempel- oder sonstigen Abzug gegen ungestempelte Empfangsbestätigung erfolgt, wird von der Gesellschaft in Gemässheit der Gesellschaftsstatuten zur Zahlung einer Jahresdividende von je 11 fl. 75 kr. für die Stammactien und die Actien lit. B und von 1 fl. 75 kr. für die Genussscheine der Actien lit. B verwendet. Hiebei wird von einer weiteren Dotation der Reservefonds, sowie von einer weiteren Tilgung von Actien lit. B abgesehen.

Mit Beginn der Liquidation (§ 12) wird die obige Rentenzahlung eingestellt, und erhält die Gesellschaft vom Staate zur Ausschüttung an ihre Actionäre und Genussscheinbesitzer einen Nominalbetrag von 191,347.600 Kronen der mit dem Gesetze vom 2. August 1892, R.-G.-Bl. Nr. 126, festgestellten Währung in Eisenbahn-Staatsschuldverschreibungen, zerlegt in 318.369 Stück zu 400 Kronen und 320.000 Stück zu 200 Kronen, von welchen je 10 Stück zu Stücken von je 4000 Kronen, bezw. 2000 Kronen vereinigt werden können. Diese Staatsschuldverschreibungen werden in Kronen der mit dem Gesetze vom 2. August 1892, R.-G.-Bl. Nr. 126, festgestellten Währung ohne jeden Steuer-, Gebühren-, Stempel- oder sonstigen Abzug vom 1. Jänner des auf den Zeitpunkt der letzten nach obigem zu leistenden Rentenzahlung folgenden Jahres angefangen mit jährlichen 4 pCt. verzinst und vom 1. Jänner 1906 an bis längstens 31. December 1985 nach einem von der k. k. Staatsverwaltung festzusetzenden Tilgungsplane zurückgezahlt. Dem Staate bleibt das Recht vorbehalten, nach dem 1. Jänner 1906 jeweilig auch eine grössere als die nach dem Tilgungsplane entfallende Stückzahl von Schuldverschreibungen, eventuell auch sämmtliche Schuldverschreibungen zurückzuzahlen. Obige Schuldverschreibungen erhalten für das erste Jahr einen ganzjährigen, nachhinein am 1. Jänner des folgenden Jahres fälligen Coupon, und für die weiteren Jahre halbjährige, nachhinein am 1. Juli und 1. Jänner fällige Zinsencoupons. Zur Sicherstellung dieser Schuldverschreibungen soll das Pfandrecht ob sämmtlichen Linien der k. k. priv. Oesterreichischen Nordwestbahn mit dem Range unmittelbar hinter den nach § 5 von der Gesellschaft neu aufzunehmenden 3percentigen Prioritätsanlehen bücherlich einverleibt werden. Die Gesellschaft ist verpflichtet, die gesellschaftlichen Actien (Stammactien und Actien lit. B) und Genussscheine in dem Masse, als ihr dieselben eingeliefert werden, in durchlochtem Zustande an die k. k. Staatscentralcasse abzuführen.

§ 5.

Die k. k. priv. Oesterreichische Nordwestbahn verpflichtet sich, unter von der k. k. Staatsverwaltung zu genehmigenden Modalitäten zum Behufe der Durchführung einer freiwilligen Convertirung der gegenwärtig unverlost im Umlaufe befindlichen Obligationen ihrer im § 4, lit. a, näher bezeichneten 5percentigen Prioritätsanlehen im ursprünglichen Nominalbetrage von 44,177.000 fl. österr. Währ. Silber, 24,587.800 fl. österr. Währ. Silber und 27,999.600 Mark deutscher Reichswährung ehethunlichst zwei zu 3 Percent verzinsliche und bis längstens 31. December 1964 rückzahlbare Prioritätsanlehen aufzunehmen, von welchen das eine auf den Nominalbetrag von 195,000.000 Kronen der mit dem Gesetze vom 2. August 1892, R.-G.-Bl. Nr. 126, festgestellten Währung, das zweite auf den Nominalbetrag von 40,500.000 Mark deutscher Reichswährung lautet. Die Verzinsuug und Rückzahlung der Obligationen dieser beiden neu zu emittirenden Anlehen erfolgt ohne jeden Steuer-, Gebühren-, Stempel- oder sonstigen Abzug.

Formular und Tilgungsplan der Obligationen, in deren Text die Bestimmung aufzunehmen ist, dass dem Schuldner das Recht vorbehalten ist, jeweilig auch eine grössere, als die nach dem genehmigten Tilgungsplane entfallende Stückzahl von Obligationen, eventuell auch sämmtliche Obligationen zurückzuzahlen, unterliegen der Genehmigung der k. k. Staatsverwaltung.

Die Verzinsung und Tilgung beider Prioritätsanlehen wird sofort mit dem Zeitpunkte der Ausgabe vom Staate in Gemässheit der Bestimmungen im § 3 zur Selbst- und Alleinzahlung übernommen.

Das Pfandrecht zur Sicherstellung dieser beiden neuen Prioritätsanlehen soll ob sämmtlichen Linien der k. k. priv. Oesterreichischen Nordwestbahn mit dem Range unmittelbar hinter dem im Eisenbahnbuche bereits eingetragenen gesellschaftlichen Prioritätsanlehen simultan und in gleicher Rangordnung einverleibt werden.

Insoweit bei der Durchführung der geplanten Conversion und nach Deckung der mit dieser Conversion verbundenen Kosten im Verhältnisse zum Nominalbetrage der zur Einziehung gelangenden 5percentigen Obligationen weniger 3percentige Obligationen erfordert werden, als dem Verhältnisse der Gesammtnominalbeträge der alten gegenwärtig noch unverlost aushaftenden 5percentigen und der neuen 3percentigen Anlehen entspricht, wird der entfallende Ueberschuss an 3percentigen Obligationen zwischen der k. k. Staatsverwaltung und der k. k. priv. Oesterreichischen Nordwestbahn derart getheilt, dass der Staat 60, die Gesellschaft 40 Percent erhält.

§ 6.

Die Gesellschaft ist vom heutigen Tage angefangen nicht mehr berechtigt, ohne vorgängige Zustimmung des k. k. Eisenbahnministeriums über ihre Reserven zu verfügen, Bestandtheile ihres Vermögens zu veräussern oder zu verpfänden oder in Bezug auf den Betrieb und die Verwaltung der im § 1 angeführten Vermögensobjecte neue, über den Bereich des regelmässigen Geschäftsbetriebes und über das laufende Betriebsjahr hinausgehende Verpflichtungen zu übernehmen. Abgänge, welche sich in Folge Nichteinhaltung dieser Bestimmung etwa ergeben sollten, hat die Gesellschaft zu vertreten.

§ 7.

Es wird einverständlich anerkannt, dass in Ansehung der von der k. k. priv. Oesterreichischen Nordwestbahn empfangenen und aus der Abrechnung bis Ende 1895 sich ergebenden Staatsvorschüsse aus dem Titel der Staatsgarantie sammt den von diesen Vorschüssen aufgelaufenen Zinsen im Hinblicke auf die Bestimmungen der Concessionsurkunde vom 8. September 1868, R.-G.-Bl. Nr. 143, und des gegenwärtigen Uebereinkommens eine Rückzahlungspflicht die Gesellschaft fortan nicht treffen kann.

§ 8.

Nach eingetretener Perfection des gegenwärtigen Uebereinkommens (§ 18) soll das Eigenthumsrecht des k. k. Aerars auf die sämmtlichen Eisenbahnlinien der Gesellschaft, sowie auf die sonstigen erworbenen Immobilien im Eisenbahnbuche, bezw. im Grundbuche einverleibt werden, und hat die Gesellschaft die zu diesem Zwecke erforderlichen Rechtsurkunden unverweilt auszustellen und der k. k. Staatsverwaltung auzufolgen.

§ 9.

Der physische Besitz der sämmtlichen im § 1 angeführten Vermögensobjecte soll nach eingetretener Perfection des gegenwärtigen Uebereinkommens (§ 18) mit einem von der k. k. Staatsverwaltung zu bestimmenden Tage auf den Staat übergehen, ohne dass es hiezu eines besonderen Uebertragungsactes bedarf.

§ 10.

Das gesammte Dienstpersonal der k. k. priv. Oesterreichischen Nordwestbahn wird mit den demselben heute zukommenden Gehalts- und sonstigen Bezügen was immer für einer Art und unter Wahrung der von denselben vor dem heutigen Tage oder mit ausdrücklicher Genehmigung der k. k. Staatsverwaltung auch nach demselben erworbenen Rechte vom Staate übernommen, welcher diesem Personale die demselben nach Massgabe der dermal bestehenden Pensionsstatuten der k. k. priv. Oesterreichischen Nordwestbahn für sich und seine Angehörigen erwachsenden Versorgungs- und sonstigen Ansprüche ausdrücklich gewährleistet.

Das von der k. k. priv. Oesterreichischen Nordwestbahn begründete Pensionsinstitut, sowie die Krankencasse und der Unterstützungsfonds für Bedienstete und Arbeiter der Bahnanstalt bleiben mit ihren Statuten bestehen, insolange die letzteren nicht in der darin vorgeschriebenen Weise geändert werden, bezw. wenn und insolange nicht mit Zustimmung der beiderseits Berechtigten eine Vereinigung mit gleichartigen Versorgungs- oder Wohlthätigkeitsfonds der k. k. Staatsbahnen zustande kommt.

Der Staat tritt in alle Rechte und Verbindlichkeiten ein, welche der k. k. priv. Oesterreichischen Nordwestbahn rücksichtlich des Pensionsfonds, der Krankencasse und des Unterstützungsfonds nach Massgabe der dermalen bestehenden Statuten zustehen, bezw. obliegen. Die nach diesen Statuten dem Verwaltungsrathe der Gesellschaft eingeräumten Befugnisse werden durch die k. k. Staatsverwaltung ausgeübt.

Jenen Personen, welchen bisher von der k. k. priv. Oesterreichischen Nordwestbahn aus Billigkeitsrücksichten fort-

laufende jährliche Unterstützungen bewilligt worden sind, werden diese Unterstützungen nach Massgabe der Bewilligung auch künftig gezahlt werden.

§ 11.

Gleichzeitig mit dem Uebergange der im § 1 angeführten Vermögensobjecte in den physischen Besitz des Staates (§ 9) hat die Gesellschaft der k. k. Staatsverwaltung ihre sämmtlichen auf den Bau und Betrieb dieser Objecte bezüglichen Acten, Urkunden, Pläne, Bücher, Rechnungen und sonstigen Aufschreibungen zu übergeben.

Die k. k. Staatsverwaltung wird diese Urkunde und Behelfe während der nach den einschlägigen Bestimmungen des Handelsgesetzbuches vorgeschriebenen Zeit derart aufbewahren, dass deren Benützung dem Verwaltungsrathe der Gesellschaft anstandslos möglich ist.

§ 12.

Sobald mit Schluss eines Kalenderjahres die im § 5 gedachte Prioritätenconversion so weit gediehen sein wird, dass mindestens 75 Percent des Nominalbetrages der gesammten gegenwärtig unverlost im Umlaufe befindlichen 5percentigen Prioritätsobligationen — die Markobligationen hiebei zum Relationscourse gerechnet — convertirt erscheinen und die k. k. Staatsverwaltung das bezügliche Verlangen stellt, längstens aber mit Ende des Jahres 1901, tritt die Actiengesellschaft der k. k. priv. Oesterreichischen Nordwestbahn in Liquidation.

Mit Eintritt der Liquidation entfällt in Ansehung der in diesem Zeitpunkte noch nicht convertirten 5percentigen Obligationen jeder weitere Antheil der Gesellschaft an den aus der Conversion sich ergebenden Ueberschüssen.

Die Liquidation erfolgt für Rechnung und auf Kosten des Staates und auf die von der k. k. Staatsverwaltung vorzuschreibende Weise.

Als Liquidatoren haben nebst einem von der k. k. Staatsverwaltung bestimmten Aufsichtsorgane die zur Zeit des Eintrittes der Liquidation den Verwaltungsrath der Gesellschaft bildenden Mitglieder zu fungiren.

Bis zur Beendigung der Liquidation wird vom heutigen Tage an die k. k. Staatsverwaltung soweit als thunlich die der Gesellschaft noch zukommenden Verwaltungsgeschäfte durch ihre Organe besorgen lassen, ferner der Gesellschaft entsprechende Localitäten und das erforderliche Personal zur Verfügung stellen und für die etwa noch weiters erwachsenden im beiderseitigen Einvernehmen möglichst einzuschränkenden Auslagen der Gesellschaft Ersatz leisten.

§ 13.

Das gegenwärtige Uebereinkommen, sowie die durch dasselbe und die nach § 12 eintretende Liquidation der Gesellschaft veranlassten Vermögensübertragungen, Eingaben, Eintragungen, Ausfertigungen, Quittungen, Verträge und sonstigen Urkunden, insbesondere auch die zum Behufe der eisenbahnbücherlichen Löschung der bestehenden 5percentigen Prioritätsanlehen sammt allem Anhange erforderlichen Urkunden, Erklärungen, Eingaben und Eintragungen, sowie die zufolge § 5 des gegenwärtigen Uebereinkommens auszugebenden neuen Prioritätsobligationen nebst Coupons und deren bücherliche Eintragung geniessen die Gebühren- und Stempelfreiheit.

§ 14.

Die Bestimmungen des gegenwärtigen Uebereinkommens sollen für die k. k. priv. Oesterreichische Nordwestbahn die Wirkung statutarischer Bestimmungen erlangen und nach eingeholter Genehmigung des k. k. Ministeriums des Innern als Nachtrag den Gesellschaftsstatuten beigefügt werden.

§ 15.

Die vertragschliessenden Theile verzichten darauf, dieses Uebereinkommen wegen Verletzung über die Hälfte des Werthes anzufechten.

§ 16.

Rücksichtlich allfälliger Streitigkeiten aus diesem Vertrage unterwerfen sich die vertragschliessenden Theile der Gerichtsbarkeit des k. k. Handelsgerichtes in Wien, und einigen sich dieselben diesbezüglich auf das summarische Verfahren.

§ 17.

Mit der Perfection des gegenwärtigen Uebereinkommens treten die der k. k. priv. Oesterreichischen Nordwestbahn ertheilten oder übertragenen Concessionen ausser Kraft.

§ 18.

Das gegenwärtige, in zwei Parien stempel- und gebührenfrei ausgefertigte Uebereinkommen erlangt für die Bahngesellschaft durch die Zustimmung der bis längstens 28. Februar 1896 abzuhaltenden Generalversammlung ihrer Actionäre, für die k. k. Regierung aber durch die sodann erst einzuholende legislative Genehmigung bindende Kraft.

Sofern die letztere für dieses, sowie für das gleichzeitig zwischen der k. k. Regierung und dem Verwaltungsrathe der k. k. priv. Südnorddeutschen Verbindungsbahn abgeschlossene Uebereinkommen, betreffend den Ankauf der letzteren Bahn durch den Staat, nicht bis 15. Mai 1896 erfolgen sollte, sind die vertragschliessenden Theile an das Uebereinkommen nicht weiter gebunden.

b) Uebereinkommen, abgeschlossen zu Wien am 10. Februar 1896 zwischen dem k. k. Eisenbahnministerium und dem k. k. Finanzministerium im Namen der k. k. Regierung einerseits und dem Verwaltungsrathe der k. k. priv. Südnorddeutschen Verbindungsbahn andererseits, betreffend den Ankauf der k. k. priv. Südnorddeutschen Verbindungsbahn durch den Staat.

§ 1.

Die Actiengesellschaft der k. k. priv. Südnorddeutschen Verbindungsbahn überträgt an den Staat und dieser übernimmt das Eigenthum des gesammten Unternehmens der Südnorddeutschen Verbindungsbahn, insbesondere:

a) die den Gegenstand der Allerhöchsten Concessionsurkunden vom 15. Juni 1856, H.-M.-V.-Bl. Nr. 46, vom 22. August 1865, R.-G.-Bl. Nr. 79, und vom 31. März 1872, R.-G.-Bl. Nr. 62, bildenden Eisenbahnlinien in jenem Umfange, wie dieselben im Eisenbahnbuche des k. k. Landesgerichtes in Prag eingetragen sind;
b) das gesammte zum Betriebe der unter lit. a angeführten Eisenbahnlinien dienende feste und bewegliche Material mit Einschluss der Fahrbetriebsmittel sammt Reservestücken, des Inventars und der Vorräthe aller Art;
c) den sonstigen Realbesitz der Gesellschaft einschliesslich der Eisengiesserei in Reichenberg nebst allem Zugehör an stehenden und beweglichen Maschinen, Einrichtungen, Materialien und Vorräthen;
d) die noch im Besitze der Gesellschaft befindlichen restlichen Obligationen des im Jahre 1892 zu Investitionszwecken aufgenommenen vierpercentigen Prioritätsanlehens, sowie den noch nicht zur bestimmungsmässigen Verwendung gelangten Rest des aus dem Erlöse von Obligationen des bezeichneten Prioritätsanlehens gebildeten Investitionsfonds;
e) sämmtliche sonstigen im Besitze oder in der Verwaltung der Gesellschaft befindlichen Activen, mit Einschluss der Cassenbestände, namentlich der Gewinnvorträge aus früheren Jahren, sowie des zur Verfügung der Gesellschaft stehenden Antheiles an dem Gewinne aus der zufolge des Gesetzes vom 28. Juni 1892, R.-G.-Bl. Nr. 96, und des mit diesem Gesetze genehmigten Uebereinkommens vom 27. April 1892 durchgeführten Convertirung ihrer fünfpercentigen Prioritätsobligationen;

demgemäss überträgt die k. k. priv. Südnorddeutsche Verbindungsbahn an den Staat

f) auch cessionsweise alle ihr zustehenden Activforderungen, insbesondere die aus dem Baue und Betriebe herrührenden Forderungen an dritte Personen.

Bezüglich der von der Gesellschaft verwalteten Fonds tritt der Staat an die Stelle der Gesellschaft (§ 8).

§ 2.

Zugleich mit den Activen und Beständen des gesellschaftlichen Vermögens gehen auch alle wie immer gearteten Passiven, Verpflichtungen, Auslagen, Lasten und Schulden der Gesellschaft, namentlich auch alle noch nicht abgerechneten Forderungen und Schuldigkeiten aus Cartellen und Verbänden, wie nicht minder Verpflichtungen aus Refactien, Rückvergütungen u. s. w. auf den Staat über; insbesondere werden die noch aushaftenden Anlehen der Gesellschaft, und zwar der Restbetrag aus der Betheiligung der Actiengesellschaft der k. k. priv. Südnorddeutschen Verbindungsbahn mit dem ursprünglichen Nominalbetrage von 3,150.000 fl. an der Lotterieanleihe der k. k. priv. Oesterr. Creditanstalt für Handel und Gewerbe, ferner die noch nicht getilgten Obligationen des von der Gesellschaft im Jahre 1892 aufgenommenen, auf den gesellschaftlichen Eisenbahnlinien bücherlich haftenden vierpercentigen Prioritätsanlehens im ursprünglichen Nominalbetrage von 24,000.000 fl. ö. W. Silber, sowie alle übrigen Verbindlichkeiten der Gesellschaft vom Staate zur Selbst- und Alleinzahlung übernommen.

Der Staat tritt daher auch in die noch mit dritten Personen anhängigen Rechtsstreite der Gesellschaft als Rechtsnachfolger der k. k. priv. Südnorddeutschen Verbindungsbahn für

eigene Rechnung und Gefahr ein, so dass das Verhältniss wie eine Universalsuccession sich darstellt.

Demgemäss übernimmt der Staat ferner alle Rechte und Verbindlichkeiten, welche der Gesellschaft auf Grund der einschlägigen Vereinbarungen hinsichtlich des Anschlusses an die Zittau-Reichenberger Bahn, sowie hinsichtlich des Betriebes der kgl. preussischen Staatsbahnstrecken von der Reichsgrenze bei Königshan bis zur Anschlussstation Liebau und von der Reichsgrenze bei Tschernhausen bis zur Anschlussstation Seidenberg, ferner bezüglich der in die erworbenen Bahnlinien einmündenden Local- und Schleppbahnen erwachsen sind.

Der bisher von der Gesellschaft für Rechnung des Staates geführte Betrieb der Staatsbahnlinie von Königshan nach Schatzlar wird mit dem Zeitpunkte des Ueberganges der im § 1 angeführten Vermögensobjecte in den physischen Besitz des Staates (§ 7) in die eigene Regie des letzteren übernommen.

Die sämmtlichen im obengedachten Zeitpunkte in Händen der Gesellschaft befindlichen, auf den Bau und Betrieb der im § 1 angeführten Vermögensobjecte Bezug habenden Cautionen, Rücklässe u. dgl. sind der k. k. Staatsverwaltung zu übergeben.

§ 3.

Als Entgelt für die im § 1 bezeichnete Eigenthumsübertragung übergibt der Staat — abgesehen von der Uebernahme der in § 2 angeführten Verbindlichkeiten, insbesondere der aushaftenden Anlehen zur Selbstzahlung — an die Actiengesellschaft der k. k. priv. Südnorddeutschen Verbindungsbahn zur Ausschüttung an die Actionäre einen Nominalbetrag von 34,500.000 Kronen der mit dem Gesetze vom 2. August 1892, R.-G.-Bl. Nr. 126, festgestellten Währung in Eisenbahn - Staatsschuldverschreibungen, zerlegt in 75.000 Stück zu 400 Kronen und 22.500 Stück zu 200 Kronen, von welchen je 10 Stück zu Stücken von je 4000 Kronen, bezw. 2000 Kronen vereinigt werden können.

Diese Staatsschuldverschreibungen werden in Kronen der mit dem Gesetze vom 2. August 1892, R.-G.-Bl Nr. 126, festgestellten Währung ohne jeden Steuer-, Gebühren-, Stempel- oder sonstigen Abzug vom 1. Juli 1896 an mit jährlich 4 pCt. verzinst und vom 1 Jänner 1906 an bis längstens 31. December 1985 nach einem von der k. k. Staatsverwaltung festzusetzenden Tilgungsplane zurückgezahlt. Dem Staate bleibt das Recht vorbehalten, nach dem 1. Jänner 1906 jeweilig auch eine grössere als die nach dem Tilgungsplane entfallende Stückzahl von Schuldverschreibungen, eventuell auch sämmtliche Schuldverschreibungen zurückzuzahlen. Diese Schuldverschreibungen erhalten halbjährige, nachhinein am 1. Jänner und am 1. Juli jedes Jahres fällige Zinsencoupons, deren erster am 1. Jänner 1897 fällig wird.

Zur Sicherstellung dieser Staatsschuldverschreibungen soll das Pfandrecht ob den sämmtlichen Linien der k. k. priv. Südnorddeutschen Verbindungsbahn, und zwar mit der bücherlichen Rangordnung unmittelbar nach dem bestehenden, im § 2 bezeichneten gesellschaftlichen Prioritätsanlehen, jedoch mit der Massgabe eingetragen werden, dass in dem Falle, als das letztere etwa in der Folge convertirt werden und sohin zur Löschung gelangen sollte, das neu zur Ausgabe gelangende Convertirungsanlehen dieselbe bücherliche Rangordnung erhalten soll, welche eben dieses frühere Prioritätsanlehen gehabt hatte, derart, dass dann die Staatsschuldverschreibungen wieder in der Rangordnung unmittelbar nach dem neuen (Convertirungs-) Anlehen eingetragen erscheinen.

Die Ausfolgung der Staatsschuldverschreibungen im obigen Nominalbetrage an die Gesellschaft erfolgt nach durchgeführter Uebertragung des Eigenthumsrechtes des k. k. Aerars auf die gesellschaftlichen Bahnlinien im Eisenbahnbuche (§ 6) spätestens am 15. November 1896, wogegen die Gesellschaft verpflichtet ist, die Gesellschaftsactien in dem Masse, als ihr dieselben eingeliefert werden, in durchlochtem Zustande an die k. k. Staatscentralcasse abzuführen.

Der am 1. Juli 1896 fällig werdende Coupon der gesellschaftlichen Actien wird für Rechnung des Staates mit dem Betrage von 5 fl. eingelöst.

§ 4.

Die Gesellschaft ist vom heutigen Tage angefangen nicht mehr berechtigt, ohne vorgängige Zustimmung des k. k. Eisenbahnministeriums über ihre Reserven zu verfügen, Bestandtheile ihres Vermögens zu veräussern oder zu verpfänden oder in Bezug auf den Betrieb und die Verwaltung der im § 1 angeführten Vermögensobjecte neue, über den Bereich des regelmässigen Geschäftsbetriebes und über das laufende Betriebsjahr hinausgehende Verpflichtungen zu übernehmen. Abgänge, welche sich in Folge Nichteinhaltung dieser Bestimmung etwa ergeben sollten, hat die Gesellschaft zu vertreten.

§ 5.

Es wird einverständlich anerkannt, dass in Ansehung der von der k. k. priv. Südnorddeutschen Verbindungsbahn empfangenen und aus der Abrechnung bis Ende 1895 sich ergebenden Staatsvorschüsse aus dem Titel der Staatsgarantie sammt den von diesen Vorschüssen aufgelaufenen Zinsen im Hinblicke auf die Bestimmungen der Concessionsurkunde vom 15. Juni 1856, H.-M.-V.-Bl. Nr. 46, und des gegenwärtigen Uebereinkommens eine Rückzahlungspflicht die Gesellschaft fortan nicht treffen kann.

§ 6.

Nach eingetretener Perfection des gegenwärtigen Uebereinkommens (§ 16) soll das Eigenthumsrecht des k. k. Aerars auf die sämmtlichen Eisenbahnlinien der Gesellschaft, sowie auf die sonstigen erworbenen Immobilien im Eisenbahnbuche, bezw. im Grundbuche einverleibt werden, und hat die Gesellschaft die zu diesem Zwecke erforderlichen Rechtsurkunden unverweilt auszustellen und der k. k. Staatsverwaltung auszufolgen.

§ 7.

Der physische Besitz der sämmtlichen im § 1 angeführten Vermögensobjecte soll nach eingetretener Perfection des gegenwärtigen Uebereinkommens (§ 16) mit einem von der k. k. Staatsverwaltung zu bestimmenden Tage auf den Staat übergehen, ohne dass es hiezu eines besonderen Uebertragungsactes bedarf.

§ 8.

Das gesammte Dienstpersonale der k. k. priv. Südnorddeutschen Verbindungsbahn wird mit den demselben heute zukommenden Gehalts- und sonstigen Bezügen was immer für einer Art und unter Wahrung der von demselben vor dem heutigen Tage oder mit ausdrücklicher Genehmigung der k. k. Staatsverwaltung auch nach demselben erworbenen Rechte vom Staate übernommen, welcher diesem Personale die demselben nach Massgabe der dermal bestehenden Pensionsstatuten der k. k. priv. Südnorddeutschen Verbindungsbahn für sich und seine Angehörigen erwachsenden Versorgungs- und sonstigen Ansprüche ausdrücklich gewährleistet.

Das von der k. k. priv. Südnorddeutschen Verbindungsbahn begründete Pensionsinstitut, sowie die Krankencasse und der Unterstützungsfonds für Bedienstete und Arbeiter der Bahnanstalt bleiben mit ihren Statuten bestehen, insolange die letzteren nicht in der darin vorgeschriebenen Weise geändert werden, bezw. wenn und insolange nicht mit Zustimmung der beiderseits Berechtigten eine Vereinigung mit gleichartigen Versorgungs- oder Wohlthätigkeitsfonds der k. k. Staatsbahnen zu Stande kommt.

Der Staat tritt in alle Rechte und Verbindlichkeiten ein, welche der k. k. priv. Südnorddeutschen Verbindungsbahn rücksichtlich des Pensionsfonds, der Krankencasse und des Unterstützungsfonds nach Massgabe der dermalen bestehenden Statuten zustehen, bezw. obliegen. Die nach diesen Statuten dem Verwaltungsrathe der Gesellschaft eingeräumten Befugnisse werden durch die k. k. Staatsverwaltung ausgeübt.

Jenen Personen, welchen bisher von der k. k. priv. Südnorddeutschen Verbindungsbahn aus Billigkeitsrücksichten fortlaufende jährliche Unterstützungen bewilligt worden sind, werden diese Unterstützungen nach Massgabe der Bewilligung auch künftig gezahlt werden.

§ 9.

Gleichzeitig mit dem Uebergange der im § 1 angeführten Vermögensobjecte in den physischen Besitz des Staates (§ 7) hat die Gesellschaft der k. k. Staatsverwaltung ihre sämmtlichen auf den Bau und Betrieb dieser Objecte bezüglichen Acten, Urkunden, Pläne, Bücher, Rechnungen und sonstigen Aufschreibungen zu übergeben.

Die k. k. Staatsverwaltung wird diese Urkunden und Behelfe während der nach den einschlägigen Bestimmungen des Handelsgesetzbuches vorgeschriebenen Zeit derart aufbewahren, dass deren Benützung dem Verwaltungsrathe der Gesellschaft anstandslos möglich ist.

§ 10.

Nach erfolgter Perfection des gegenwärtigen Uebereinkommens (§ 16) tritt die Actiengesellschaft der k. k. priv. Südnorddeutschen Verbindungsbahn in Liquidation.

Die Liquidation erfolgt für Rechnung und auf Kosten des Staates und auf die von der k. k. Staatsverwaltung vorzuschreibende Weise.

Als Liquidatoren haben nebst einem von der k. k. Staatsverwaltung bestimmten Aufsichtsorgane die zur Zeit des Eintrittes der Liquidation den Verwaltungsrath der Gesellschaft bildenden Mitglieder zu fungiren.

Bis zur Beendigung der Liquidation wird vom heutigen Tage an die k. k. Staatsverwaltung soweit als thunlich die der Gesellschaft noch zukommenden Verwaltungsgeschäfte durch ihre Organe besorgen lassen, ferner der Gesellschaft entsprechende Localitäten und das erforderliche Personale zur Verfügung stellen und für die etwa noch weiters erwachsenden im beiderseitigen Einvernehmen möglichst einzuschränkenden Auslagen der Gesellschaft Ersatz leisten.

§ 11.

Das gegenwärtige Uebereinkommen, sowie die durch dasselbe und die nach § 10 eintretende Liquidation der Gesellschaft veranlassten Vermögensübertragungen, Eingaben, Eintragungen, Ausfertigungen, Quittungen, Verträge und sonstigen Urkunden geniessen die Gebühren- und Stempelfreiheit.

§ 12.

Die Bestimmungen des gegenwärtigen Uebereinkommens sollen für die k. k. priv. Südnorddeutsche Verbindungsbahn die Wirkung statutarischer Bestimmungen erlangen und nach eingeholter Genehmigung des k. k. Ministeriums des Innern als Nachtrag den Gesellschaftsstatuten beigefügt werden.

§ 13.

Die vertragschliessenden Theile verzichten darauf, dieses Uebereinkommen wegen Verletzung über die Hälfte des Werthes anzufechten.

§ 14.

Rücksichtlich allfälliger Streitigkeiten aus diesem Vertrage unterwerfen sich die vertragschliessenden Theile der Gerichtsbarkeit des k. k. Handelsgerichtes in Wien und einigen sich dieselben diesbezüglich auf das summarische Verfahren.

§ 15.

Mit der Perfection des gegenwärtigen Uebereinkommens treten die der k. k. priv. Südnorddeutschen Verbindungsbahn ertheilten Concessionen ausser Kraft.

§ 16.

Das gegenwärtige, in zwei Parien stempel- und gebührenfrei ausgefertigte Uebereinkommen erlangt für die Bahngesellschaft durch die Zustimmung der bis längstens 28. Februar 1896 abzuhaltenden Generalversammlung ihrer Actionäre, für die k. k. Regierung aber durch die sodann erst einzuholende legislative Genehmigung bindende Kraft.

Sofern die letztere für dieses, sowie für das gleichzeitig zwischen der k. k. Regierung und dem Verwaltungsrathe der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn abgeschlossene Uebereinkommen, betreffend den Ankauf der letzteren Bahn durch den Staat, nicht bis 15. Mai 1896 erfolgen sollte, sind die vertragschliessenden theile an das Uebereinkommen nicht weiter gebunden.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

K. k. Oesterr. Staatsbahnen. (Linie Olmütz—Troppau: Umgestaltung eines Handschrankens: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Brünn hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes, betreffend die Umgestaltung des Handschrankens in km 31·896 der Linie Olmütz—Troppau in einen Zugschranken, für den 11. April anberaumt. Als Leiter der Commission wurde der k. k. Bezirkscommissär Martin Fric bestimmt. [G.-I.-Z. 5251.]

Oesterr. Nordwestbahn. (Linie Wien—Tetschen: Zufahrtstrasse zur Station Branzaus.) Für die Herstellung einer von der Bezirksstrasse Pirnitz—Branzaus abzweigenden, zur Station Branzaus führenden Zufahrtstrasse von 242 m Länge wurde die Bewilligung ertheilt. [14. März, Z. 475 I.]

— (Einlegung einer Drehscheibe in Startsch-Trebitsch.) Die Einlegung einer Drehscheibe von 4·6 m Durchmesser in das zum Heizhause führende Geleise und die Abgrenzung eines Maschinenstandes im Heizhause der Station Startsch-Trebitsch wurde genehmigt. [11. März, Z. 1304/I.]

Südnorddeutsche Verbindungsbahn. (Linie Pardubitz—Liebau: Wasserstationsbrunnen in Pardubitz.) Der Wasserstationsbrunnen in Pardubitz wurde behufs Beschaffung des für den Zugförderungsdienst erforderlichen Wasserquantums entsprechend vertieft. [11. März, Z. 1215/I.]

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. (Linie Chotzen—Halbstadt: Geleiseverlegung in Borohradek.) In der Station Borohradek werden die zur Schottergrube führenden Geleise zum Zwecke einer reichlicheren Schottergewinnung verlegt. [9. März, Z. 1080.]

Localbahn Standing-Stramberg. (Brückenwaage in der Ladestelle Kotouč.) Das von der Localbahn Standing-Stramberg vorgelegte Project einer in der Ladestelle im Steinbruche Kotouč der zu diesem Steinbruche von der Station Stramberg aus führenden Schleppbahn herzustellenden Waggonbrückenwaage von 25.000 kg Tragfähigkeit wurde zur Ausführung genehmigt. [E.-M.-Z. 2352.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Böhmische Nordbahn-Gesellschaft. (Typengenehmigung für eine Tenderlocomotive.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die von der Böhmischen Nordbahn-Gesellschaft in Vorlage gebrachte Type einer dreiachsigen Tenderlocomotive, welche in der Locomotivfabrik vormals G. Sigl in Wr.-Neustadt gebaut und für den Betrieb der in eine Localbahn umzugestaltenden Schleppbahn Kuttenthal—Unter-Cetno verwendet werden soll, mit dem Vorbehalte genehmigt, dass diese Locomotive auf der genannten Bahnlinie erst dann zur Verwendung gelangen darf, bis die in Aussicht genommene Umgestaltung des Oberbaues auf der genannten Bahnlinie nach dem System XXIV der k. k. Oesterr. Staatsbahnen durchgeführt sein wird. [Z. 3562/I.]

Localbahnen Branowitz-Pohrlitz, Rohrbach-Seelowitz und Kojetein-Tobitschau. (Bau- und Betriebslänge: Richtigstellung.) Die im Verordnungs-Blatt Nr. 4 für die Localbahn Branowitz-Pohrlitz mit 8·257 km ausgewiesene Baulänge wird auf 8·323 km, ferner die im Vrdgs.-Bl. Nr. 6 für die Localbahn Rohrbach-Seelowitz mit 2·339 km ausgewiesene Baulänge wird auf 2·350 km und jene im Vrdgs.-Bl. Nr. 8 für die Localbahn Kojetein-Tobitschau mit 10·521 km angegebene Baulänge wird auf 10·534 km richtig gestellt. [G.-I.-Z. 23.884 ex 1895.]

Oesterreichisch-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. (Centrale Weichen- und Signalstell- und Sicherungsanlage in der Station Aussig.) Die in der Station Aussig hergestellte centrale Weichen- und Signalstell- und Sicherungsanlage umfasst einen in der Verkehrs- und Telegraphenkanzlei aufgestellten Stations-Blockapparat und die in den Etapen „Ferdinandshöhe" und „Marienberg", sowie in den an den beiden Stationsenden befindlichen Weichenthürmen untergebrachten Apparate. Von den beiden Weichenthürmen und den Etapen aus werden die in die Sicherungsanlage einbezogenen Weichen, Signale, Bremsschuhe und Wegschranken gehandhabt. In die Etape „Ferdinandshöhe" sind einbezogen: eine Doppelweiche, zwei Distanzsignale und die Motoren für die Absperrschranken der Wegübersetzungen in km 516·110 und 516·418. Weiters befindet sich dort eine Vorrichtung zur Durchführung der Nachtsperre am Rangirbahnhofe unter der Ferdinandshöhe. In den südlichen Weichenthurm sind einbezogen: neun einfache Weichen und drei Doppelweichen, dann die Bremsschuhe für ein Geleise, zwei zweiarmige Einfahrtssemaphore, zwei einarmige Ausfahrtssemaphore und ein Rangirsignal. Weiter befindet sich dort ein Inductor zum Stellen des elektrischen Distanzsignales der Station Aussig in der Richtung gegen Salesel, bezw. gegen den Rangirbahnhof unter der Ferdinandshöhe. Dieses Distanzsignal kann jedoch von dem südlichen Weichenthurme aus nur auf „Verbot der Einfahrt" gestellt werden. In den nördlichen Weichenthurm sind einbezogen: drei einfache Weichen und vier Doppelweichen, weiters die Bremsschuhe für zwei Geleise, ein einarmiger Einfahrtssemaphor, ein einarmiger Ausfahrtssemaphor und zwei Rangirsignale. In die Etape „Marienberg" sind einbezogen: zwei einfache Weichen und eine Doppelweiche, dann ein einarmiger Einfahrtssemaphor und ein einarmiger Ausfahrtssemaphor. Auch befindet sich dort ein Inductor für das elektrische Distanzsignal der Station Aussig in der Richtung gegen Schönpriesen und eine Vorrichtung zur Durchführung der Nachtsperre am Rangirbahnhofe unter dem Marienberge. Das besagte Distanzsignal kann aber von der Etape „Marienberg" aus nur auf „Verbot der Einfahrt" gestellt werden. Die Stellwerke in den beiden Weichenthürmen und in den beiden Etapen sind unter einander und mit der Stationskanzlei auch telephonisch verbunden. Die vorerwähnten Vorrichtungen zur Durchführung der Nachtsperre dienen dazu, um bei schwächerem Verkehre, wo auf den Rangirbahnhöfen unter der Ferdinandshöhe und unter dem Marienberge zur Nachtzeit keine Verschiebungen stattfinden, die dortigen Etapen des Nachts nicht mit Centralweichenwärtern besetzt halten zu müssen. Die zu beiden Seiten der Station Aussig situirten elektrischen Distanzsignale, welche in die Sicherungsanlage nicht einbezogen sind, werden von der Stationskanzlei aus gestellt. [G.-I.-Z. 5313.]

Bauunternehmung Doderer, Göhl & Sager in Weidlingau. (Locomotivprüfungen.) Am 18., 19. und 20. Juli 1895 wurde auf Grund der Bestimmungen der Eisenbahn-Betriebsordnung die technisch-polizeiliche Prüfung von vier Stück für die Bauunternehmung Doderer, Göhl & Sager in Weidlingau bestimmten Secundärzugs-Tenderlocomotiven für Bauzwecke vorgenommen. Die Locomotiven wurden gleichartig in der Locomotivfabrik von Krauss & Comp. in Linz gebaut, tragen die Inventarsnamen „Anna", „Bertha", „Carl" und „Heinrich" und die Fabrikationsnummern 2107, 2109, 2110 und 2111. Die Kessel dieser Locomotiven wurden laut Certificat der gesetzlichen Probe anstandslos unterzogen. Die vier Locomotiven haben nur je zwei Achsen, von denen die zweite die Triebachse ist; beide Achsen sind mit einander gekuppelt. Jede dieser Maschinen hat horizontale aussenliegende Cylinder und innenliegende Frames. Die Steuerung zeigt die Construction nach Stephenson, ist aussenliegend, und geschieht die Umsteuerung mittels Reversirhebel. Das Kesselgewicht wird durch drei Blattfedern auf die Achsen übertragen, und zwar ist die dritte Feder quer über die rückwärtige Achse gelegt. Die Wasserkasten fassen zusammen 2200 Liter und sind zwischen Vorderbrust und der ersten Achse und zwischen der ersten und zweiten Achse untergebracht. Der Kohlenraum misst 990 Liter. Der Kessel ist mit einer vollständigen Armatur ausgerüstet, und sind die Locomotiven noch versehen mit Blaserohr und Hilfsgebläse, je 2 Stück Injectoren nach Krauss und Körting, Funkensieb im Schornstein, Handhebelbremse zum Umlegen, auf die rückwärtige Achse wirkend, und ist noch zu bemerken, dass die Locomotiven vorne und rückwärts je einen Centralpuffer besitzen. Die Spurweite dieser Locomotiven ist eine schmalspurige von 900 mm Das Totalgewicht jeder dieser Locomotiven beträgt rund 18 t. Die Probefahrten mit diesen Maschinen wurden auf der circa 1·3 km langen Strecke der Materialschleppbahn von Weidlingau bis zur Thiergartenmauer und retour vorgenommen und hiebei mittlere Geschwindigkeiten von 12 bis 15 km per Stunde erreicht. Im Hinblicke auf das günstige Ergebniss dieser Probefahrten und der denselben vorausgegangenen technisch-polizeilichen Prüfung obwaltete keinerlei Anstand, die vorbezeichneten vier Secundär-Tenderlocomotiven der genannten Firma für den Baudienst zum Materialtransport auf den Schleppbahngeleisen zu übergeben. [Z. 1111/I.]

Ausland.

Deutsches Reich. (Sitzung der Eisenbahn-Tarifcommission.) Am 13. und 14. Februar fanden die Sitzungen der Deutschen Eisenbahn-Tarifcommission statt.

Nach Specialtarif I wurden verwiesen: 1. ausländisches Rohr, 2. Pflanzenleim (Schlichte), 3. Samen und Sämereien, nicht besonders genannt;

nach Specialtarif II: 1. Graphit, 2. Selenschlamm, 3. Naphthalin, gereinigt, 4. Schleif-, Polir- und Sägemittel;

nach Specialtarif III: 1. Lederkohle, 2. Graphiterde, roh, krystallinisch, 3. altes abgängiges Papier und alte abgängige Pappe (jedoch nicht Fabriksausschusspapier), 4. Baurit, 5. Abfall von Platten und Blechen, 6. Holzplättchen-Deckengewebe, 7. Kalialaun im Falle der Ausfuhr, 8. Naphthalin, roh;

nach der II. Stückgutclasse: 1. Samen und Sämereien, 2. Schlempe, 3. Emballagen, in Kisten verpackt;

Gedeckt zu fahren sind: 1. Asphaltpappe, 2. Pflanzenleim, 3. Schleif-, Polir- und Sägemittel.

Die nächste Sitzung soll am 18. Juni in Mainz stattfinden.

Preussen. (Schliessung der Haltestelle Langenfelde für den Stückgutverkehr.) Vom 1. April ab wurde die Haltestelle Langenfelde der Altona-Kaltenkirchener Eisenbahn für den Stückgutverkehr geschlossen.

Baden. (Wagenverkehr mit der Nebenbahn Bruchsal-Odenheim-Menzingen.) Die General-Direction der grossherzogl. Badischen Staatseisenbahnen hat den Uebergang der Güterwagen auf die von der Firma Lenz & Co. in Stettin betriebene Nebenbahn Bruchsal-Odenheim-Menzingen gestattet und die Haftpflicht gemäss § 7 des Vereins-Wagenübereinkommens übernommen.

Württemberg. (Wagenverkehr mit der Localbahn Meckenbeuren-Tettnang.) Die General-Direction der kgl. Württembergischen Staatsbahnen hat den Uebergang von Güterwagen auf die von der Localbahn-Actiengesellschaft München betriebene Localbahn Meckenbeuren-Tettnang gestattet und die Haftung gemäss § 7 des Vereinswagen-Uebereinkommens genehmigt.

Schiffahrt.

Quarantainenachrichten.

Constantinopel. Zufolge Conseilsbeschlusses wurde die 24stündige Observation gegen Alexandrien durch eine ärztliche Visite ersetzt. Die 10tägige Quarantaine für Pilgerschiffe, welche aus dem ägyptischen Küstengebiete des Rothen Meeres kommen, wurde auf eine 5tägige reducirt.

Piräus. Die Quarantaine gegen Herkünfte aus den ägyptischen Häfen wurde aufgehoben, und unterliegen dieselben nunmehr einer ärztlichen Visite.

Cypern. Die Quarantaine gegen ägyptische Provenienzen wurde aufgehoben.

Verschiedene Mittheilungen.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des LXIV. Stückes.) Das am 26. März herausgegebene LXIV. Stück enthält unter

Nr. 2092: Kundmachung der k. k. Landesregierung für die Bukowina vom 17. März 1896, Z. 4581, betreffend die Wiedergestattung der Schweineeinfuhr aus dem Stadtgebiete Mitrovitz in Croatien-Slavonien in die Bukowina.

Nr. 2093: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Niederösterreich vom 23. März 1896, Z. 28.232, betreffend die Verlängerung der Frist zur Durchführung der Schlachtung der vom Wiener Centralviehmarkte zu St. Marx bezogenen Schweine in den gewerblichen Anlagen der Fleischselcher im Stadtgebiete von Wien.

— (Inhalt des LXV. Stückes.) Das am 27. März herausgegebene LXV. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2094: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Niederösterreich vom 24. März 1896, Z. 28.675, betreffend Beschränkungen im Verkehre mit Wiederkäuern, Schlacht- und Handels- (Futter-) Schweinen aus Galizien nach Niederösterreich.

Nr. 2095: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Niederösterreich vom 23. März 1896, Z. 27.770, betreffend die Einfuhr von Schlachtvieh aus Oesterreich-Ungarn nach der Schweiz.

Nr. 2096: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Oberösterreich vom 21. März 1896, Z. 5089/I, betreffend das Verbot der Einfuhr von lebenden Klauenthieren aus dem Occupationsgebiete nach Oberösterreich.

— (Inhalt des LXVI. Stückes.) Das am 28. März herausgegebene LXVI. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2097: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Niederösterreich vom 26. März 1896, Z. 29.275, betreffend die Einfuhr von Wiederkäuern und Schweinen aus Ungarn nach Niederösterreich.

Nr. 2098: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Mähren vom 21. März 1896, Z. 9314, betreffend die bedingungsweise Gestattung der Einfuhr von Schweinen aus der Stadt Mitrovitz in Croatien-Slavonien nach Mähren.

Nr. 2099: Kundmachung der k. k. Landesregierung für die Bukowina vom 23. März 1896, Z. 5227, betreffend das Verbot der Ein- und Durchfuhr von Schafen und Schweinen aus den rumänischen Districten Jalomitza und Tulcea in und durch die Bukowina.

— (Inhalt des LXVII. Stückes.) Das am 31. März herausgegebene LXVII. Stück des obenannten Blattes enthält unter

Nr. 2100: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 28. März 1896, Z. 51.473, betreffend die Wiedergestattung der Einfuhr von Schweinen aus Oberösterreich nach Böhmen.

Nr. 2101: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 28. März 1896, Z. 50.022, betreffend die Beschränkung der Einfuhr von Klauenthieren aus dem Herzogthume Salzburg nach Böhmen.

Nr. 2102: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Steiermark vom 26. März 1896, Z. 9018, betreffend die Beschränkung der Einfuhr von Klauenthieren aus Ungarn nach Steiermark.

Nr. 2103: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Krain vom 26. März 1896, Z. 4954, betreffend die Beschränkung der Einfuhr von Klauenthieren aus Ungarn nach Krain.

Nr. 2104: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Kärnten vom 26. März 1896, Z. 4121, betreffend die Beschränkung der Einfuhr von Klauenthieren aus Ungarn nach Kärnten.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Anwendung der für die Relationen Wien—Brünn, Brünn—Marchegg und Wien—Marchegg der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn bestehenden Frachtsätze auf den Verkehr in den gleichnamigen Relationen der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Die im Gebührentarife Theil II der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn vom 1. Jänner 1893 enthaltenen Ausnahmetarife, sowie die im temporären Anhange zu diesem Gebührentarife enthaltenen ermässigten Frachtsätze für die Relationen Wien—Brünn, Brünn—Marchegg und Wien—Marchegg der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn gelangen auch in den gleichnamigen Relationen der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896 zur Anwendung.

Wien, am 31. März 1896. [228]

Südösterreichisch-Ungarisch-Deutscher Güterverkehr.

Berichtigung des Nachtrages VII zum Verbandstarife.

Auf Seite 14 des Nachtrages VII zum Verbandstarife vom 1. December 1888 ist der Frachtsatz der Eilgutclasse b bei Fürth von 109·22 auf **149·22** zu berichtigen.

Wien, am 25. März 1896. [229]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Tarifirung von „Grabsteinen aus Marmor, in Schutzleisten verpackt" auf den österreichischen und ungarischen Eisenbahnen. (Beantragte Classificationsänderung bei Aufgabe der Sendungen in Wagenladungen von mindestens 10.000 kg.) In einer an das Eisenbahnministerium gerichteten Eingabe wurde die Bitte gestellt, dass „Grabsteine aus Marmor, in Schutzleisten verpackt" bei Aufgabe in Sendungen von mindestens 10.000 kg pro verwendeten Wagen nach Classe B, statt nach Classe A tarifirt werden.

Angesichts des Umstandes, dass die derzeitige Fassung der Pos. S—59 der Güterclassification des gemeinsamen Tariftheiles I hinsichtlich ihrer Auslegung Zweifel zulässt, ist eine Aenderung der Fassung dieser Position als sehr wünschenswerth erschienen, und wäre hiebei insbesondere darauf Rücksicht zu nehmen, dass Grabsteine aus Granit, Syenit oder schwedischem Labrador, welche Steinsorten einen viel höheren Werth als Marmor besitzen, billiger, nämlich nach Classe B, tarifirt werden, wie Grabsteine aus Marmor.

Das genannte Ministerium hat demnach die Veranlassung getroffen, dass diese Angelegenheit auf die Tagesordnung der nächsten Eisenbahn-Directoren-Conferenz gesetzt werde. [E.-M.-Z. 68/I.]

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. (Einführung neuer Personen- und Gepäckstarife auf den Linien der Westungarischen Localbahnen.) Die Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen verlautbart, dass auf den Linien der Westungarischen Localbahn am 1. Mai 1896 ein neuer Personen- und Gepäcks-Zonentarif ins Leben tritt, mit welchem der bisherige Tarif ausser Kraft gesetzt wird. In diesen Tarif wird bei Belassung der bisherigen zwei Nachbarverkehrszonen noch eine dritte aufgenommen, ausserdem werden die Fahrpreise der I. Wagenclasse in sämmtlichen Zonen des Fernverkehrs, jene der II. Classe aber nur in der XIII. und XIV. Fernverkehrszone erhöht, die Fahrpreise der III. Classe jedoch unverändert bleiben.

Königl. Preussische Staatseisenbahnen. Nothstandstarif für Düngemittel.) Im Verkehr der Stationen der Preussischen Staatseisenbahnen unter einander und im Wechselverkehr mit den Stationen der Oldenburgischen Staatseisenbahnen und der Station Kempen der Breslau-Warschauer Eisenbahn wird mit Giltigkeit vom 12. März 1896 ab der Artikel „Salpeterabfall (gewonnen durch Verarbeitung des salpeterhaltigen Seewassers aus Salpeterschiffen)" in den Nothstandstarif für Düngemittel vom 20. Mai 1895 auf den Seiten 1 und 2 hinter „Chilisalpeter" aufgenommen.

Kgl. Bayerische Staatseisenbahnen. (Frachtvergünstigung für Ausstellungsgegenstände.) Für die diesjährige Bayerische Landesindustrie- und Gewerbeausstellung in Nürnberg werden auf den Linien der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen und den bayerischen Linien der Localbahn-Actiengesellschaft in München die Ausstellungsgegenstände, welche nicht zum Verkaufe gelangen, innerhalb eines Zeitraumes von drei Monaten nach Schluss der Ausstellung unter den Bedingungen der Kundmachung 2 des Deutschen Eisenbahn-Verkehrsverbandes frachtfrei zurückbefördert.

Niederschlesischer Steinkohlenverkehr. Einführung von Tarifnachträgen.) Zu den Ausnahmetarifen für die Beförderung von Steinkohlen etc. vom Waldenburger und Neuroder Kohlenbezirke nach den Stationen:

a. der Eisenbahn-Directionsbezirke Berlin und Stettin (Preuss. Staatsbahngruppe III) etc. und
b. der Eisenbahn-Directionsbezirke Bromberg, Danzig und Königsberg i. Pr. (Preussische Staatsbahngruppe I) etc.

ist mit dem 1. März 1896 je ein Nachtrag 1 in Kraft getreten. Diese Nachträge enthalten ermässigte Frachtsätze für eine grosse Anzahl Stationen der Directionsbezirke Stettin, Bromberg und Danzig, ferner der Alt-Damm-Kolberger, Grossh. Mecklenburgischen Friedrich-Franz-, Neubrandenburg-Friedländer Eisenbahn und der Mecklenburg-Pommerschen Schmalspurbahnen. Diese ermässigten Frachtsätze gelangen zunächst versuchsweise zur Einführung.

Ferner werden durch diese Nachträge einige Empfangsstationen in die Tarife neu einbezogen.

Berlin-Stettin-Oberschlesischer und Ostdeutsch-Oberschlesischer Kohlenverkehr. (Einführung von Tarifnachträgen.) Am 1. März 1896 ist der Nachtrag I zum Berlin-Stettin-Oberschlesischen und der Nachtrag III zum Ostdeutsch-Oberschlesischen Kohlentarife in Kraft getreten.

Durch diese Nachträge werden die Frachtsätze für oberschlesische Steinkohlen, Steinkohlenbriquetts und Coaks nach Stettin und Swinemünde transito seewärts unter den auf Seite 87 des erstgenannten Kohlentarifs angegebenen Bedingungen versuchsweise auch für Massensendungen nach Stettin und Swinemünde (Ortsverkehr) in Geltung gesetzt und die hiedurch entstehenden Einwirkungen auf die Frachtsätze vor-, seitwärts- und hintergelegener Stationen durch entsprechende Regulirung der letzteren beseitigt. Es ergeben sich dabei sehr bedeutende Frachtermässigungen. Die Nachträge enthalten ausserdem noch die Aufnahme einiger neuer Stationen, sowie Tarifergänzungen und Berichtigungen.

Französisch-Belgisch-Deutsch-Russischer Verkehr. Gütertarif, Theil II, Heft 1. (Tarifirung des Artikels Gashalter [Gasreservoire].) Mit dem 1. Juni 1896 neuen Stils wird der Artikel „Gashalter (Gasreservoire), auseinandergenommen, genietet und ungenietet" bezüglich der Tarifirung östlich vom Schnittpunkte sowohl für Sendungen in Mengen unter 10.000 kg als auch zu 10.000 kg aus den Differenztarifen 9 und 14 in den Differentialtarif 42 versetzt.

Deutsch-Niederländischer Eisenbahnverband. (Einbeziehung der Station Heide-Gersdorf. Mit 15. März 1896 wurde die Station Heide-Gersdorf des Eisenbahn-Directionsbezirks Breslau mit Sätzen des Specialtarifs III in den Verbandsverkehr einbezogen.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidrung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
									Kreuzer					
697	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Steine der Position 8—59 der Güterclassification im Tarife, Theil I, vom 1. Jänner 1893	Kolin St.E.G.	Schwarzbach	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarif	60·5	42·4	18·1	Im Rückvergütungswege	Original-Frachtbriefe, an das Rectorat des Redemptoristen-Collegiums in Schwarzbach als Empfänger lautend, vorzulegen bis spätest. Ende März 1897	Das Abladen der Sendungen in Schwarzbach hat die Partei zu besorgen
			Gebrannter Kalk	Prag St.E.G.	Schwarzbach	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens.			52·0	40·0	12·0			
			Chamotteplatten	Aussig St.E.G.	Schwarzbach	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10,000 kg pro Frachtbrief und Wagen.			69·1	48·4	20·7			
				Prag St.E.G.	Schwarzbach				52·0	40·0	12·0			
698	Böhmischen Commercialbahnen		Eisen aller Art der Positionen E—6, 7, 8 und 9 der Güterclassification im Tarife, Theil I, vom 1. Jänner 1893	Miröschan	Rokycan	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarif	8·8 kr.	6·0 kr.	2·8 kr.	Im Rückvergütungswege	**Bei Sendungen nach Miröschau:** Original-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Empfänger lautend; **bei Sendungen von Miröschau:** Original-Aufgabs-Recepisse, bezw. Duplicat-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Absender lautend. Die bezeichneten Documente müssen spätestens bis Ende März 1897 in Vorlage gebracht werden	
				oder vice versa										

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
699	Oesterr. Nordwestbahn	Betheiligten Verwaltungen	Cement und Kalk	Řepora	Humpoletz (L. B.)	Bei Aufgabe in vollen Wagenladungen, unter Aufrechthaltung der für die Classe C bestehenden Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, jedoch längstens bis Ende December 1896	Localtarife der betheiligten Bahnen	Besteht kein directer Frachtsatz	52 kr.		Im Kartirungswege		
700	Oesterr. Nordwestbahn	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Cellulose (Position H-29 laut Tarif-Theil I)	Zartlesdorf	Pelsdorf	Bei Aufgabe oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und verwendeten Wagen, unter Aufrechthaltung der für die Classe C bestehenden Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, jedoch längstens bis Ende December 1896	Localtarife	Besteht kein directer Frachtsatz	77 kr.		Im Kartirungswege		
701	Kaschau-Oderberger Eisenbahn	Kgl. ungar. Staatseisenbahnen	Holz der Classe C und des Specialtarifes 2	Kétegyháza loco und transito	Oderberg transito	Die Sendungen müssen nach einer Auslandsstation oder nach einer Elbe-Umschlagsstation bestimmt sein. Frachtzahlung nach dem factischen Gewichte, mindestens aber für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	L o c a l t a r i f e		74 kr.		Im Kartirungswege	In diesem Frachtsatze ist die Oderberger Ueberfuhrsgebühr bereits inbegriffen. Bei Aufgabe von Hölzern über 6·3 m Länge, wenn zu deren Verladung mehr als ein Wagen benützt wird, wird die Fracht nach dem factischen Gewichte, mindestens aber für 10.000 kg nach jedem verwendeten Wagen berechnet	
702	Südbahn-Gesellschaft	Kgl. ungar. Staatseisenbahnen	Getreide, Hülsenfrüchte und Oelsaaten	Samac loco	T r i e s t	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen und Frachtbrief	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Tarif für den Ungarisch-Adriatischen Eisenbahnverband. Theil II, Heft 2, vom 1. Jänner 1895	221	197	24	Im Kartirungswege		In dem für Samac Saveufer ausgewiesenen Satze ist die Benützungsgebühr für das Ufergeleise bereits enthalten. Dieser Satz gelangt nur für in Samac loco aufgegebene Sendungen zur Anwendung und müssen daher dieselben mit Landfuhrwerken zugeführt werden, bezw. mit Schiffen anlangen und aus diesen in die Eisenbahnwagen umgeladen werden
				Samac Saveufer					225	197	28			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
									Heller inclus. Mgb. und ungar. Steuer					
703	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Eilgüter ermässigte	Wien St.E.G. loco und trs.	Lepsény	Bei Einhaltung der für nebige Güterclassen bestehenden allgemeinen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Westungar.-Oesterr. Eisenbahn-Verband. Theil II, Heft 1	494	430	64	Im Kartirungswege		
				Wien K.F.N.B. loco					524	460	64			
				Wien K.F.N.B. trs.					516	452	64			
				Wien K.E.B. trs.					526	462	64			
			Eilgüter besonders ermässigte	Wien St.E.G. loco und trs.					494	406	88			
				Wien K.F.N.B. loco					522	434	88			
				Wien K.F.N.B. trs.					514	426	88			
				Wien K.E.B. trs.					526	438	88			
			Güter der Classe C	Wien St.E.G. loco und trs.					122	116	6			
				Wien K.F.N.B. loco					136	134	2			
				Wien K.F.N.B. trs.					132	126	6			
				Wien K.E.B. trs.					138	136	2			
			Güter des Specialtarifes 2	Wien St.E.G. loco und trs.					131	116	15			
				Wien K.F.N.B. loco					142	134	8			
				Wien K.F.N.B. trs.					141	126	15			
				Wien K.E.B. trs.					151	136	15			
			Güter des Specialtarifes 3	Wien St.E.G. loco und trs.					103	96	7			
				Wien K.F.N.B. loco					116	114	2			
				Wien K.F.N.B. trs.					113	106	7			
				Wien K.E.B. trs.					123	116	7			
				und vice versa										
									Heller inclus. Mgb. und ungar. Steuer					
704	Südbahn-Gesellschaft		Eilgüter ermässigte	Lepsény	Graz S.B.	Bei Einhaltung der für nebige Güterclassen bestehenden allgemeinen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längst. aber bis Ende December 1896	Localtarif	615	432	183	Im Kartirungswege		
			Eilgüter besonders ermässigte						615	408	207			
			Güter der Classe A						233	225	8			
			Güter des Specialtarifes 2						158	126	32			
				und vice versa										
									Heller inclus. Mgb. und ungar. Steuer					
705	Südbahn-Gesellschaft		Eilgüter, ermässigte und besonders ermässigte	Balaton-Szt. György	Graz S.B.	Bei Einhaltung der für nebige Güterclassen bestehenden allgemeinen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarif	464	364	100	Im Kartirungswege		
			Güter des Specialtarifes 2						117	112	5			
				und vice versa										

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
706	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Kohlen, mineralische, der Pos. K, 32 und P. 23 der Güterclassification des Tarif-Theiles I als Frachtgut	Gottschee-Kohlenverladestelle	Treffen	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1896	Localtarif	31 kr.	19 kr.	12 kr.	Im Kartirungswege		
707	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Holz der Pos. H, 20—1 der Güterclassification des Tarifes, Theil I	Tuchów	Mähr.-Ostrau	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1896	Tarif, Theil II, Heft 1, des Ost-Nordwestösterreichischen Eisenbahnverbandes vom 1. October 1893	Besteht kein directer Frachtsatz	36 kr.		Im Kartirungswege		
708	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Chamotteziegel der Position Z, 1 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Komotau (D.B.) loco	Dux-Liptitz	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1896	Localtarif	12 kr.	10·5 kr.	1·5 kr.	Im Kartirungswege		
709	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Holz der Pos. H, 20, Pkt. 1 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Grosswasser	Gross-Wisternitz	Bei Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens und Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1896	Localtarif	Kreuzer ö. W. 7	4·9	2·1	Im Kartirungswege		
					Olmütz (St.B.)				7	6·2	0·8			
710	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Pflastersteine aus der Pos. S, 57 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Mauthausen	Ebenfurth-Landesgrenze	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Die Sendungen müssen für Regiezwecke der Raab-Oedenburg-Ebenfurther Eisenbahn bestimmt und an eine Dienststelle dieser Bahn in Oedenburg adressirt sein. Einhaltung der einschlägigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1896	Localtarif	32 kr.	23 kr.	9 kr.	Im Kartirungswege		

Bau-Ausschreibung.

Die Ausführung eines Administrationsgebäudes für die k. k. Eisenbahn-Betriebsdirection in Pilsen ist im Offertwege zu vergeben. Die Bauvergebung erfolgt gegen einen Pauschalbetrag; nur Arbeiten unter der Normallinie werden auf Nachmass gegen Einheitspreise des Kostenvoranschlages vergütet.

Die annäherungsweisen Kosten des zur Vergebung gelangenden Gebäudes sammt Herstellung der Grenzmauern, der Trottoirs und der Canalisirung innerhalb des Gebäudes und bis zum Anschluss an die städtischen Canäle betragen abgerundet 292.940 fl. ö. W.

Die Bauarbeiten sind derart einzuleiten und durchzuführen, dass am 1. November 1896 das ganze Gebäude unter Dach gebracht ist und am 1. October 1897 der anstandslosen Benützung übergeben werden kann.

Die näheren Bestimmungen für die Einbringung der Angebote, das Offertformulare, der Kostenvoranschlag, die Baubeschreibung, die Bedingnisse und die Projectspläne können bei der k. k. Eisenbahn-Betriebsdirection in Pilsen eingesehen und, mit Ausnahme der Projectspläne, auch gegen Bezahlung bezogen werden.

Die bezüglichen Angebote, zu welchen nur die vorgeschriebenen Offertformulare verwendet werden dürfen, sind versiegelt **spätestens bis 27. April 1896, 12 Uhr Mittags,** bei der gefertigten k. k. General-Direction einzureichen. Die Offerteröffnung findet am gleichen Tage um 2 Uhr Nachmittags statt. Das Offert muss auf complete Herstellung des Administrationsgebäudes lauten, und hat der Offerent bis zum 18. Mai 1896 im Worte zu verbleiben.

Zur Danachachtung wird ausdrücklich hervorgehoben, dass nur jene Offerenten bei der Offertverhandlung auf eine Berücksichtigung ihres Angebotes zählen können, welche in einer alle Zweifel ausschliessenden Weise ihre finanzielle und technische Leistungsfähigkeit bezüglich der von ihnen zu übernehmenden Aufgabe darzuthun vermögen.

Das zu erlegende Vadium beträgt 14.700 fl. ö. W. und hat im Erstehungsfalle die Vertragscaution zu bilden.

Offerte, bei welchen eine der als Bestandtheile derselben bezeichneten und zur Einsichtnahme aufliegenden Beilagen von dem Aussteller des Offertes nicht unterschrieben wurde, oder betreffs welcher der Erlag des Vadiums nicht bis zur Frist für die Einbringung der Offerte erfolgte, ferner solche Offerte, in welchen eine gänzliche oder theilweise Aenderung der Offertgrundlagen angestrebt wird, werden als nicht eingelangt betrachtet.

Wien, im März 1896.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Verkauf von Altmaterialien.

Die im Materialmagazine Wien (Westbahnhof) und Gmünd vorräthigen Altmaterialien, und zwar: Alteisenmateriale, Altmetalle, diverse Abfälle, Maculaturpapier und alte Fässer, gelangen im Offertwege zum Verkaufe.

Nähere Angaben über die zum Verkaufe gelangenden Materialgattungen und Quantitäten sind aus den Offertformularien zu entnehmen, welche ebenso wie die Verkaufsbedingnisse bei der gefertigten k. k. Eisenbahn-Betriebsdirection (Kaiser Franz Josef-Bahnhof, Zugförderungs- und Werkstätten-Abtheilung) eingesehen, behoben oder gegen Einsendung des Porto bezogen werden können.

Die Offerte, zu deren Verfassung die hiezu aufgelegten Formulare benützt werden müssen, sind mit einem 50 kr.-Stempel versehen, versiegelt und mit der Aufschrift: „Offert auf Altmaterialien" bis längstens 15. April 1896, 12 Uhr Mittags, im Einreichungsprotokolle der gefertigten Direction abzugeben und das im § 4 der Bedingnisse vorgeschriebene Angeld bei der k. k. Betriebs-Directionscasse zu erlegen.

Jeder Offerent hat das Recht, der am nächsten Tage um 9 Uhr Vormittags stattfindenden commissionellen Offerteröffnung persönlich beizuwohnen.

Offerte, welche nach dem obigen Termine eingebracht werden, oder den Bestimmungen dieser Ausschreibung nicht entsprechen, bleiben unberücksichtigt.

Wien, im März 1896.

K. k. Eisenbahn-Betriebsdirection Wien.

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt im k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr: Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl. „ das Deutsche Reich . . . 25 Mark „ das übrige Ausland . . . 33 Frcs. Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 38. Wien, 4. April 1896. IX. Jahrgang.

Der hohen Feiertage wegen gelangt das nächste Verordnungs-Blatt am 9. April zur Ausgabe.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Concessionsurkunde vom 26. Jänner 1896*) für die schmalspurige Localbahn Rovereto-Ravazzone.

Wir Franz Joseph der Erste, von Gottes Gnaden Kaiser von Oesterreich; Apostolischer König von Ungarn, König von Böhmen, von Dalmatien, Croatien, Slavonien, Galizien, Lodomerien und Illyrien; Erzherzog von Oesterreich; Grossherzog von Krakau; Herzog von Lothringen, Salzburg, Steyer, Kärnten, Krain, Bukowina, Ober- und Nieder-Schlesien; Grossfürst von Siebenbürgen; Markgraf von Mähren; gefürsteter Graf von Habsburg und Tirol etc. etc. etc.

Nachdem die Stadtgemeinde Rovereto die Bitte um Ertheilung der Concession zum Baue und Betriebe einer schmalspurigen Localbahn von Rovereto nach Ravazzone gestellt hat, so finden Wir Uns bewogen, in Erwägung der Gemeinnützigkeit des Unternehmens der genannten Concessionärin diese Concession auf Grund des Eisenbahn-Concessionsgesetzes vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238, sowie des Gesetzes vom 31. December 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, wie folgt, zu ertheilen:

§ 1.

Wir verleihen der Concessionärin das Recht zum Baue und Betriebe einer als schmalspurige Localbahn auszuführenden Locomotiveisenbahn von Rovereto im Anschlusse an die Linie Kufstein—Ala der Südbahngesellschaft über Sacco nach Ravazzone zum Anschlusse an die Localbahn Mori-Arco-Riva am Gardasee.

§ 2.

Für die den Gegenstand der gegenwärtigen Concessionsurkunde bildende Eisenbahn werden die im Artikel V des Gesetzes vom 31. December 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, vorgesehenen Begünstigungen gewährt.

§ 3.

Die Concessionärin ist verpflichtet, den Bau der im § 1 genannten Eisenbahn sofort zu beginnen, binnen längstens einem und einem halben Jahre, vom heutigen Tage an gerechnet, zu vollenden und die fertige Bahn dem öffentlichen Verkehre zu übergeben, wie auch während der ganzen Concessionsdauer in ununterbrochenem Betriebe zu erhalten.

Ueber Verlangen der Staatsverwaltung hat die Concessionärin für die Einhaltung des vorstehenden Bautermines durch Erlag einer angemessenen Caution in zur Anlegung von Pupillengeldern geeigneten Wertheffecten Sicherheit zu leisten.

Im Falle der Nichteinhaltung der obigen Verpflichtung kann diese Caution als verfallen erklärt werden.

*) Enthalten in dem am 14. März 1896 ausgegebenen XVI. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 35.

§ 4.

Der Concessionärin wird zur Ausführung der concessionirten Eisenbahn das Recht der Expropriation nach den Bestimmungen der einschlägigen gesetzlichen Vorschriften ertheilt.

Das gleiche Recht soll der Concessionärin auch bezüglich jener etwa herzustellenden Schleppbahnen zugestanden werden, deren Errichtung von der Staatsverwaltung als im öffentlichen Interesse gelegen erkannt werden sollte.

§ 5.

Die Concessionärin hat sich beim Baue und Betriebe der concessionirten Bahn nach dem Inhalte der gegenwärtigen Concessionsurkunde und nach den vom Eisenbahnministerium aufzustellenden Concessionsbedingnissen, sowie nach den diesfalls bestehenden Gesetzen und Verordnungen, namentlich nach dem Eisenbahn-Concessionsgesetze vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238, und der Eisenbahn-Betriebsordnung vom 16. November 1851, R.-G.-Bl. Nr. 1 vom Jahre 1852, dann nach den etwa künftig zu erlassenden Gesetzen und Verordnungen zu benehmen.

In Ansehung des Betriebes wird von den in der Eisenbahn-Betriebsordnung und den einschlägigen Nachtragsbestimmungen vorgeschriebenen Sicherheitsvorkehrungen und Verkehrsvorschriften insoweit Umgang genommen werden, als dies mit Rücksicht auf die besonderen Verkehrs- und Betriebsverhältnisse, insbesondere die ermässigte Fahrgeschwindigkeit nach dem Ermessen des Eisenbahnministeriums für zulässig erkannt wird, und werden diesfalls die vom Eisenbahnministerium zu erlassenden besonderen Betriebsvorschriften Anwendung finden.

§ 6.

Die Ziffer des effectiven Anlagecapitals unterliegt der Genehmigung der Staatsverwaltung.

Hiebei hat als Grundsatz zu gelten, dass ausser den auf die Projectsverfassung, den Bau und die Einrichtung der Bahn, einschliesslich der Anschaffung des Fahrparkes, sowie zur Dotirung des von der Staatsverwaltung zu bestimmenden Reservefondes effectiv verwendeten und gehörig nachgewiesenen Kosten zuzüglich der während der Bauzeit wirklich bezahlten Intercalarzinsen keine wie immer gearteten Auslagen in Anrechnung gebracht werden dürfen.

Sollten nach Vollendung der Bahn noch weitere Neubauten ausgeführt oder die Betriebseinrichtungen vermehrt werden, so können die diesfälligen Kosten dem Anlagecapitale zugerechnet werden, wenn die Staatsverwaltung zu den beabsichtigten Neubauten oder zur Vermehrung der Betriebseinrichtungen ihre Zustimmung ertheilt hat und die Kosten gehörig nachgewiesen werden.

Das gesammte Anlagecapital ist innerhalb der Concessionsdauer nach einem von der Staatsverwaltung zu genehmigenden Tilgungsplane zu tilgen.

§ 7.

Die Militärtransporte müssen nach herabgesetzten Tarifpreisen besorgt werden. Für die Anwendung des Militärtarifes auf die Beförderung von Personen und Sachen haben die in dieser Beziehung, sowie rücksichtlich der Begünstigungen reisender Militärs bei den Oesterr. Staatsbahnen jeweilig in Kraft stehenden Bestimmungen zu gelten.

Diese Bestimmungen finden auch Anwendung auf die Landwehr und den Landsturm beider Reichshälften, auf die Landesschützen Tirols und auf die Gendarmerie, und zwar nicht nur bei Reisen auf Rechnung des Aerars, sondern auch bei dienstlichen Reisen auf eigene Rechnung zu den Waffenübungen und Controlsversammlungen.

Die Concessionärin ist verpflichtet, dem von den österreichischen Eisenbahn-Gesellschaften abgeschlossenen Uebereinkommen über die Anschaffung und Bereithaltung von Ausrüstungsgegenständen für Militärtransporte, die Leistung gegenseitiger Aushilfe mit Personale und Fahrbetriebsmitteln bei Durchführung grösserer Militärtransporte, ferner den jeweilig in Kraft stehenden Vorschriften für das Eisenbahnwesen im Kriege, sowie dem mit 1. Juni 1871 in Wirksamkeit getretenen Nachtrags-Uebereinkommen bezüglich des Transportes der in liegendem Zustande auf Rechnung des Militärärars zu Beförderung gelangenden Kranken und Verwundeten beizutreten.

Die jeweilig geltende Vorschrift für den Militärtransport auf Eisenbahnen, dann die jeweilig geltenden Vorschriften für das Eisenbahnwesen im Kriege erlangen für die Concessionärin bindende Kraft mit dem Tage der Eröffnung des Betriebes der concessionirten Bahn. Die erst nach diesem Zeitpunkte zu erlassenden und nicht durch das Reichsgesetzblatt kundzumachenden Vorschriften der erwähnten Art treten für die Concessionärin in Wirksamkeit, sobald ihr dieselben amtlich zur Kenntniss gebracht sein werden.

Diese Verpflichtungen liegen der Concessionärin nur insoweit ob, als deren Erfüllung nach Massgabe des secundären Charakters dieser Linie und der demzufolge gewährten Erleichterungen in Bezug auf Anlage, Ausrüstung und Betriebssystem durchführbar erscheint.

Die Concessionärin ist verpflichtet, bei Besetzung von Dienstposten im Sinne des Gesetzes vom 19. April 1872, R.-G.-Bl. Nr. 60, auf gediente Unterofficiere des Heeres, der Kriegsmarine und der Landwehr Bedacht zu nehmen.

§ 8.

Inwiefern ähnliche Begünstigungen, wie sie § 7 bezüglich der Militärtransporte festsetzt, Civilwachkörpern (Sicherheits-, Finanzwache u. dgl.) oder anderen öffentlichen Organen einzuräumen sind, wird in den Concessionsbedingnissen bestimmt.

§ 9.

Die Dauer der Concession mit dem im § 9, lit. b, des Eisenbahn-Concessionsgesetzes ausgesprochenen Schutze gegen die Errichtung neuer Bahnen wird auf neunzig (90) Jahre, vom heutigen Tage an gerechnet, festgesetzt, und sie erlischt nach Ablauf dieser Frist.

Die Concession kann von der Staatsverwaltung auch vor Ablauf der obigen Frist als erloschen erklärt werden, wenn die im § 3 festgesetzten Verpflichtungen bezüglich der Inangriffnahme und Vollendung des Baues, dann der Eröffnung des Betriebes nicht eingehalten werden, sofern eine etwaige Terminüberschreitung nicht im Sinne des § 11, lit. b, des Eisenbahn-Concessionsgesetzes gerechtfertigt werden könnte.

§ 10.

Die Concessionärin ist, ausser dem Falle einer ausdrücklichen Bewilligung von Seiten der Staatsverwaltung, nicht berechtigt, den Betrieb der concessionirten Eisenbahn an dritte Personen zu überlassen.

Der Staatsverwaltung bleibt das Recht vorbehalten, den Betrieb der concessionirten Bahn insbesondere in dem Falle, als dieselbe eine directe Anschlussverbindung mit einer der jeweilig vom Staate betriebenen Bahnen erlangen sollte, zu übernehmen und während der sodann noch übrigen Concessionsdauer für Rechnung der Concessionärin zu führen.

In diesem Falle sind der Staatsverwaltung die aus Anlass dieser Betriebsführung effectiv erwachsenden, eventuell pauschalmässig festzusetzenden Kosten durch die Concessionärin zu vergüten.

Im Uebrigen sind die Modalitäten dieser Betriebsführung durch einen mit der Concessionärin abzuschliessenden Betriebsvertrag zu regeln.

§ 11.

Die Concessionärin ist unter den im Artikel XII des Gesetzes vom 31. December 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, angegebenen Bedingungen und Vorbehalten verpflichtet, der Staatsverwaltung über deren Verlangen jederzeit die Mitbenützung der Bahn für den Verkehr zwischen schon bestehenden oder künftig erst herzustellenden, im Staatsbetriebe befindlichen Bahnen derart einzuräumen, dass die Staatsverwaltung berechtigt ist, unter freier Feststellung der Tarife ganze Züge oder einzelne Wagen über die mitbenützte Bahn oder einzelne Theilstrecken derselben gegen Entrichtung einer angemessenen Entschädigung zu befördern oder befördern zu lassen.

§ 12.

Die Staatsverwaltung behält sich das Recht vor, die concessionirte Bahn nach deren Vollendung und Inbetriebsetzung jederzeit unter den nachstehenden Bestimmungen einzulösen:

1. Zur Bestimmung des Einlösungspreises werden die jährlichen Reinerträgnisse der Unternehmung während der dem Zeitpunkte der Einlösung vorausgegangenen, letztabgeschlossenen sieben Jahre beziffert, hievon die Reinerträgnisse der ungünstigsten zwei Jahre abgeschlagen, und wird sodann der durchschnittliche Reinertrag der übrigen fünf Jahre berechnet.

Das im Sinne der vorstehenden Bestimmung ermittelte durchschnittliche Reinerträgniss ist sohin der Concessionärin als Entschädigung für die Einlösung der Bahn während der noch übrigen Concessionsdauer in halbjährigen, am 30. Juni und am 31. December jedes Jahres nachhinein fälligen Raten zu bezahlen.

2. Sollte jedoch die Einlösung vor Ablauf des siebenten Betriebsjahres erfolgen oder der in Gemässheit der Bestimmungen im Absatze 1 ermittelte durchschnittliche Reinertrag nicht wenigstens einen Jahresbetrag erreichen, welcher zur bedungenen Verzinsung und Rückzahlung des zum Zwecke der Geldbeschaffung aufgenommenen Darlehens innerhalb der ganzen Concessionsdauer nothwendig ist, so hat die vom Staate für die Einlösung der Bahn zu leistende Entschädigung darin zu bestehen, dass der Staat an Stelle der Concessionärin das obgedachte Darlehen bis zur vollständigen Rückzahlung desselben zu den vereinbarten Fälligkeitsterminen zur Selbstzahlung übernimmt.

3. Dem Staate wird das Recht vorbehalten, wann immer anstatt der noch nicht fälligen jährlichen Zahlungen im Sinne des Absatzes 1 eine Capitalszahlung zu leisten, welche dem Betrage des zu vier Percent per Jahr, Zins auf Zins gerechnet, discontirten Capitalswerthes der nach den Bestimmungen im Absatze 1 zu leistenden Zahlungen gleichkommt.

Falls der Staat sich zu dieser Capitalszahlung entschliesst, hat er die Wahl, dieselbe in Baarem oder in Staatsschuldverschreibungen zu leisten. Die Staatsschuldverschreibungen sind dabei mit jenem Course zu berechnen, welcher sich als Durchschnitt der an der Wiener Börse während des unmittelbar vorausgegangenen Semesters amtlich notirten Geldcourse der Staatsschuldverschreibungen gleicher Gattung ergibt.

4. Durch die erfolgte Einlösung der Bahn und vom Tage dieser Einlösung tritt der Staat gegen Ausbezahlung des Einlösungspreises ohne weiteres Entgelt in das lastenfreie Eigenthum und in den Genuss der gegenwärtig concessionirten Bahn mit allen dazu gehörigen beweglichen und unbeweglichen Sachen, einschliesslich des Fahrparks und der Materialvorräthe, sowie der etwa aus dem Anlagecapitale gebildeten Betriebs- und Reservefonds, soweit letztere nicht mit Genehmigung der Staatsverwaltung bereits bestimmungsgemäss verwendet worden sind.

§ 13.

Bei dem Erlöschen der Concession und mit dem Tage des Erlöschens tritt der Staat ohne Entgelt in das lastenfreie Eigenthum und in den Genuss der concessionirten Bahn und des sämmtlichen beweglichen und unbeweglichen Zugehörs, einschliesslich des Fahrparkes, der Materialvorräthe und der etwa aus dem Anlagecapitale gebildeten Betriebs- und Reservefonds in dem im § 12, letzter Absatz, bezeichneten Umfange.

Sowohl beim Erlöschen dieser Concession, als auch bei der Einlösung der Bahn (§ 12) behält die Concessionärin das Eigenthum des aus dem eigenen Erträgnisse der Unternehmung gebildeten Reservefonds und der etwaigen Abrechnungs-Guthaben, dann auch jener aus dem eigenen Vermögen errichteten und rücksichtlich erworbenen besonderen Anlagen und Gebäude, zu deren Erbauung oder Erwerbung die Concessionärin von der Staatsverwaltung mit dem ausdrücklichen Beisatze ermächtigt wurde, dass die Sachen kein Zugehör der Eisenbahn bilden.

§ 14.

Die Staatsverwaltung ist berechtigt, sich die Ueberzeugung zu verschaffen, dass der Bau der Bahn, sowie die Betriebseinrichtung in allen Theilen zweckmässig und solid ausgeführt werde, und anzuordnen, dass Gebrechen in dieser Beziehung hintangehalten und rücksichtlich beseitigt werden.

Die Staatsverwaltung ist auch berechtigt, durch ein von ihr abgeordnetes Organ Einsicht in die Gebahrung zu nehmen, und insbesondere die projects- und vertragsmässige Bauausführung durch auf Kosten der Concessionärin zu entsendende Aufsichtsorgane auf jede ihr geeignet erscheinende Weise zu überwachen.

Der von der Staatsverwaltung eventuell zur Ueberwachung des Bahnunternehmens zu bestellende Commissär hat auch das Recht, den Sitzungen der als Vorstand der Bahnunternehmung fungirenden Vertretung, so oft er es für angemessen erachtet, beizuwohnen und alle etwa den Gesetzen oder der Concession zuwiderlaufenden, bezw. den öffentlichen Interessen nachtheiligen Beschlüsse und Verfügungen zu sistiren; in einem solchen Falle hat jedoch der Commissär sogleich die Entscheidung des Eisenbahnministeriums einzuholen, welche ohne Aufschub erfolgen und für die Gesellschaft bindend sein soll.

§ 15.

Der Staatsverwaltung wird ferner das Recht vorbehalten, wenn ungeachtet vorausgegangener Warnung wiederholt eine Verletzung oder Nichtbefolgung einer der in der Concessionsurkunde, in den Concessionsbedingnissen oder in den Gesetzen auferlegten Verpflichtungen vorkommen sollte, die den Gesetzen entsprechenden Massregeln dagegen zu treffen und nach Umständen noch vor Ablauf der Concessionsdauer die Concession für erloschen zu erklären.

Indem Wir Jedermann ernstlich verwarnen, den Bestimmungen dieser Concession entgegen zu handeln, und der Concessionärin das Recht einräumen, wegen des erweislichen Schadens vor Unseren Gerichten auf Ersatz zu dringen, ertheilen Wir sämmtlichen Behörden, die es betrifft, den gemessenen Befehl, über die Concession und alle darin enthaltenen Bestimmungen strenge und sorgfältig zu wachen.

Zu Urkund dessen erlassen Wir diesen Brief, besiegelt mit Unserem grösseren Insiegel, in Unserer Reichshaupt- und Residenzstadt Wien am sechsundzwanzigsten Tage des Monates Jänner im Jahre des Heiles Eintausend achthundert neunzig und sechs, Unserer Reiche im achtundvierzigsten.

(L. S.) **Franz Joseph** m. p.

Badeni m. p. **Guttenberg** m. p. **Biliński** m. p.

Concessionsbedingnisse für die schmalspurige Localbahn mit Dampfbetrieb von Rovereto über Sacco nach Ravazzone zum Anschlusse an die Localbahn Mori-Arco-Riva am Gardasee.

I. Bau und Ausrüstung.

1. Allgemeine Bestimmungen.

Die projectirte Bahn von Rovereto über Sacco nach Ravazzone zum Anschlusse an die Localbahn Mori-Arco-Riva am Gardasee ist als eingeleisige Localbahn mit einer Spurweite von 0·76 m, und zwar für die auf der Strasse von Rovereto nach Sacco liegende Theilstrecke für eine vorläufige Maximal-Fahrgeschwindigkeit von 15 km und die auf eigenem Unterbaukörper liegenden Theilstrecken für eine solche von 25 km per Stunde herzustellen und auszurüsten.

Das k. k. Eisenbahnministerium behält sich übrigens vor, nach dem Ergebnisse der technisch-polizeilichen Prüfung der Linie und in Berücksichtigung der localen Umstände für einzelne Strecken, sowie auch für den Nachtverkehr noch besondere Ermässigungen der bezeichneten Fahrgeschwindigkeiten vorzuschreiben.

Im Falle, als in der Theilstrecke Rovereto—Sacco ein Rollschemelverkehr normalspuriger Güterwagen eintreten sollte, ist das vom k. k. Eisenbahnministerium vorzuschreibende Normalprofil des lichten Raumes anzuwenden; im Uebrigen ist bei Ausführung der Bahn das vom k. k. Handelsministerium genehmigte Normalprofil der Localbahn Mori-Arco-Riva am Gardasee einzuhalten.

Die Ausführung des Baues und die Einrichtung des Betriebes hat unter Beobachtung der nachstehend festgesetzten Bedingnisse auf Grund der vom k. k. Eisenbahnministerium zu genehmigenden Detailprojecte, sonstigen Baupläne, Bau- und Lieferungsbedingnisse, sowie in Gemässheit der von demselben zu erlassenden besonderen Vorschriften zu erfolgen.

Die zufolge der Bestimmungen dieser Concessionsbedingnisse vorbehaltenen Genehmigungen des k. k. Eisenbahnministeriums sind stets rechtzeitig noch vor der Durchführung der betreffenden Herstellungen und Anschaffungen einzuholen.

Die Concessionärin hat während des Baues und der Betriebsführung allen Seitens des k. k. Eisenbahnministeriums aus öffentlichen Rücksichten zu stellenden Anforderungen, sowie den Anordnungen anderer staatlicher Aufsichtsbehörden Folge zu leisten und sich nach den bestehenden allgemeinen Bau- und Polizeivorschriften zu benehmen.

In Betreff der beim Baue der Bahn verwendeten Arbeiter obliegt der Concessionärin die gleiche mittelbare Fürsorge, welche in dieser Beziehung von Seiten der k. k. Staatseisenbahn-Verwaltung zufolge der allgemeinen Bedingnisse für die Vergebung staatlicher Bahnbauarbeiten geübt wird.

Die Bestätigung des von der Concessionärin, bezw. von der Bauunternehmung zu bestellenden Bauleiters bleibt dem k. k. Eisenbahnministerium vorbehalten.

2. Trasse.

Die zu erbauende, circa 4·5 km lange Localbahn beginnt in einer, entlang der Magazins-Zufahrtsstrasse der Südbahnstation Rovereto anzulegenden Localbahnstation, überfährt unweit des Südausganges der genannten Südbahnstation die Theilstrecke Rovereto—Ala dieser Bahn, führt hierauf auf der Strasse Rovereto—Sacco bis Sacco, tritt sodann auf eigenen Unterbaukörper über, übersetzt den Etschfluss und zieht entlang desselben bis zu der östlich des Ortes Ravazzone anzulegenden gleichnamigen Station, woselbst der Anschluss an die Localbahn Mori-Arco-Riva am Gardasee durch in beide Richtungen anzulegende Bögen zu bewerkstelligen ist.

Aenderungen der im Vorstehenden festgesetzten Bahntrasse können nur mit Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums vorgenommen werden.

Geringfügige Abweichungen gegenüber den genehmigten Projecten, in Ansehung deren die Zustimmung der berührten Parteien, sowie der politischen Bezirksbehörde nachgewiesen werden kann, sind zulässig und bedürfen lediglich der rechtzeitig noch vor der Ausführung zu erstattenden Anzeige an das k. k. Eisenbahnministerium, resp. an das von diesem bestellte Bauaufsichtsorgan.

3. Anschlüsse an bestehende Bahnen; gegenseitige Wagenbenützung.

Die Concessionärin verpflichtet sich, wegen der aus Anlass der Verbindung der Localbahnstation Rovereto mit der gleichnamigen Südbahnstation herzustellenden baulichen Anlagen, sowie wegen Mitbenützung des genannten Anschlussbahnhofes, desgleichen wegen des Anschlusses an die Localbahn Mori-Arco-Riva am Gardasee und der daselbst erforderlichen Anlagen, endlich wegen Einrichtung des Betriebsdienstes beim Uebergangsverkehre eine Vereinbarung mit der General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft, bezw. mit der Verwaltung der Localbahn Mori-Arco-Riva am Gardasee anzustreben, wobei für thunlichste Erleichterung des Personenverkehres beim Uebergange von der eigenen auf die fremde Bahn Sorge zu tragen ist.

Die bezüglichen Projecte und die hierüber etwa abgeschlossenen Uebereinkommen sind dem k. k. Eisenbahnministerium zur Genehmigung vorzulegen, und unterwirft sich die Concessionärin dem Ausspruche desselben, falls eine Einigung mit den Verwaltungen der Anschlussbahnen nicht erzielt werden könnte.

Ebenso unterwirft sich die Concessionärin der Entscheidung des k. k. Eisenbahnministeriums, wenn mit der Verwaltung der Localbahn Mori-Arco-Riva am Gardasen ein Einverständniss über die eventuelle gegenseitige Wagenbenützung nicht erzielt werden sollte.

4. Anschluss von Eisenbahnen niederer Ordnung und von Schleppbahnen.

Die Concessionärin ist verpflichtet, die Einmündung von Eisenbahnen niederer Ordnung (Local- und Kleinbahnen), dann von Schleppbahnen (Bergwerks-, Industrie- und Waldbahnen) auf die für den Betrieb der Localbahn mindest lästige Art gegen Vergütung der erwachsenden Selbstkosten zu gestatten.

Falls über die Bedingungen der Einmündung solcher Bahnen, sowie über die Mitbenützung bestehender Anlagen der Localbahn und die Einrichtung des Betriebsdienstes im Uebergangsverkehre, endlich über die gegenseitige Wagenbenützung ein Einverständniss zwischen den betheiligten Unternehmungen nicht zu Stande kommen sollte, bleibt die Festsetzung dieser Bedingungen dem k. k. Eisenbahnministerium vorbehalten.

Bei den Vereinbarungen für den Anschluss von Schleppbahnen soll thunlichst auf die grundsätzlichen Bestimmungen des bezüglichen Formulares der k. k. Staatseisenbahn-Verwaltung Bedacht genommen werden; beabsichtigte Abweichungen hievon sind bei Vorlage der Vereinbarungen an das k. k. Eisenbahnministerium zu erläutern.

5. Grunderwerb.

Die definitiv für die Bahn zu erwerbenden Grundflächen haben nebst dem eigentlichen Bahnkörper auch alle zu dessen sicherem Bestand oder zur geregelten Betriebführung erforderlichen Nebenanlagen, sowie auf jeder Seite der Bahn einen Schutzstreifen zu umfassen, dessen Breite je nach der Construction des Bahnkörpers, insbesondere mit Rücksicht auf die Böschungsverhältnisse desselben, mit 0·5 bis 1 m zu bemessen ist.

Bei den Stationen ist rücksichtlich des Umfanges der für die Bahn zu erwerbenden Grundflächen auf die Ermöglichung einer zukünftigen Vergrösserung dieser Anlagen thunlichst Bedacht zu nehmen.

Zu solchen Bauanlagen (Uferschutzbauten etc.), welche von der Bahn zu erhalten sind und von dieser oder von bestehenden öffentlichen Wegen nicht zugänglich sind, ist der jederzeit ungehinderte Zutritt für die Bahnorgane zu sichern.

6. Unterbau.

Die Halbmesser der Bögen in der freien Bahn dürfen nicht weniger als 60 m betragen.

Ausnahmen hievon sind nur in einzelnen, durch besondere Umstände begründeten Fällen zulässig und unterliegen der Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums.

Bezüglich der Uebergangscurven, dann der Längen der Zwischengeraden bei Contrabögen, ferner hinsichtlich der Spurerweiterung in Bögen und der Ueberhöhung des äusseren Schienenstranges in denselben, schliesslich betreffs Anordnung der Gefällsbrüche sind die diesbezüglich im k. k. Eisenbahnministerium geltenden Vorschriften zu beachten.

Die Anordnung der Uebergangscurven in den Bögen vom Halbmesser 300 Meter bis 100 Meter hat unter Zugrundelegung der Constante 3000 und in den Bögen vom Halbmesser 100 Meter bis 60 Meter unter Anwendung der Constante 1500 in jenen Strecken zu erfolgen, in welchen die Fahrgeschwindigkeit 15 Kilometer per Stunde überschreitet.

Als grösste durchschnittliche Neigung der für die Leistungsfähigkeit der Bahn massgebenden Strecken wird 25 Permille festgesetzt.

In den Bögen hat eine Ermässigung der durchschnittlichen Bahnneigung im Sinne der vom k. k. Eisenbahnministerium hinausgegebenen Vorschrift über die Legung der Bahnnivellette zur Ausführung zu gelangen.

Die Stationen und Haltestellen mit Nebengeleisen sind womöglich horizontal anzulegen, und soll die Neigung der Bahn in denselben in der Regel 2·5 Permille nicht übersteigen.

Ausnahmen hievon unterliegen der besonderen Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums.

Der geringste Abstand der Geleise in den Stationen, von Mitte zu Mitte gemessen, hat im Allgemeinen 3·6 m zu betragen.

Bei Anlage von Einsteigplätzen zwischen den Geleisen, sowie bei Heizhausgeleisen, endlich bezüglich jener Stationsgeleise, auf welchen etwa ein Rollschemelverkehr stattfindet, ist dieser Abstand auf wenigstens 4 m zu vergrössern.

Im Anschlussbahnhofe muss die Mitte des normalspurigen Ueberladegeleises von der Mitte des nächsten schmalspurigen Nebengeleises mindestens 3 m entfernt sein.

Der Unterbau hat, insoweit die Bahn auf eigenem Unterkörperbau geführt wird, in der Regel sowohl bei Dämmen als in Einschnitten eine Kronenbreite von 3 m zu erhalten.

In Strecken unter besonders schwierigen Bauverhältnissen ist gestattet, den Unterbaukörper mit einer Kronenbreite von 2·8 m auszuführen.

Wenn Steinbankette zur Ausführung gelangen, welche gleichzeitig als Grabenmauern dienen, hat die Entfernung der äusseren Oberkante des Bahnplanums von der Geleiseachse mindestens 1·4 m zu betragen.

Das Böschungsverhältniss der Dämme und Einschnitte ist entsprechend der Materialbeschaffenheit zu wählen.

Alle Aufdämmungen sind mit Rücksicht auf eintretende Setzungen mit einer der Dammhöhe und Materialbeschaffenheit angemessenen Ueberhöhung und Erbreiterung der Dammkrone auszuführen.

Ausserdem haben auch alle Bahnstrecken in Krümmungen von 100 oder weniger als 100 m Radius eine entsprechende Erbreiterung der Bahnkrone zu erhalten.

In gewöhnlichen Erdeinschnitten, sowie in Einschnitten mit Futter-, bezw. Verkleidungsmauern oder beiderseitigen Grabenmauern muss die Sohle des Seitengrabens eine Breite von mindestens 0·3 m, in Felseinschnitten eine Breite von mindestens 0·35 m erhalten.

In Felseinschnitten von mehr als 5 m Tiefe ist die normale Sohlenbreite des Seitengrabens der jeweiligen Einschnittstiefe angemessen zu vergrössern.

Die normale Tiefe des Seitengrabens ist derart zu bemessen, dass der Abstand von der Schienenunterkante bis zur Grabensohle in allen Fällen mindestens 0·5 m beträgt.

Die Böschungen der Einschnitte und Aufdämmungen sind zu besämen und eventuell angemessen zu versichern, so dass deren Haltbarkeit gewährleistet erscheint.

In jenen Strecken, wo der Bahnkörper der Inundirung durch seitliche Wasserläufe ausgesetzt ist, muss die Unterbaukrone in der Regel mindestens 1 m über den localen höchsten Wasserstand gelegt werden.

Bei der Anlage, Berechnung und Ausführung der Eisenbahnbrücken, Bahnüberbrückungen und Zufahrtsstrassenbrücken ist im allgemeinen die hinsichtlich solcher Objectsherstellungen erlassene Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 15. September 1887, R.-G.-Bl. Nr. 109, bezw. bei Verwendung von Flusseisen auch die Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 29. Jänner 1892, R.-G.-Bl. Nr. 28, massgebend; ferner sind in jedem Falle die im Jahre 1892 im Verlage der k. k. Hof- und Staatsdruckerei in Wien erschienenen „Grundsätzlichen Bestimmungen für die Lieferung und Aufstellung eiserner Brücken in der vom k. k. Handelsministerium genehmigten Fassung“ zu beobachten.

Bezüglich der den Berechnungen der Brückenconstructionen zugrunde zu legenden Verkehrslasten werden Seitens des k. k. Eisenbahnministeriums besondere Vorschriften ertheilt werden. In Strecken mit Rollschemelverkehr ist bei den Unterbauobjecten das benutzbare Brückenplanum entsprechend zu verbreitern.

Die Widerlager aller neu auszuführenden Brücken und Durchlässe sind aus Mauerwerk herzustellen.

Bei den in der Theilstrecke Rovereto—Sacco von der Bahn mitbenützten Strassenobjecten muss unbeschadet der sonstigen von der zuständigen Strassenbehörde diesbezüglich getroffenen Bestimmungen auf jeder Seite des passirenden Zuges ein Raum von mindestens 0·7 Meter Breite, in Planumhöhe gemessen, frei bleiben.

Ueberfahrten können aus Holz auf gemauerten Sockeln hergestellt werden.

Bei den bis zur Bahnkrone reichenden, offenen, ausschliesslich dem Bahnverkehre dienenden Unterbauobjecten bis einschliesslich 4 m Einzellichtweite (in der Bahnrichtung gemessen) dürfen Tragconstructionen von Holz angewendet werden; bei allen offenen Unterbauobjecten mit grösseren Lichtweiten sind Eisenconstructionen zu verwenden.

Der Abstand der tiefsten Theile der Tragconstruction offener Unterbauobjecte von dem localen höchsten Wasserstande soll bei Flüssen und Wildbächen in der Regel mindestens 1 m betragen.

Die lichte Höhe der Durchfahrten hat bei Reichs-, Landes- und Bezirksstrassen nicht unter 4 m, bei sonstigen öffentlichen Fahrwegen nicht unter 3·2 m und, insoweit nur Verkehrszwecke in Frage kommen, auch nie mehr als 4·5 m zu betragen.

7. Strassenbenützung.

Hinsichtlich der im Einvernehmen mit dem k. k. Eisenbahnministerium zu treffenden Detailbestimmungen für die Benützung der Strasse von Rovereto nach Sacco zur Anlage der Bahn ist die Zustimmung der zuständigen Strassenbehörde einzuholen und dem k. k. Eisenbahnministerium nachzuweisen.

Bei bestehenden und von der Bahn mitzubenützenden Strassenobjecten ist der Nachweis ihrer Tragfähigkeit für Bahnzwecke zu liefern, eventuell wird die Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums für die im Einverständniss mit den zuständigen Strassenbehörden aus diesem Anlasse projectirten Aenderungen, bezw. Verstärkungen einzuholen sein.

8. Oberbau.

Der Oberbau ist mit Holzquerschwellen im Systeme des schwebenden Stosses unter Anwendung eingeklinkter Winkellaschen auszuführen.

Die Schienen sind aus Flussstahl zu erzeugen, und soll deren Gewicht per laufendes Meter mindestens 17·9 kg betragen.

Auf eine Schienenlänge von 9 m sind 11 Schwellen einzulegen.

Die Schwellen müssen mindestens folgende Dimensionen besitzen: Länge 1·6 m, obere Breite 14 cm, untere Breite 20 cm und Höhe 13 cm.

Die Vertheilung des Kleinmateriales hat in der Weise zu erfolgen, dass in der Geraden und in Bögen bis zum Halbmesser von 500 m auf eine Schienenlänge von 9 m sechs Unterlagsplatten und in Bögen von 150 m Halbmesser und darunter, ferner in allen Strecken mit 25 Permille Steigung 22 Platten mit je 3 Nägeln entfallen.

Innerhalb jener Strecke, woselbst die von Rovereto nach Sacco führende Strasse für die Bahnanlage mitbenützt wird, ist ein Rillenschienen-Oberbau zu verwenden.

Die Construction desselben, sowie die weiteren Details der Oberbauconstruction in den sonstigen Bahnstrecken sind dem k. k. Eisenbahnministerium zur Genehmigung vorzulegen.

Der Schotterkörper hat, insoweit die Bahn auf eigenem Unterbaukörper geführt wird, sowohl auf Dämmen als in Einschnitten ohne Grabenmauern eine Breite von 2 m, in der Höhe der Schienenunterkante gemessen, zu erhalten.

Die Stärke des Schotterbettes unterhalb der Schienenunterkante hat auf Dämmen und in Einschnitten mindestens 0·25 m zu betragen, und gilt dieses Mass in Bögen vom Fusse der inneren Schiene.

9. Hochbauten.

Sämmtliche Hochbauten sind in einem den Verkehrsbedürfnissen entsprechenden Ausmasse unter Bedachtnahme auf die Bestimmungen der Landes-Bauordnung und im Einklange mit den localen Interessen herzustellen.

Das Aufnahmsgebäude der Stationen, sowie alle für die Unterbringung des Bahnpersonals bestimmten Hochbauten sind in Stein- oder Ziegelbau, im Uebrigen aber den localen Verhältnissen angemessen zu erbauen.

Kleinere Warteräume in den Stationen, sowie die Hochbauten für den Zugförderungs- und Werkstättendienst können aus Riegelmauerwerk, Warteräume in Haltestellen, ferner die Hochbauanlagen für den Güterdienst aus Riegelmauerwerk oder ganz aus Holz hergestellt werden.

Alle in Riegelmauerwerk oder Holz ausgeführten Bahngebäude haben eine Untermauerung zu erhalten.

Wärterhäuser oder Unterkunftshäuser für das ambulante Streckenpersonal gelangen in der freien Bahn nur dort zur Ausführung, wo solche durch das k. k. Eisenbahnministerium in speciellen Fällen angeordnet werden, oder sofern für die Unterkunft des Streckenpersonals nicht durch Einmiethung Vorsorge getroffen werden kann.

10. Abschluss und Abtheilung der Bahn.

Die Ausführung von Stations- und Bahneinfriedungen, sowie von Wegschranken wird auf solche Stellen beschränkt, wo eine Gefährdung des Bahnverkehres oder der Anrainer zu befürchten steht.

Alle Wegübersetzungen in Schienenhöhe erhalten beiderseits des Geleises Warnungstafeln mit der Inschrift: „Achtung auf den Zug".

Ausserdem sind bei solchen Uebersetzungen, welche stärker benützt werden oder bei welchen die Fernsicht beschränkt ist, auf eine Entfernung von 200 m je nach den örtlichen Verhältnissen einerseits oder beiderseits der Rampe Avisosäulen für den Locomotivführer aufzustellen.

An allen Hauptbruchpunkten der Bahnneigungen sind Neigungszeiger anzubringen.

Bei den Bruchpunkten kurzer Zwischenneigungen oder solcher Zwischenneigungen, welche von der durchschnittlichen, in der betreffenden Strecke angewendeten Bahnneigung nicht wesentlich abweichen, können Neigungszeiger entfallen.

Längs der Bahn sind in Abständen von 100 zu 100 m Pflöcke oder Steine, bezw. von 1000 zu 1000 m Kilometersteine zu versetzen.

Die definitiven Grenzen des Bahneigenthums sind durch Grenzsteine zu markiren.

11. Stationen.

Die Entfernung, Länge und Geleisezahl der Stationen und Haltestellen, sowie die Entfernung und Leistungsfähigkeit der Wasserstationen, ferner das Anlageverhältniss etwaiger Militär-Verladerampen und deren Zufahrtsstrassen ist nach Massgabe der diesfalls Seitens des k. k. Eisenbahnministeriums ergehenden Weisungen zu bemessen.

Die Verfassung der Detailprojecte für die in den Stationen herzustellenden Oberbau-, Wasserbeschaffungs- und Hochbauanlagen hat im Einvernehmen mit der Localbahn Mori-Arco-Riva am Gardasee als betriebführende Bahnverwaltung zu erfolgen. Insofern hierüber eine Einigung nicht erzielt werden sollte, unterwirft sich die Concessionärin der Entscheidung des k. k. Eisenbahnministeriums.

Sämmtliche Stationen und Haltestellen mit permanenten Dienstposten haben Passagieraborte zu erhalten.

In Haltestellen ist ein gedeckter Warteraum herzustellen, insofern nicht auf Grund der bei der politischen Begehung getroffenen Bestimmungen hievon vorläufig abgesehen wird.

Die Namen der Stationen und Haltestellen sind durch entsprechende Aufschriften ersichtlich zu machen. Bei Aufnahmsgebäuden ist dieser Name sowohl an der Hauptfront, bezw. an den Veranden, als auch an beiden Seiten anzubringen.

12. Betriebseinrichtungen.

Die Bahn ist mit einer Telegraphen-Sprechleitung oder Telephonleitung zu versehen, in welche sämmtliche Stationen und permanent besetzten Haltestellen einzuschalten sind.

Für den Fall, als diese Leitungen durch Staatsorgane auf Kosten der Concessionärin hergestellt werden sollten, has sich dieselbe rechtzeitig an die k. k. Post- und Telegraphen-Direction in Insbruck zu wenden.

Für den Betrieb sind die durch die Signalordnung vorgeschriebenen optischen und akustischen Signalmittel beizustellen.

Die Bahn ist mit den für den Betriebs-, Bahnerhaltungs-, Zugförderungs- und Werkstättendienst erforderlichen Inventargegenständen, sowie mit den entsprechenden Reservematerialien auszurüsten.

Hinsichtlich der Art und des Ausmasses dieser Inventargegenstände und Reservematerialien bleibt, unbeschadet der hierüber im Bau- und Betriebsvertrage zu treffenden Bestimmungen, die Entscheidung dem k. k. Eisenbahnministerium vorbehalten.

13. Fahrbetriebsmittel.

An Fahrbetriebsmitteln sind mindestens anzuschaffen:

1. eine Locomotive mit je drei gekuppelten Achsen;
2. drei Personenwagen;
3. vier gedeckte Lastwagen.

Die Belastung einer Locomotivachse darf in voll ausgerüstetem Zustande 6·4 t nicht überschreiten.

Der Mechanismus der Locomotive muss nach Art der Tramwaymaschinen verdeckt und überhaupt derart eingerichtet sein, dass ein Herausfallen glimmender Coaks- und Kohlenstücke, sowie ein Entfliegen von Funken sicher vermieden wird. Während des Durchfahrens von Ortschaften darf nur mit Coaks gefeuert werden.

Die Pläne für sämmtliche neu anzuschaffenden Fahrbetriebsmittel unterliegen der Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums, und ist bei deren Verfassung jenen Bestimmungen der Verordnungen des k. k. Handelsministeriums vom 1. Februar 1887, Z. 2840 („Centralblatt für Eisenbahnen und Dampfschiffahrt“ Nr. 15 ex 1887), und vom 1. August 1892, Z. 32.904 („Verordnungs-Blatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt“ Nr. 87 ex 1892), Rechnung zu tragen, welche sinngemäss auch für Schmalspurbahnen Geltung besitzen.

Die Vorlage der schematischen, mit den erforderlichen Angaben über die grösste Breite, Höhe und Länge, sowie über die Achsdrücke und Achsenentfernungen der Fahrbetriebsmittel versehenen Skizzen für den Fahrpark hat gleichzeitig mit jener der Projectspläne für die Unterbauobjecte und den Oberbau der Bahn zu erfolgen.

14. Berücksichtigung inländischer Werke.

Alle Baumaterialien, ferner die Schienen und sonstigen Bahnbestandtheile, sowie sämmtliche Fahrbetriebsmittel und Ausrüstungsgegenstände sind ausschliesslich aus inländischen Werken oder Fabriken zu beschaffen.

Bei der Vergebung von Fahrbetriebsmitteln und Ausrüstungsgegenständen ist insbesondere auch darauf Bedacht zu nehmen, dass die einzelnen zur Verwendung gelangenden Materialien oder Bestandtheile inländischen Bezugsquellen entstammen.

Eine Ausnahme von diesen Bestimmungen kann von Seiten des k. k. Eisenbahnministeriums insofern zugestanden werden, als nachgewiesen werden sollte, dass inländische Werke oder Fabriken nicht in der Lage wären, die bezüglichen Lieferungen unter den gleichen Bedingungen hinsichtlich des Preises, der Qualität und der Lieferzeit, wie diese von ausländischen Werken oder Fabriken angeboten werden, zu bewerkstelligen.

15. Wahrung der Interessen der Sicherheit des Eisenbahnbestandes bei der Anlage, Erhaltung, Benützung und Auflassung von Teichen.

Die Concessionärin hat diesfalls den Bestimmungen des Erlasses des k. k. Handelsministeriums vom 23. Mai 1894, Z. 13.130 („Verordnungs-Blatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt“ Nr. 138 ex 1894), zu entsprechen.

16. Behandlung von archäologischen und kunsthistorischen Fundgegenständen.

Archäologische und kunsthistorische Funde, welche bei den Bauarbeiten gemacht werden sollten, sind sofort der k. k. Centralcommission für Erforschung und Erhaltung der Kunst- und historischen Denkmale in Wien anzuzeigen.

Die Concessionärin hat diesfalls den Bestimmungen der Erlässe des k. k. Handelsministeriums vom 6. Mai 1889, Z. 18.032, und vom 7. September 1894, Z. 48.166 („Verordnungsblatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt“ Nr. 60 ex 1889, bezw. Nr. 128 ex 1894), zu entsprechen und den Anordnungen der genannten k. k. Centralcommission gewissenhaft Folge zu leisten.

II. Betrieb.

1. Personen- und Gütertarife.

Die Tarife für den Personen- und Gütertransport, die Waarenclassification und alle auf den Frachtentransport bezüglichen Nebenbestimmungen unterliegen der Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums, wobei einerseits auf die öffentlichen Rücksichten, andererseits auf eine ausreichende Rentabilität des Bahnunternehmens Bedacht genommen werden soll.

Der die gemeinsamen Bestimmungen für den Transport von Eil- und Frachtgütern, sowie von lebenden

Thieren, Fahrzeugen und Leichen enthaltende Tariftheil I der österreichisch-ungarischen Eisenbahnen wird über Verlangen des k. k. Eisenbahnministeriums auch auf die gegenwärtig concessionirte Localbahn Anwendung zu finden haben. Auch wird die Concessionärin sich den Anordnungen wegen des Beitrittes zu einem eventuell zu erstellenden Tariftheile I für den Personenverkehr zu fügen haben.

Die einzuhebenden Fahr- und Frachtpreise und sonstigen Gebühren dürfen nur in der jeweiligen gesetzlichen Landeswährung ohne Agiozuschlag berechnet werden.

Sobald die Bahn in zwei auf einander folgenden Betriebsjahren ein Reinerträgniss von mindestens sechs Percent des Anlagecapitals geliefert hat, kann das k. k. Eisenbahnministerium eine verhältnissmässige Herabsetzung der bis dahin in Kraft gestandenen Tarifsätze anordnen.

Dem k. k. Eisenbahnministerium bleibt ferner vorbehalten, im geeigneten Zeitpunkte die im Interesse der österreichischen Mühlenindustrie etwa gebotenen Verfügungen hinsichtlich der tarifarischen Behandlung von Getreide und Mehl zu treffen.

2. Nothstandstarife.

In Fällen eines Nothstandes und aussergewöhnlicher Theuerung von Lebensmitteln für Menschen und Nutzthiere in den im Reichsrathe vertretenen Königreichen und Ländern ist der Eisenbahnminister berechtigt, nach Erforderniss die einschlägigen Frachtpreise herabzumindern.

3. Leistungen für die Postanstalt.

Die Concessionärin ist verpflichtet, die Post und die Postbediensteten mit allen fahrplanmässigen Personen- und gemischten Zügen zu befördern.

Für diese, sowie für sonstige Leistungen zu Zwecken der Postanstalt kann die Concessionärin ein angemessenes, im Wege der Vereinbarung festzustellendes Entgelt in Anspruch nehmen.

Die Feststellung der Fahrpläne der zur Postbeförderung benützten Züge hat nach den jeweilig bestehenden Vorschriften mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde zu erfolgen.

Sollten für die Ausübung des Postdienstes in den Stationen besondere Localitäten erforderlich werden, so wird eine besondere Vereinbarung bezüglich der in Form eines Miethzinses zu leistenden Entschädigung für die Benützung dieser von der Concessionärin beizustellenden Räumlichkeiten zu treffen sein.

Die innere Einrichtung, Reinigung, Beleuchtung und Beheizung dieser Räumlichkeiten obliegt der Postverwaltung.

Correspondenzen, welche in Beziehung auf die Verwaltung der Eisenbahn zwischen der Direction oder dem Vorstande der Eisenbahnunternehmung und ihren untergeordneten Organen oder von diesen unter einander geführt werden, dürfen durch die Bediensteten der Bahnanstalt befördert werden.

4. Leistungen für die Staatstelegraphenanstalt.

Die Concessionärin übernimmt die Verpflichtung, die für den Bahnbetrieb und die Signalisirung erforderlichen Telegraphenleitungen auf eigene Kosten entweder nach Anordnung oder durch Vermittlung der Staatstelegraphenanstalt herzustellen, einzurichten und zu erhalten, und diese Telegraphenleitungen gegen eine zu vereinbarende billige Entschädigung auch für Staats- und Privatcorrespondenz verwenden zu lasseu.

Der Staatsverwaltung steht es frei, selbstständige Leitungen auf dem von der Concessionärin eingelösten oder sonst für Bahnzwecke benützten Grund und Boden ohne jede Vergütung oder Entschädigung anzulegen und im Falle der Anlegung einer selbstständigen Bahnbetriebsleitung diese Drähte der Staatstelegraphen an den Stützpunkten dieser Leitung anzubringen.

Zur Beaufsichtigung und Instandhaltung solcher Staatslinien, insoweit diese letztere nicht besondere Fachkenntnisse erfordert, hat die Concessionärin durch das Bahnpersonal unentgeltlich mitzuwirken.

Die Concessionärin ist ferner verpflichtet, auf der concessionirten Bahn die Materialien und Requisiten der Staatstelegraphenanstalt nach den für Militärtransporte giltigen Tarifsätzen zu befördern, in den Stationen unentgeltlich zu lagern und zu verwahren.

Die Concessionärin ist schliesslich verpflichtet, sich bezüglich der concessionirten Bahn auch der in Aussicht genommenen, im Verordnungswege durchzuführenden Regelung der Beziehungen der Staatstelegraphenanstalt zu den Localbahnen zu unterwerfen.

5. Unentgeltliche Beförderung von Staatsbediensteten bei Dienstreisen.

Staatsbeamte, Angestellte und Diener, welche im Auftrage der die Aufsicht über die Verwaltung und den Betrieb der Eisenbahnen führenden Behörden oder zur Wahrung der Interessen des Staates in Folge der Concession oder aus Gefällsrücksichten die Eisenbahn benützen und sich mit den vom k. k. Eisenbahnministerium zum Zwecke ihrer Legitimation auszustellenden amtlichen Certificaten ausweisen, müssen sammt ihrem Reisegepäcke unentgeltlich befördert werden.

6. Beförderung der Civilwachkörper.

Für die Beförderung der Civilwachkörper (Sicherheitswache, Finanzwache etc.) haben die für Militärtransporte geltenden ermässigten Tarifsätze analoge Anwendung zu finden.

7. Beförderung von Schüblingen und Sträflingen.

Schüblinge, Sträflinge und sonstige auf öffentliche Kosten zwangsweise zur Beförderung gelangende Personen, sowie deren Escorte, letztere auch auf der Rückfahrt, sind zu der hiefür jeweilig bei den k. k. Staatsbahnen geltenden ermässigten Fahrgebühr zu befördern.

Für derlei Transporte, welche stets in abgesonderten Coupés untergebracht werden müssen, sind mit den competenten Behörden bestimmte Tage und Züge zu vereinbaren.

8. Sendungen für Zwecke der Staats-Pferdezuchtanstalten.

Die für Zwecke der Staats-Pferdezuchtanstalten veranlassten Sendungen und deren Begleitung geniessen, insoweit hiefür nicht besondere Begünstigungen festgesetzt sind, die für Militärtransporte geltenden ermässigten Tarifsätze.

9. Gesetzliche Regelung der Tarife und öffentlichen Leistungen.

Die Regelung der Personen- nnd Frachtentarife (Z. 1 und 2), sowie der Leistungen für öffentliche Zwecke (Z. 3 bis 8) bleibt der Gesetzgebung jederzeit vorbehalten. Einer solchen Regelung hat die Concessionärin sich zu unterwerfen.

Wien, am 14. Februar 1896.

Der k. k. Eisenbahnminister:
Guttenberg m. p.

Verordnung des Handelsministeriums vom 19. März 1896,*) womit die im II. Abschnitte B II der provisorischen Schiffahrts- und Strompolizeiordnung für die Donau enthaltenen, mit der Verordnung des Handelsministeriums vom 29. April 1885, R.-G.-Bl. Nr. 62, erlassenen Bestimmungen für die Durchfahrt der Ruderfahrzeuge und Dampfschiffe durch die Steiner Donaubrücke ausser Kraft gesetzt werden.

Im Einvernehmen mit den k. k. Ministerien des Innern und des Ackerbaues werden die im II. Abschnitte lit. B II, der provisorischen Schiffahrts- und Strompolizeiordnung für die Donau enthaltenen, mit der Verordnung des Handelsministeriums vom 29. April 1885, R.-G.-Bl. Nr. 62, erlassenen Bestimmungen für die Durchfahrt der Ruderfahrzeuge und Dampfschiffe durch die Steiner Donaubrücke ausser Kraft gesetzt.

Diese Verordnung tritt mit dem Tage ihrer Kundmachung in Wirksamkeit.

Glanz m. p.

*) Enthalten in dem am 31. März 1896 ausgegebenen XX. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 44.

Aus den Entscheidungen des Verwaltungs-Gerichtshofes.

In der Unterlassung einer Entscheidung, welche nach der Sachlage eine Rechtswirkung nicht äussern kann, ist eine Rechtsverletzung nicht zu erblicken.

Der k. k. Verwaltungsgerichtshof hat über die Beschwerde der Stadtgemeinde Wien gegen die Entscheidung des k. k. Handelsministeriums vom 14. September 1894, Z. 2530, betreffend die Ablehnung einer meritorischen Entscheidung in Angelegenheit der Sommerfahrordnung der Wiener Tramway-Gesellschaft, nach der am 3. Jänner 1896 durchgeführten öffentlichen mündlichen Verhandlung zu Recht erkannt:

Die Beschwerde wird als unbegründet abgewiesen.

Entscheidungsgründe.

Mit dem Erlasse der Statthalterei in Wien vom 29. April 1894, Z. 30.396, wurde die für die Zeit vom 1. Mai bis 1. October 1894 giltige Sommerfahrordnung der Wiener Tramway-Gesellschaft genehmigt, nachdem die Gemeinde Wien, vorher zur Aeusserung über den Entwurf dieser Fahrordnung aufgefordert, sich mit demselben nicht einverstanden erklärt und eine Reihe von Abänderungsvorschlägen gemacht hatte, welche sämmtlich auf eine Erweiterung und Verdichtung des Verkehres der Wiener Tramway-Gesellschaft abzielten. Der dagegen von der Gemeinde Wien eingebrachte Recurs wurde vom Handelsministerium mit der Entscheidung vom 14. September 1894, Z. 2530, dahin erledigt, dass grundsätzlich daran festgehalten werden muss, dass jede Fahrordnung schon vor dem Zeitpunkte ihrer Activirung endgiltig festgestellt sei und das Handelsministerium daher im Interesse des die Pferdebahn benützenden Publicums es für geboten erachtet, an der nun einmal in Kraft getretenen Fahrordnung nicht abermals Aenderungen vorzunehmen.

Die beschwerdeführende Gemeinde erblickt darin die Ablehnung einer meritorischen Entscheidung über ihr Recursbegehren.

Der Verwaltungsgerichtshof konnte sich dieser Anschauung nicht anschliessen, denn mit dem angefochtenen Erlasse ist eine meritorische Entscheidung nicht abgelehnt, sondern vielmehr dahin getroffen, dass an der Fahrordnung nichts mehr geändert wird, dieselbe also bestätigt bleibt. In der Begründung wird nur gesagt, dass dies aus dem Grunde geschehe, weil an der einmal geltenden Fahrordnung im Interesse des Publicums nichts mehr geändert werden soll.

Nun hat die Gemeinde in ihrem Recurse nicht die Verletzung eines ihr zustehenden Rechtes, sondern lediglich Rücksichten des öffentlichen Interesses für ihre auf die Abänderung der Fahrordnung hinzielenden Vorschläge geltend gemacht, und wenn hienach das Handelsministerium erkannt, dass die Stabilität des Fahrplanes in einer Periode alle anderen und auch die von der Gemeinde geltend gemachten Rücksichten überwiege, so wird darin eine Rechtsverletzung auch von der Gemeinde nicht erblickt, zumal bei Fällung der angefochtenen Recursentscheidung (am 14. September 1894) die Geltungsperiode der Fahrordnung zum grössten Theile, bei Zustellung desselben (am 4. October 1894) aber zur Gänze verstrichen, in dem letzteren Zeitpunkte also die Realisirung einer dem Recurse stattgebenden Entscheidung physisch unmöglich war.

Die Rücksicht auf die Stabilität der Fahrordnung, beziehungsweise die physische Unmöglichkeit einer Aenderung derselben waltete nun allerdings zu der Zeit nicht ob, als die Gemeinde, noch vor Activirung der Fahrordnung, ihre Abänderungsvorschläge an die Statthalterei

erstattet hatte, und deshalb glaubt die Gemeinde, „einen Anspruch darauf zu haben, dass die Berufungsinstanz ohne Rücksicht darauf, ob die Berufung noch einen praktischen Nutzen haben kann oder nicht, sich meritorisch darüber ausspreche, ob die Berufung begründet war oder nicht.“

Es muss auch zugegeben werden, dass im Allgemeinen die Entscheidung über ein Parteibegehren jenen Sachverhalt zur Grundlage zu nehmen hat, welcher zur Zeit der Anbringung desselben vorgelegen ist, dass somit auch die über ein Rechtsmittel ergehende Entscheidung auf die Basis des Erkenntnisses erster Instanz zurückzugehen hat.

Allein andererseits muss festgehalten werden, dass es sich hier — schon nach dem Inhalte der von der Gemeinde Wien erstatteten Aeusserung — nicht um die Feststellung subjectiver Rechte dieser Gemeinde, sondern um die Geltendmachung der von ihr vertretenen Verkehrsinteressen anlässlich eines Verwaltungsactes handelte, welcher lediglich auf die den jeweiligen thatsächlichen Verhältnissen angemessene Wahrnehmung öffentlicher Interessen abzielt.

Eine in dieser Angelegenheit vom Handelsministerium wann immer getroffene Verfügung wäre daher zu Gunsten der Gemeinde Wien gegen die Staatsverwaltung nicht in Rechtskraft erwachsen, so dass durch dieselbe sich die Staatsverwaltung der Gemeinde Wien gegenüber nicht des Rechtes begeben hätte, Aenderungen der Fahrordnung nachträglich zu genehmigen.

Mit einer Entscheidung, wie sie die Gemeinde anstrebt, hätte also das Handelsministerium wohl aussprechen müssen, dass und warum zur Zeit des Anbringens der Gemeinde ihre Forderungen hätten erfüllt oder nicht erfüllt werden können, das Handelsministerium hätte aber gleichzeitig beigefügt, dass diese Forderungen zur Zeit der Erledigung des Recurses theils wegen thatsächlicher Unmöglichkeit, theils aus Rücksichten auf die Stabilität der Fahrordnung nicht mehr erfüllt werden können.

Ein solches Erkenntniss, welches hienach für die Periode, auf welche es sich bezogen hätte, keine Wirkung mehr geäussert hätte, wäre aber auch für die Zukunft rechtlich ganz werthlos gewesen, weil es bei dem Mangel der Rechtskraft den Staat für die Zukunft auch nicht gebunden hätte, derselbe vielmehr berechtigt und verpflichtet gewesen wäre, über den Entwurf einer neuen Fahrordnung ohne Rücksicht auf die frühere Entscheidung zu erkennen.

Eine Entscheidung, wie sie von der Gemeinde Wien begehrt wird, hätte also eine Rechtswirkung überhaupt nicht äussern können, und daher konnte auch in der Unterlassung einer solchen Entscheidung eine Rechtsverletzung nicht erblickt werden, deshalb musste die Beschwerde abgewiesen werden.

[Erkenntniss vom 14. Jänner 1896, Z. 152; E.-M.-Z. 2007/I ex 1896.]

Internationale Ausstellung für Schiffahrt und Fischerei in Kiel 1896.

Der ungeahnte Aufschwung, welchen das Verkehrsleben der Völker im Laufe der letzten Jahrzehnte genommen hat, ist in hervorragendem Masse der Entwicklung des Schiffbaues und der immer grösseren Vervollkommnung der maschinellen und nautischen Einrichtungen zu verdanken. Das Bestreben aller seefahrenden Nationen ist rastlos dahin gerichtet, ihre Handelsflotte zu vermehren, die Verbindungen über die Meere zu erleichtern und auszudehnen, den Personenverkehr zu beschleunigen und sicherer und bequemer zu gestalten. Jedes Jahr bringt der weiterstrebende Erfindungsgeist in allen Zweigen des Seeverkehres Neues hervor, das bestimmt ist, die internationale Schiffahrt zu einer immer höheren Stufe der Vollkommenheit zu entwickeln.

Während es vor Kurzem noch den Anschein hatte, als ob die Segelschiffahrt ihre Rolle ausgespielt habe, tritt neuerdings der Bau grosser Segler von früher ungeahnter Tragfähigkeit für den Waarentransport wieder stark in den Vordergrund — und so ist kaum ein Gebiet menschlicher Thätigkeit in gleich rastlosem Streben bemüht, den Anforderungen gerecht zu werden, welche der gesteigerte Verkehr und der scharfe Wettbewerb mit sich bringt, wie gerade der Schiffbau.

Aber nicht nur die Flotten, welche dem Passagierverkehre und dem Güteraustausche dienen, kommen in Betracht; auch für die Vervollkommnung der Kriegsschiffe, welche in erster Linie berufen sind, die Interessen des überseeischen Handels zu schützen, sind die Regierungen der am Welthandel betheiligten Staaten unablässig bemüht. Die grossartige Flottenschau anlässlich der Eröffnung des Nord-Ostsee-Canals hat es erkennen lassen, wie gewaltig die Umwälzungen und Neugestaltungen sind, welche die schwimmende Wehr der einzelnen Nationen fort und fort erfahren.

Hand in Hand mit den Fortschritten der Schiffahrt und des Schiffbaues haben sich auch alle Massregeln der Schiffahrt unausgesetzt fortentwickelt, wie das Betonnungs-, Beleuchtungs-, Rettungswesen u. s. w. In gleicher Weise wird auch in allen hervorragenden Culturstaaten dem Ausbau und der Vervollkommnung der binnenländischen Wasserstrassen eine erhöhte Aufmerksamkeit gewidmet; die Verbindung der natürlichen Stromgebiete unter einander, die Erweiterung der schiffbaren Canäle sind wichtige Ziele, für welche in allen Staaten erhebliche Opfer gebracht werden. Die Technik schreitet auch auf diesem Gebiete mächtig vorwärts, von der Erkenntniss geleitet, dass die Vermehrung und Erleichterung des Binnenwasserstrassen-Verkehres vom volkswirthschaftlichen Standpunkte aus einen mächtigen Hebel für die Steigerung des nationalen Wohlstandes bedeutet.

Von der Ueberzeugung durchdrungen, dass Deutschland auf dem Gebiete des Seewesens und Schiffbaues den Wettbewerb nicht zu scheuen braucht, wurde die Veranstaltung einer internationalen Ausstellung für Schiffahrt und Fischerei in Kiel für das Jahr 1896 beschlossen, welche ein umfassendes Bild des gegenwärtigen Standes der Schiffahrt und gleichzeitig eine historische Uebersicht über die Entwicklung und die Fortschritte des Schiffbaues, sowie aller mit demselben in Verbindung stehenden Industrien darbieten soll.

Kiel, als Deutschlands mächtigster Kriegshafen, erschien nach der Eröffnung des Nord-Ostsee-Canals vorzugsweise dazu berufen, der Sitz einer internationalen Schiffahrtsausstellung zu sein. Die weite imposante Bucht wird den malerischen Rahmen für die Ausstellung bilden; das für dieselbe bestimmte Terrain, in unmittelbarer Nähe der Stadt und des Canaleinganges bei Holtenau auf einem sanft abfallenden Gelände gelegen, wird in breiter Ausdehnung von der Ostsee umspült, wo Fahrzeuge aller Art in geschützter Lage ankern und interessante Darstellungen auf dem Wasser vorgeführt werden können.

Im engsten Zusammenhange mit der Schiffahrt hat von jeher die Fischerei gestanden. Schon lange besteht besonders in Deutschland das Bestreben, die Schätze des Meeres für die Volksernährung in reicherem Masse auszubeuten. In vielen Ländern bilden noch heute die Erträgnisse der Fischerei einen hervorragenden Theil der Volksnahrung. Es wird deshalb mit der Schiffahrtsausstellung auch eine internationale Fischereiausstellung verbunden sein. Beide Ausstellungen werden in Verbindung mit der Gewerbe- und Industrie-Ausstellung der Provinz Schleswig-Holstein stattfinden, deren Dauer von Ende Mai bis Ende September 1896 festgesetzt ist.

Die deutsche Reichsregierung hat dem Unternehmen ihre vollste Förderung und Unterstützung in Aussicht gestellt. [„Mittheilungen aus dem Gebiete des Seewesens."]

Inland.

Parlamentarisches.

In der 468. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 19. März wurden nachstehende Interpellationen an Se. Excellenz den Herrn Eisenbahnminister gerichtet:

Interpellation des Abgeordneten Špindler und Genossen:

Euere Excellenz! Eine Deputation des Kohleninteressentenvereines in Aussig a. d. Elbe war in diesen Tagen bei der General-Inspection der Eisenbahnen, um gegen die von der Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft geplante und in meiner am 28. Februar d. J. eingebrachten Interpellation besprochene Tariferhöhung, respective gegen eine günstige Erledigung ihres diesbezüglichen Gesuches Einsprache zu erheben.

Nach den mir gewordenen Mittheilungen sollte bei dieser Gelegenheit der Deputation die verblüffende Mittheilung gemacht worden sein, dass die Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft gerade in diesem Augenblicke, wo auf den verstaatlichten Bahnen die Waarentarife erhöht werden, wohl berechtigt ist, diesmal auch eine mässige Erhöhung ihrer Waarentarife für den einheimischen Verkehr eintreten zu lassen, nachdem sie seinerzeit, als die verstaatlichten Bahnen den niedrigen Tarif einführten, aus freien Stücken ihre Tarife herabsetzte.

Sollte diese Ansicht auch von der k. k. Regierung getheilt werden, dann dürfte diese äusserst irrige Meinung der k. k. Regierung und der General-Inspection der Eisenbahnen höchst wahrscheinlich nur auf gewagte Behauptungen zurückzuführen sein, welche Seine Excellenz der Herr Eisenbahnminister in dem Gesuche der Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft gefunden hat und welche nun leider ungeprüft als richtig betrachtet werden.

Unter solchen Umständen kann nicht genug mit Nachdruck hervorgehoben werden, dass zur Zeit, als die k. k. Staatsbahnen den niedrigen Waarentarif einführten, die Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft nur auf jenen wenigen Strecken ihres Eisenbahnnetzes ebenfalls ihre Waarentarifsätze herabsetzte, welche der Concurrenz der verstaatlichten Bahnen ausgesetzt waren, während diese Eisenbahngesellschaft die nunmehr sich darbietende Gelegenheit dazu benützen, respective missbrauchen will, um eine Erhöhung ihrer Waarentarife auf allen Strecken ihres Bahnnetzes eintreten zu lassen.

Es liegt ja klar am Tage, dass bei dem Verkehre via Aussig sowohl auf der Oesterreichisch-ungarischen Staatsbahn, als auch auf der Nordwestbahn die verstaatlichten Eisenbahnen überhaupt keine Concurrenz der Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft machen konnten. An diesen Strecken hat auch diese Gesellschaft ihre Tarife seinerzeit nicht herabgesetzt, sondern in ihrer ehemaligen Höhe aufrecht erhalten.

Die Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft will eben das Eisen schmieden, so lange es heiss ist, und sie hat einen sehr günstigen Augenblick gewählt, um mit ihren Waarentarifen auf allen Strecken ihres Bahnnetzes überhaupt höher zu gehen.

In der Erwartung, dass die k. k. Regierung der Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft nicht auf den Leim gehen und die geplante Erhöhung der Waarentarife auf allen Strecken des Bahnnetzes der Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft im inländischen Verkehre nicht bewilligen wird, stelle ich sammt Genossen, anknüpfend an meine am 28. Februar eingebrachte Interpellation, folgende Anfragen:

„1. Ist Euerer Excellenz die Ansicht der General-Inspection der Eisenbahnen bekannt, welche in der einer Deputation des „Kohleninteressentenvereines" ertheilten Auskunft zutage trat und die der auf allen Strecken der Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft geplanten Erhöhung der Waarentarife sehr sympathisch ist?

2. Wird diese den factischen Verhältnissen nicht entsprechende Ansicht der General-Inspection der Eisenbahnen von Euerer Excellenz getheilt, oder ist Euere Excellenz entschlossen, dem Gesuche um Bewilligung einer allgemeinen Waarentariferhöhung auf allen Strecken der Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft im Interesse der einheimischen Industrie und Consumtion nicht zu willfahren?"

Interpellation des Abgeordneten Dr. Vaclav Šamánek und Genossen:

Das Betriebsinspectorat der Südnorddeutschen Verbindungsbahn in Reichenberg hat am 15. März 1895 die Currende Z. 2358, R. 95, erlassen. In dieser wird Folgendes angeordnet: „Das Zugsbegleitungspersonale hat wie bisher die Stationsnamen im Bereiche von Mähren und Böhmen in gemischtsprachigen Bezirken zuerst deutsch und dann böhmisch, in rein deutschen Bezirken nur deutsch auszurufen. Es wird demnach in den Stationen der Streske Pardubic bis inclusive Schwadowic, Josefstadt bis inclusive Sichrov und Eisenbrod bis inclusive Svárov deutsch und böhmisch, in den Stationen der Strecke Parschnic—Liebau, Königshan—Schatzlar, Liebenau—Seidenberg und Reichenberg—Gablonz—Tannwald nebst Flügel Morchenstern—Josefsthal-Maxdorf hingegen nur deutsch auszurufen sein.

In dieser Anordnung theilt das Betriebsinspectorat die Bahn in gemischte und rein deutsche Strecken, und zwar mit Unrecht; wenn es nämlich die Strecke Josefstadt—Sichrov gemischt nennt, vielleicht wegen einiger deutsch sprechender Beamten, so sollte es die Strecke Liebenau—Seidenberg umsomehr eine gemischtsprachige nennen, wohl aus dem Grunde, weil in den daselbst liegenden Städten viel mehr Böhmen leben, als Deutsche in der erstgenannten Strecke (Josefstadt—Sichrov).

Höchst ungerecht und das zahlende böhmische Publicum verletzend und in seinen Interessen tief schädigend ist aber die Bestimmung, dass in den sogenannten rein deutschen Strecken nur deutsch ausgerufen wird.

Die Gefertigten fragen deshalb:

„Ist Seine Excellenz geneigt, die Direction der Nordwestbahn und der Südnorddeutschen Verbindungsbahn zu veranlassen, dass sie

1. obige Currende annullirt,
2. eine Anordnung trifft, dass in den überwiegend böhmischen Orten immer zuerst böhmisch und in den überwiegend deutschen Orten die Stationsbenennung auch böhmisch ausgerufen werde?"

Interpellation des Abgeordneten Dr. Dvořak und Genossen:

An der Commercialbahn von Smiřic gegen Sadova haben sich in der Reihe der letzten Jahre einige bedauernswerthe Unglücksfälle ereignet, welche unter Anderem dem Mangel von Schranken an den Ueberfahrten der Aerarstrasse zuzurechnen sind.

Eine der gefährlichsten Passagen ist die Kreuzungsstelle der überaus frequentirten Kaiserstrasse von Jaroměř gegen Königgrätz nahe der Gemeinde Trotina mit der Commercialbahn, wo in Folge des knapp an der Strasse sich befindenden tiefen Einschnittes der herannahende Zug den Passanten zumeist erst in der unmittelbaren Nähe sichtbar wird, weswegen bei Mangel von Schranken ein Unglücksfall häufig kaum zu vermeiden ist, wie dies einige traurige Beweise bestätigen.

Von den vielen Unglücksfällen verdienen insbesondere folgende eigens angeführt zu werden.

Am 18. Februar l. J. fuhr Johann Černy, Gemeindevorsteher aus Smřzov (Bezirk Jaroměř), mit seinem Sohne mit einem leeren zweispännigen Wagen aus der Trotiner Mühle daheim zurück. Der Vater sass vorne am Bock und lenkte die Pferde, der Sohn in der Mitte des Wagens. In die unmittelbare Nähe der obgenannten Kreuzungsstelle der Strasse mit der Bahn angelangt, hören sie plötzlich, ohne früher im geringsten das Herannahen des aus dem Einschnitte ankommenden Zuges vernommen zu haben, den Pfiff der Maschine, durch welchen die Pferde scheu wurden und wild über das Geleise sprangen, wobei der rückwärtige Theil des Wagens von der Locomotive ergriffen, abgerissen und eine weite Strecke fortgeschleppt wurde. Der Sohn blieb am Geleise todt liegen, und der Vater trug derartige

Verletzungen davon, dass er in Folge der erlittenen Hirnerschütterung angeblich das Gehör und Gedächtniss verloren hatte und kaum mehr physisch und geistig sich wieder erholen dürfte. Auch die Pferde haben schwere Verletzungen erlitten. Černy ist Vater von drei nicht versorgten und nicht erwachsenen Kindern, von denen das jüngste erst drei Jahre alt ist, so dass es kaum gelingt, die Wirthschaft zu erhalten.

Der zweite Fall passirte im Juni 1895 dem Landwirthe Johann Česák aus Lochenic, der dritte den 3. October 1894 dem Landwirthe J. Hroneš aus Lochenic, welcher dadurch einen Schaden von 600 fl. erlitten, allein trotz der einstimmigen Aussagen der Zeugen, dass der Locomotivpfiff von Niemand vernommen wurde, mit seinen rechtlichen Ansprüchen aus dem Grunde abgewiesen wurde, weil angeblich in dem eingeleiteten Strafverfahren gegen den Kutscher des Beschädigten von Seiten der Direction der Böhmischen Commercialbahn keine Schuld sich herausgestellt hat.

Der vierte Fall betraf den Landwirth W. Pospišil aus Lochenic im Jahre 1894.

Aus dem Angeführten leuchtet klar hervor, dass nicht vielleicht Mangel an Vorsicht der beschädigten Passanten, sondern einzig und allein die ungenügenden Sicherheitsvorkehrungen die Schuld aller der angeführten Unglücksfälle waren, und dass es sich mit vollem Rechte gebührt hätte, nicht nur die Direction der Commercialbahn zu einem entsprechenden Schadenersatze der Betroffenen anzuhalten, sondern, um dem Wiederholen derartiger Unglücksfälle vorzubeugen, der Direction der Commercialbahn von competenten Behörden sofort entsprechende Sicherheitsmassregeln anzuordnen.

Indem jedoch weder in der einen noch in der anderen Richtung das Nothwendige verfügt wurde, stellen die Gefertigten an Seine Excellenz den Herrn Eisenbahnminister die Anfrage:

„1. Sind Euerer Excellenz die angeführten Missstände bekannt?

2. Ist Euere Excellenz geneigt, dahin zu wirken, dass den ohne eigenes Verschulden beschädigten Landwirthen, insbesondere Černy und Hroneš eine angemessene Entschädigung zutheil werde, und dass ferner zur Hintanhaltung der Wiederholung derartiger Unglücksfälle an der genannten, so gefährlichen Kreuzungsstelle der überaus frequenten Kaiserstrasse von Smiřic nach Königgrätz mit der Commercialbahn entsprechende Massnahmen baldigst in Angriff genommen werden?“

In der 470. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 23. März haben die Abgeordneten Dr. Kindermann und Genossen an Seine Excellenz den Herrn Eisenbahnminister folgende Interpellation gerichtet:

Die „Rumburger Zeitung“ vom 14. März, Nr. 22, bringt unter „Unfall“, Seite 2, folgenden Bericht: Am verflossenen Dienstag, den 10. März, um die achte Stunde Abends ereignete sich auf der Bahnstrecke der Böhmischen Nordbahn zwischen Rumburg und Schluckenau beim zweiten Wächterhause in Nieder-Ehrenberg ein Unfall, dem leicht zwei Menschenleben zum Opfer fallen konnten. Ein Kutscher aus Hainspach wollte um die genannte Zeit mit einem zweispännigen Geschirre, in welchem ein Herr sass, nach Hainspach fahren. Allem Anscheine nach wurden die zwei Pferde beim Ansichtigwerden des um diese Zeit nach Schluckenau verkehrenden Personenzuges bei der Bahnübersetzung an der Strasse nach Waldecke scheu und rannten die Strasse entlang. Bei der Bahnübersetzung fasste die Locomotive noch den rückwärtigen Theil des Wagens. Die Pferde rissen sich los und rannten mit der Deichsel von dannen, während der Wagen, von dem der Kutscher heruntergesprungen war, ungefähr 20 m weit fortgeschleift wurde. Als ein Wunder ist es zu bezeichnen, dass der Insasse des Wagens blos mit dem Schrecken davonkam. Der Wagen ist erheblich beschädigt, seine Räder sind gänzlich zertrümmert. Die durchgegangenen Pferde wurden in Waldecke zum Stehen gebracht. Schuld an dem Unfalle ist die bekannte Knauserei der Böhmischen Nordbahn, die bei der Dividendenschinderei nicht einmal die paar Gulden für die nöthigen Schutzvorrichtungen bei den Strassenübersetzungen übrig hat.

Das „Sebnitzer Grenzblatt“ (in Sachsen) vom 14. März bringt in Nr. 32 unter „Hainspach, am 12. März 1896“ folgenden Bericht: Dienstag Abends wurde bei Nieder-Ehrenberg bei der Ueberfahrt über das Geleise das Geschirr des Herrn Wilhelm Lutzer, in welchem sich sein Sohn Richard befand, durch den von Rumburg kommenden Zug von der Locomotive erfasst und ziemlich arg zugerichtet. Richard Lutzer erhielt einige Contusionen und Hautabschürfungen am Körper, während der Kutscher besinnungslos hart neben dem Geleise lag. Die Pferde, welche sich losgerissen hatten, wurden in Waldecke aufgehalten. Solchen Vorfällen, wie sie sich schon des öfteren ereigneten, und bei welchen bis jetzt wie durch ein Wunder wohl noch kein Menschenleben zu beklagen ist, würde am besten in unserer „verkehrsreichen“ Gegend durch Aufstellung von Bahnbarrieren vorgebeugt. Hoffentlich erleben wir es noch!

Diesen in beiden Berichten angeführten Thatsachen ist noch Folgendes zuzufügen: In ihrer Sitzung am 8. Jänner 1896 beschloss die Bezirksvertretung von Hainspach zufolge Antrages der Gemeinde Nixdorf auf Grund wiederholt vorgekommener grosser Gefährdung von Passanten, an verschiedenen Stellen der Strassenübersetzungen durch die Böhmische Nordbahn, speciell aber auch auf der Strasse von Nixdorf nach Wölmsdorf eine Eingabe an die Direction der Böhmischen Nordbahn in Prag mit dem Ersuchen, die Direction wolle an den so gefährdeten Strassenübersetzungen doch endlich einmal die so nothwendigen Barrièren zur Vermeidung grösserer Unglücksfälle errichten lassen. Das Resultat dieser Eingabe ist bis heute gleich Null!

Wenn man bedenkt, wie die Fabriken durch die Gewerbeinspectoren inspicirt, gedrückt, zu oft bedeutenden Ausgaben veranlasst werden; wenn man erwägt, welche lucrative Strecke gerade die Bahnverbindung von Rumburg durch die Bezirke Schluckenau und Hainspach nach Nixdorf für die Actiengesellschaft der Böhmischen Nordbahn ist, so ist man wohl zu der Anfrage berechtigt:

„1. Ist Seine Excellenz geneigt, die k. k. priv. Böhmische Nordbahn-Gesellschaft zu beauftragen, dass diese, bevor sie an die Vertheilung von Superdividenden schreitet, ihren Verpflichtungen zum Schutze des Publicums nachkommt?

2. Ist Seine Excellenz geneigt, alle jene Beschwerden, welche in ziemlicher Anzahl bei der k. k. General-Inspection der österr. Eisenbahnen gegen die Böhmische Nordbahn-Gesellschaft erliegen, so zum Beispiel Einführung besserer und nothwendiger Zugsverbindungen auf der Strecke Rumburg—Nixdorf etc., Errichtung einer Wartehalle auf der Haltestelle Philippsdorf-Georgswalde (anlässlich dieser Verhandlungen erreichte die zum Ausdrucke gebrachte Knauserei einen bedenklichen Höhepunkt), Errichtung einer Haltestelle für die Gemeinde Königswalde oberhalb der so gefährlichen Strassenübersetzung in Waldecke, einer endlichen Entscheidung im Interesse der Bevölkerung — derentwegen doch die Bahn eigentlich da ist — zuzuführen?“

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Valsuganabahn. (Sicherungsanlagen.) Die von der Bauunternehmung der Valsuganabahn vorgelegten Projecte der Sicherungsanlagen der Stationen Grigno, Roncegno, Villazano, Strigno, Caldonazzo, Pergine, Roncogno und Levico wurden zur Ausführung genehmigt. [E.-M.-Z. 2208.]

Localbahn Deutschbrod-Humpoletz. (Vergrösserung des Aufnahmsgebäudes in der Station Humpoletz.) Das von der Oesterr. Nordwestbahn vorgelegte Project, betreffend die Vergrösserung des Aufnahmsgebäudes in der Station Humpoletz der Localbahn Deutschbrod-Humpoletz wurde gutgeheissen und an die k. k. Statthalterei in Prag zur Prüfung nach § 22 der Handelsministerial-Verordnung vom 25. Jänner 1879 mit der Ermächtigung übermittelt, bei anstandslosem Prüfungsbefunde den Bauconsens im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums zu ertheilen. [E.-M.-Z. 1975.]

Wiener Tramway-Gesellschaft. (Geleisumlegung in der Hernalser Hauptstrasse.) Das von der Wiener Tramway-Gesellschaft vorgelegte Project, betreffend die Umlegung der Tramwaygeleise in der Hernalser Hauptstrasse in Folge Erbauung der Strassenbrücke nächst der Station Hernals der Vorortelinie der Wiener Stadtbahnen wurde gutgeheissen und an die k. k. Statthalterei in Wien zur Abhaltung der politischen Begehung mit der Ermächtigung übermittelt, bei anstandslosem Commissionsergebnisse den Bauconsens im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums zu ertheilen. [E.-M.-Z. 2371.]

Neue Wiener Tramway-Gesellschaft. (Geleiseumlegung: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Wien hat hinsichtlich des Projectes der Neuen Wiener Tramway-Gesellschaft, betreffend die Geleiseumlegung in der Magdalenenstrasse (VI. Bezirk), ferner für die Anlage eines Doppelgeleises in der Neulerchenfelderstrasse (XVI. Bezirk) die politische Begehung anberaumt. [G.-I.-Z. 5956.]

Localbahn Melnik-Mšeno. (Variante km 20·5—21·4: Bauconsensertheilung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat hinsichtlich des von den Concessionswerbern der Localbahn Melnik-Mšeno vorgelegten Detailprojectes der Variante km 20·5 bis 21·4 den Bauconsens ertheilt. [E.-M.-Z. 1021.]

Nachrichten aus Ungarn.

Budapester Vororte-Tramway. (Strassenbahn mit elektrischem Betriebe Budapest-Ujpest-Rákospalota: Technisch-polizeiliche Begehung und Betriebseröffnung.) Am 16. März fand die technisch-polizeiliche Begehung der von der Direction der Budapester Vororte-Tramway-Gesellschaft für Strasseneisenbahnen mit elektrischem Betriebe (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 65 und 121 ex 1895) in Fortsetzung ihrer Betriebslinie Budapest (V. Stadtbezirk)—Ujpest bis Rákospalota erbauten Strasseneisenbahn mit elektrischem Betriebe (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 10 ex 1895, Vorconcession 1 a, b, c und d) statt. Beim Baue dieser von der Bauunternehmung Mandel, Hoffmann & Quittner innerhalb von sechs Monaten ausgeführten Linie ergaben sich einige nicht unbedeutende technische Schwierigkeiten, als: bedeutende Aufdämmungen und Einschnitte, ein 105 m langer Viaduct, ein die Geleise der Stadtbahn übersetzendes, 207 m langes, aus Eisen hergestelltes Brückenobject, deren zu beiden Seiten angelegte Auffahrtsrampen eine Steigung von 35 Permille haben. Nachdem die Commission die durchaus entsprechende Beschaffenheit des Baues und der Einrichtung der Strecke constatirte, ertheilte der Commissionsleiter die Bewilligung zur sofortigen Eröffnung des Betriebes.

— (Projectirte Fortsetzung der Linie Budapest—Ujpest bis ins Weichbild der Hauptstadt.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat in der Frage, ob die projectirte Verlängerung der vom Budapester V. Stadtbezirke aus bis Ujpest führenden Hauptlinie der Budapester Vororte-Tramway mit elektrischem Betriebe (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 65 und 121 ex 1895) nicht nur bis zur Endstation der Budapester Untergrundbahn im Stadtwäldchen (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 90 ex 1895), sondern auch im Bereiche des V. Bezirkes bis zum Neugebäude, ohne Verletzung anderer bereits erworbener Rechte, zulässig erscheine. an die Budapester Communalverwaltung folgenden Erlass gerichtet: „Die Direction der Budapester Untergrundbahn hat bereits anlässlich der administrativen Begehung der von der Direction der Budapester Vororte-Tramway bis zur Endstation der Untergrundbahn im Stadtwäldchen projectirten Flügelbahn gegen den Ausbau derselben Protest erhoben. Nachdem indessen die projectirte Flügellinie nicht aus dem Innern der Stadt, sondern von Neupest, bezw. Rákospalota aus in das Stadtwäldchen einbiegt, sieht der Minister eine Verletzung der vertragsmässig gesicherten Rechte der anderen Gesellschaften nicht obwalten, doch konnte er nicht ausser Betracht lassen, dass die Budapest-Ujpest-Rákospalotaer Eisenbahn-Gesellschaft, den im Zuge befindlichen Verhandlungen zufolge, als Verlängerung ihrer Lehelgasse-Hauptlinie, auch eine zweite Abzweigung, nach dem Neugebäude hin, projectire. Im Falle des Zustandekommens dieser Linie würde thatsächlich vom Innern der Stadt aus eine neue Linie entstehen, deren einen Theil zweifelsohne die Flügellinie auf dem Arenaweg bildet. Damit nicht durch den Ausbau der neuestens projectirten Eisenbahn früher gesicherte Rechte verletzt würden, wird in Betreff der Concessionsertheilung endgiltig erst dann entschieden werden, wenn vorher die Grundbenützungsfrage entschieden sein wird. Es wird daher die Commune aufgefordert, in Verbindung mit der Angelegenheit des für die Arenaweg-Flügellinie erforderlichen öffentlichen Terrains ihren Standpunkt in dieser Frage zu präcisiren, da das Ministerium, wie bereits jetzt erklärt worden ist, die auf den Bau bezughabende Concessionsurkunde nur mit der Clausel genehmigen werde, dass durch diese Concession die erworbenen Rechte Anderer keine Verletzung erleiden dürfen."

Projectirter Bau einer von der Budapester Ringbahn ausgehenden Flügelbahn. (Ausführungsbeschluss.) Die Interessenten des Budapester II. Stadtbezirkes haben im Vereine mit dem Budapester Schützenvereine den Beschluss zum Ausbaue einer von einem geeigneten Punkte der donaurechtsuferseitigen Section der im Betriebe der Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen stehenden Budapester Ringbahn ausgehenden, bis zur hauptstädtischen Schiessstätte führenden und bis zum Beginne der Millenniums-Ausstellung fertig zu stellenden Flügelbahn gefasst. Dem Projecte zufolge soll eine in der Richtung der Schiessstätte-Linie führende, bereits concessionirte Industriebahn im Falle der ministeriellen Genehmigung als Theilstrecke benützt, bis zur Schiessstätte verlängert und erstere auch dauernd für den Personenverkehr eingerichtet werden.

Budapester Stadtbahn-Gesellschaft für Strasseneisenbahnen mit elektrischem Betriebe. (Projectirter Bau neuer Linien.) Die Direction der Budapester Stadtbahn-Gesellschaft hat, um den Bestimmungen des mit der Budapester hauptstädtischen Commune abgeschlossenen Vertrages zu entsprechen, den Beschluss gefasst, eine von einem geeigneten Punkte der Linie Kronprinz Rudolfsquai (nächst der Akademie)—Podmaniczkygasse—Stadtwäldchen ausgehende, mit dem linken Donauufer parallel laufende und mit Berührung der Victoria-Dampfmühle ins Extravillan führende, ferner in Fortsetzung der Linie Rochusspital—Kőbánya (Steinbruch)—Centralfriedhof eine von der Endstation aus bis zum israelitischen Friedhofe führende Linie zu erbauen. Der Bau der ersteren Linie wird grössere Kosten beanspruchen, da im Bereiche des Inundationsgebietes sich die Nothwendigkeit zur Aufführung von Dämmen und Schutzwerken gegen Hochwässer ergibt.

Ofener Strasseneisenbahnen. (Projectirter Bau einer neuen Linie.) Die Interessenten der donaurechtsuferseitigen Stadtbezirke II und III haben den Beschluss zum Baue einer von einem geeigneten Punkte der Section Buda (Ofen) der Budapester Ringbahn ausgehenden, mit Benützung entsprechender Strassenzüge bis zur Schiessstätte im II. Bezirke führenden Strassenbahn mit elektrischem Betriebe gefasst und die Ausführung des Baues und Betriebes der projectirten Linie der Direction der Budapester Strasseneisenbahn-Gesellschaft für Strassenbahnen (derzeit noch) mit Pferdebetrieb zu übertragen.

Projectirte schmalspurige Localbahn Mezőtelegd-Sástelek. (Ausführungsbeschluss, Bahnlänge und Kostenvoranschlag.) Die Interessenten des Comitates Bihar haben den Ausbau der schmalspurigen Localbahn Mezőtelegd-Sástelek (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 87 ex 1894, Vorconcession Post 1) beschlossen. Die von der Station Mezőtelegd der Hauptlinie Budapest — Nagyvárad — Mezőtelegd — Kolozsvár (Klausenburg)—Brassó (Kronstadt)—Predeal der kgl. Ungarischen Staatsbahnen aus über Puszta-Ujlak, Kobalás und Tataros bis Sástelek projectirte schmalspurige (0·76 m Spurweite), im Sinne des G.-A. IV ex 1888 als Localbahn zu erbauende und zu betreibende Linie, hat eine Länge von 30·8 km. Das effective Baucapital ist mit 900.000 fl., das ist mit 29.220 fl. per laufendes Bahnkilometer bemessen, von welcher Summe 95 400 fl. für Beschaffung der Fahrbetriebsmittel entfallen. Des Ferneren wurde beschlossen, nach Ausbau der Linie Mezőtelegd—Sástelek, diese mit Beibehaltung der Spurweite 0·76 über Bodonos, Almaszeg, Papfalva und die Gemarkung der Gemeinde Várviz an einem geeigneten Punkte mit der projectirten Localbahn Szilágy-Somlyó—Margita (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 3 ex 1895, Vorconcession Post 1) zu verbinden (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 10 ex 1896, Vorconcession Post 1). Die Ausführung der genannten Linien als Schmalspurbahn ist durch die schwierige Terrainformation des von derselben berührten Gebietes bedingt.

Königl. Ungar. Staatsbahnen. (Regulirung der äusseren Bahnhofräumlichkeiten der Hauptstation Budapest-Westbahnhof.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat, wie aus Budapest berichtet wird, den Wünschen der Budapester Communalverwaltung willfahrend, die Neuordnung der äusseren Räumlichkeiten der Hauptstation Budapest-Westbahnhof (früher Bahnhof der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft) angeordnet und die Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen mit der Durchführung der diesbezüglichen Arbeiten betraut. Dem Projecte zufolge sollen die dem äusseren Bahnhofe benachbarten Häusercomplexe feuergefährlichen grossen Kohlenvorräthe auf entfernteren Plätzen aufgestapelt werden, dem entsprechend eine neue Rangirstation mit Locomotivremisen erbaut, schliesslich die Lärm und Rauch verursachenden und räumlich auch nicht mehr genügenden Reparaturswerkstätten gleichfalls an die äussere Peripherie verlegt werden. Die vorhandenen Werkstättengebäude und Hallen werden theils in Magazine und Entrepots umgewandelt, theils für Wohnungen des stabilen Arbeiterpersonales eingerichtet werden. Die Kosten dieser Neuordnung sind mit circa 1,200.000 fl. bemessen und sollen innerhalb Jahresfrist durchgeführt werden. Hiezu erforderliche städtische Grundparcellen werden dem Bahnärare unentgeltlich überlassen.

Projectirte Localbahn Belovar-Kutina-Novska. (Ausbauschluss.) Die Interessenten des Comitates Belovár (Croatien) haben im Einvernehmen mit jenen des Comitates Gradiska (ehemalige Militärgrenze) den Beschluss gefasst, die derzeit als Sackbahn endigende Localbahn Körös-Belovár in südöstlicher Richtung über Kutina bis Novska zum Anschlusse an die Linie Zágráb (Agram)—Bosna-Brod auszubauen. Die projectirte Bahn wird als Diagonallinie des fast gleichschenkeligen Dreieckes Novska-Zágráb(-Körös)-Belovár eine wesentliche Verkürzung des Verkehres Nord-Croatiens und seines Hinterlandes von Novska aus über Bosna-Brod ostwärts mit der Grenzbahn-Gesammtlinie (Zágráb — Sziszék —) Novska — Bosna-Brod — Gradiska — Mitrovicza—Zimony (Semlin) erzielen und ausserdem den bedeutenden Waldabstockungsgebieten im Süden des Belovárer Comitates Ausfuhr sowohl gegen Süden als gegen Norden bieten.

Actiengesellschaft der Localbahn Haraszti-Ráczkeve. (Ordentliche Generalversammlung.) Am 12. März fand unter Vorsitz des Directionspräsidenten Ludwig Beniczky die diesjährige ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Haraszti-Ráczkeveer Localbahn-Actiengesellschaft (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 40 ex 1895) statt, deren Linie an die im Betriebe der Budapester Strassenbahn - Gesellschaft für Strasseneisenbahnen (derzeit noch) mit Pferdebetrieb stehende Localbahn Budapest-Soroksár-Haraszti anschliesst, im Bereiche der Insel Csepel bis Ráczkeve führt und auch von der Direction der Vorhergenannten betrieben wird. Nach Constatirung der Beschlussfähigkeit der Versammlung und Constituirung des Bureau gelangte der Bericht der Direction über deren Gestion im Betriebsjahre 1895 zur Verlesung. Diesem zufolge gestaltete sich die vorjährige Gestion zufriedenstellend, indem der Betriebsüberschuss auf 17.538 Gulden, gegen 11.809 fl. im Vorjahre, gestiegen ist. Der Personenverkehr erhöhte sich von 107.952 auf 157.089 Reisende und der Gütertransport von 7204 auf 12.282 t. Im laufenden Jahre wird die Verbindung der gesellschaftlichen Linie mit der Station Budapest-Schlachthaus der ungarischen Staatsbahnen hergestellt, welche Verbindung eine wesentliche Steigerung des Waarenverkehres herbeiführen dürfte. Die Verlängerung der Eisenbahn bis Dunapataj (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 120 ex 1892, Vorconcession Post 2, und Nr. 5 ex 1896) geht der Verwirklichung entgegen. Die Generalversammlung nahm den Bericht zur Kenntniss und ertheilte der Direction und dem Aufsichtsrathe das Absolutorium, worauf die Wahlen in diese beiden Körperschaften erfolgten.

Ausland.

Preussen. (Vorarbeiten für eine Nebeneisenbahn von Lübben nach Beeskow.) Der Gesellschaft für den Bau und Betrieb von Eisenbahnen Henning, Hartwich & Cie. in Berlin ist die Erlaubniss zur Vornahme allgemeiner Vorarbeiten für eine vollspurige Nebeneisenbahn von Lübben nach Beeskow ertheilt worden.

— (Vorarbeiten für eine Nebenbahn von Schmiedeberg nach Landeshut.) Die kgl. Eisenbahn-Direction zu Breslau ist mit der Anfertigung allgemeiner Vorarbeiten für eine Nebenbahn von Schmiedeberg in Schlesien nach Landeshut betraut worden.

Frankreich. (Geschäftseintheilung für die Eisenbahn-Direction im Ministerium der öffentlichen Arbeiten.) Durch Erlass vom 18. Jänner hat das Ministerium der öffentlichen Arbeiten folgende Geschäftseintheilung für die Eisenbahn-Direction im Ministerium festgesetzt:

I. Abtheilung der Concessionen und des Haushaltes der Eisenbahnen.

1. Bureau. — Allgemeine Fragen, betreffend den Bau der Eisenbahnen und betreffend die Concessionen in Frankreich und Algerien. Vorarbeiten für die noch nicht für gemeinnützig erklärten Linien; Prüfung der allgemeinen Entwürfe; Gemeinnützigkeitserklärungen. Vorbereitung der Concessions- und Verstaatlichungsurkunden; Aenderung der Concessionsurkunden; Eisenbahnen in Algerien. Nebenbahnen. Localbahnen. Vorbereitung des Haushaltes für den Eisenbahnbau. Ausgabe von Schuldverschreibungen durch die Haupt- und Localbahn-Gesellschaften. Aufsicht über den Bau der auf Grund von Concessionen des Staates hergestellten Werksbahnen. Concession, Gemeinnützigkeitserklärung und Bau von Strassenbahnen.

2. Bureau. — Prüfung der Rechnungen der Gesellschaften. Angelegenheiten, betreffend die Regelung der Jahresbeträge, die Zinsengewähr, die Betheiligung des Staates an den Reinerträgen, die Anwendung der Verstaatlichungsbedingungen. Regelung der Beihilfen und Zinsengewähr bezüglich der Local- und Strassenbahnen. Finanzielle Statistik der französischen Eisenbahnen. Gesetzsammlung. Veröffentlichungen über diese verschiedenen Dienstzweige.

II. Abtheilung der Bauten.

1. Bureau. — Neubaulinien der Nord-, Ost-, West- und Paris-Lyon-Mittelmeer-Bahn. Bauten auf den in Betrieb befindlichen Linien dieser Netze, sowie der Grossen und Kleinen Gürtelbahn. Zweigbahnen und Anschlussgeleise von Fabriksanlagen. Anträge auf Verdoppelung der Geleise, sowie auf Herstellung oder Umwandlung von Bahnhöfen, Stationen, Haltestellen, Haltepunkten und Schienenübergängen. Beschwerden über die Kunstbauten und Anlagen der Eisenbahn. Rechtsstreitigkeiten bezüglich dieser Dienstzweige.

2. Bureau. — Neubaulinien der Staats-, Orléans-, Süd- und Corsischen Bahn. Bauten auf den in Betrieb befindlichen Linien dieser Netze. Für gemeinnützig erklärte und noch nicht concessionirte Bahnen, Vorarbeiten und Bauten. Zweigbahnen und Anschlussgeleise von Fabriksanlagen. Anträge auf Verdoppelung der Geleise, sowie auf Herstellung oder Umwandlung von Bahnhöfen, Stationen, Haltestellen, Haltepunkten und Schienenübergängen. Beschwerden über die Kunstbauten und Anlagen der Eisenbahn. Rechtsstreitigkeiten bezüglich dieser Dienstzweige.

III. Abtheilung des Verkehrsdienstes.

1. Bureau. — Tarife für Eil- und Frachtgut, Personen und Waaren. Festsetzung des Tarifes der Nebengebühren. Ein- und Ausladung, Lagerung u. s. w. Festsetzung des Ausnahmetarifes für sperrige Güter, Geld- und Werthsendungen, Vieh und feuergefährliche Gegenstände u. s. w. Festsetzung der Beförderungsfristen. Prüfung der Wünsche und Beschwerden über die Anwendung der Tarife. Fragen bezüglich des Wettbewerbes der französischen Bahnen mit anderen Verkehrswegen. Prüfung der ausländischen Bauten. Statistische Arbeiten über die Eisenbahntarife.

2. Bureau. — Sendungen der öffentlichen Verwaltungen, Militärtarife, Kriegssendungen, Geldsendungen u. s. w. Einzel- und Gesellschaftsbeförderung zu ermässigten Preisen. Betriebsverträge zwischen den Gesellschaften, Gemeinschaftsbahnhöfe und -Strecken. Internationaler Schiffahrtsverkehr. Aeussere Dienstzweige der Gesellschaften (Omnibusse, Bestellung, Bestätterung, Anschlüsse, Weiterbeförderung). Internationale Verträge. Internationaler Eisenbahn-Congress. Betrieb der Privat-Anschlussgeleise. Beseitigung von Ansteckungsstoffen aus den zur Viehbeförderung benützten Fahrbetriebsmitteln. Beschwerden über den Mangel der dem Güterverkehre dienenden Betriebsmittel. Ruhegehalts-, Unterstützungs- und Vorsorgecassen für die Eisenbahnbeamten. Besondere Aufsicht über die Staatsbahnen.

IV. Abtheilung des technischen Betriebes und der Statistik.

1. Bureau. — Ueberwachung des technischen Betriebes, Zustand des Bahnkörpers und der Betriebsmittel; Anwendung der Sicherheitsmassnahmen; Beschwerden; Gang der Züge; Sonderzüge; Arbeiterzüge; Wünsche und Beschwerden über den Zugdienst; Betriebsordnung; Beförderungsordnung für gefährliche und ansteckende Gegenstände; Regelung der Uebergänge in Schienenhöhe; Bahnhofpolizei; Sicherheitskasten und -Vorrichtungen. Unfälle; Uebertretungen der Eisenbahn-Polizeibestimmungen; gerichtliche Verfolgungen; Begnadigungsgesuche; Wegerechtsfragen (Absteckungen, Anpflanzungen und andere rechtliche Verpflichtungen); Verwaltungsstreitverfahren (Vertretung vor dem Staatsrath). Beziehungen der Eisenbahnbeamten zu den Gesellschaften. Arbeitsbedingungen der Beamten; Arbeit der Locomotivführer und Heizer.

2. Bureau. — Vereinigung und Zusammenstellung der statistischen Nachrichten über die Gesetzgebung, den Bau, den Betrieb und die finanzielle Lage der Eisenbahnen von allgemeinem Interesse, der Industriebahnen, der Privat-Anschlussgeleise, der Local- und Strassenbahnen; Vereinigung und Veröffentlichung der französischen und ausländischen statistischen Urkunden, betreffend die Eisen- und Strassenbahnen; Ausführung und Berichtigung der Eisenbahnkarte. [„Ztg. d. V. D. E.-V.“]

— (Gemeinnützigkeitserklärung.) Durch Verordnung vom 27. Jänner ist die der Actiengesellschaft von Vezin-Aulnoye concessionirte Eisenbahn von der Eisengrube Homécourt nach der Eisenbahn Valleroy Moineville-Homécourt Jocuf für gemeinnützig erklärt worden.

— (Einfriedung der Eisenbahnen.) Der Staatsrath hat einen Gesetzentwurf angenommen, welcher die Aenderung des Eisenbahngesetzes von 1845 bezüglich der Einfriedung der Eisenbahnen bezweckt. Danach kann künftig der Minister der öffentlichen Arbeiten nach angestellter Untersuchung und nach Einholung des Gutachtens der technischen Beiräthe die Eisenbahn-Gesellschaften davon entbinden, die ununterbrochene Einfriedung der Bahn aufrecht zu erhalten, vorausgesetzt, dass solche Erleichterung keine Nachtheile für die Sicherheit im Gefolge hat.

— (Betriebseröffnung.) Am 15. Jänner ist die im Departement der Ardennen gelegene, bisher nur für den Personen- und Eilgutverkehr eröffnete Localbahn le Tremblois-Rocroi auch dem Frachtgutverkehre übergeben worden.

— (Concessionsertheilung.) Der Generalrath des Seine-Departements hat die Concession für die Strassenbahn Houilles-Saint Quen ertheilt.

Schiffahrt.

Elbeschiffahrt. (Strombauten auf österreichischem Gebiete im Jahre 1895.) Im Jahre 1895 wurden an der österreichischen Elbestrecke von Melnik bis zur böhmisch-sächsischen Landesgrenze zur Verbesserung der Schiffahrt Bauten und Räumungsarbeiten in der Länge von 1637·5 m um den Gesammtbetrag von 171.428 fl. 58 kr. ausgeführt. Hievon entfallen auf die Regulirung bei Křivenic, bestehend in der Herstellung eines 515·5 m langen Hufschlagdammes am linken Ufer und eines 496 m langen Concentrirungswerkes am rechten Ufer sammt der Ausbaggerung der Fahrstrasse 59.394 fl. 63 kr., auf den Hufschlag bei Kozlowic am linken Ufer, 141 m lang, 3707 fl. 50 kr., auf die Uferdecke oberhalb Raudnitz am rechten Ufer, 212 m lang, 3606 fl. 12 kr., auf die Schwellreifen bei Krammel, 273 m lang, 4205 fl. 74 kr., auf Reparaturen der bestehenden Bauwerke in der ganzen Strecke 52.322 fl. 67 kr., auf die Baggerung des Flussbettes und Beseitigung grosser Steine aus der Schiffahrtsstrasse 45.491 fl. 92 kr., auf Vermalung der Elbe 1200 fl., auf die Einlösung der Schiffsmühle bei Pistiau 1500 fl.

Oesterreichischer Lloyd. (Ankunft des Dampfers „Maria Valerie“ von Kobe.) Dieser Dampfer von 2644 T. Gehalt ist am 31. Jänner nach 62tägiger Fahrt mit 11 Passagieren und 2423 Gewichtstonnen factischer Ladung von Kobe in Triest eingelangt. Derselbe brachte: aus Kobe 6000 kg Strohgeflechte, 50.000 kg Kupfer, 700 kg Curiositäten; aus Hankow 9012 kg Thee, 5850 kg Häute; aus Hongkong 3000 kg Rohr, 610 kg Seide, 480 kg Fächer, 1800 kg Curiositäten, 64.750 kg Quassia; aus Singapore 90.660 kg Zinn (hievon 25.200 kg für Venedig), 25.140 kg Gambier, 2880 kg Conserven, 55.560 kg Pfeffer (hievon 9900 kg für Venedig), 30.180 kg Kaffee, 106.800 kg Sago für Venedig; aus Penang 19.680 kg Pfeffer (hievon 5040 kg für Venedig), 25.200 kg Zinn; aus Kurrachee 19.795 kg Baumwolle, 650 kg Häute; aus Canton 35.000 kg Quassia; aus Malabar 37.047 kg Kaffee; aus Colombo 4263 kg Kaffee, 1620 kg Cocosnüsse, 140.578 kg Cocosöl (hievon 7613 kg für Venedig); aus Macassar 7500 kg Kaffee; aus Batavia 50.000 kg Zinn; aus Calcutta 74.000 kg Baumwolle, 4370 kg Indigo, 19.285 kg Tamarinde, 10.150 kg Salniter, 50.750 kg Ricinussamen, 2537 kg Häute; aus Bombay 641.025 kg Baumwolle (hievon 185.000 kg für Venedig), 40000 kg Teakholz, 137.532 kg Ricinussamen (hievon 101.500 kg für Venedig), 126.875 kg Arachides, 142.100 kg Myrabolamen (hievon 10.150 kg für Venedig), 30.450 kg Spelt; aus Aden 5777 kg Kaffee (hievon 700 kg für Venedig), 11.977 kg Weihrauch, 437 kg Wachs, 31.160 kg Gummi; aus Suez 75.878 kg Gummi, 3104 kg Wachs, 1055 kg Fische in Conserven, 600 kg Schildkröteubein, 23.503 kg Perlmutter, 3320 kg Kaffee, 2550 kg Sennesblätter; aus Port-Said 159.734 kg Kaffee, 21.800 kg Häute, 7600 kg Indigo, 480 kg Curiositäten. Der Werth der eingeführten Waaren betrug 1,644.457 fl. ö. W.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. (Wettrennfahrten nach der Freudenau.) Anlässlich der Frühjahrsrennen lässt die Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft an den nachstehenden Tagen, und zwar: Ostermontag den 6., Donnerstag den 9., Sonntag den 12., Dienstag den 14., Donnerstag den 16., Sonntag den 19., Dienstag den 21., Donnerstag den 23., Sonntag den 26., Dienstag den 28., Donnerstag den 30. April und Freitag den 1. Mai Localschiffe ab Ferdinandsbrücke mit Berührung der Landungsplätze Weissgärber und Sofienbrücke von 12 Uhr Mittags bis $1^1/_2$ Uhr Nachmittags nach der Freudenau, Rückfahrt nach Schluss der Wettrennen, verkehren. Der Fahrpreis per Person und Tour beträgt 30 kr. Tour- und Retourkarten werden nicht ausgegeben, sondern gelten die an den Cassen Ferdinandsbrücke, Weissgärber und Sofienbrücke gelösten Fahrkarten nur für die Fahrt nach der Freudenau.

Regulirung der Donau im Bereiche des Eisernen Thores. (Bau von Hafenanlagen, Magazinen, Zollamtsgebäuden etc.) Damit bei Eröffnung der Schiffahrt im Bereiche der gesammten Strecke des Eisernen Thor-Gebietes sofort auch den Anforderungen des commerciellen Betriebes entsprochen werden könne, werden derzeit in Orsova alle Vorbereitungen zur Einrichtung der neuen Hafenanlagen getroffen. Die ungarische Regierung lässt Quaianlagen mit einem Aufwande von beiläufig 800.000 fl. ausführen, baut grosse Magazine, Zollamtsgebäude und alle sonst nöthigen Gebäude im Hafen, respective am Donauufer. Ferner werden derzeit das Schiffscapitanat und ein neues Amt, das staatliche Schiffs-Inspectorat, organisirt, welche noch in diesem Jahre ihre Thätigkeit beginnen sollen.

Verschiedene Mittheilungen.

Achenseebahn-Gesellschaft. (Generalversammlung.) Am 2. März wurde in Salzburg unter dem Vorsitze des Banquiers Lorenz Zuckermandel und im Beisein des landesfürstlichen Commissärs, k. k. Bezirkshauptmannes Dr. Carl Weber, die VII. ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Achenseebahn-Gesellschaft abgehalten. Bei derselben waren 10 Actionäre anwesend, welche insgesammt ein Actiencapital von 234.000 fl. mit 233 Stimmen vertraten. Die Versammlung nahm den vom Verwaltungsrathe pro 1895 erstatteten Geschäftsbericht, sowie den Bericht der Revisionscommission genehmigend zur Kenntniss und ertheilte dem Verwaltungsrathe einstimmig das Absolutorium. Ueber Antrag des letzteren wurde hierauf beschlossen, von dem einschliesslich dem Gewinnvortrage aus dem Jahre 1894 mit 15.330 fl. ausgewiesenen Reingewinne zur Dotirung des Reservefonds 674 fl., zur Dotirung des Erneuerungsfonds 2000 fl. und zur Tilgung der Prioritätsactien 800 fl. zu verwenden, ferner auf die im Umlaufe befindlichen Prioritätsactien eine $1^1/_2$percentige Dividende von zusammen 9522 fl. zu vertheilen, sohin auf Reserve-Materialbestände 739 fl. und auf Verbrauchs-Materialbestände 155 fl. abzuschreiben und den Restbetrag von 1439 fl. auf neue Rechnung vorzutragen. In den Verwaltungsrath wurden Consul Theodor Freiherr v. Dreifus wieder- und Hermann Köhler, Associé der Firma Gebrüder Sulzbach in Frankfurt a. M., neugewählt.

In der nach der Generalversammlung abgehaltenen Sitzung des Verwaltungsrathes wurden Lorenz Zuckermandel zum Vorsitzenden und Dr. Friedrich Ritter v. Graf zu dessen Stellvertreter wiedergewählt.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des LXVIII. Stückes.) Das am 1. April herausgegebene LXVIII. Stück enthält unter

Nr. 2105: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Mähren vom 26. März 1896, Z. 11.396, betreffend die Beschränkung der Einfuhr von Klauenthieren (Rindern, Schafen, Ziegen und Schweinen) aus Ungarn nach Mähren.

Nr. 2106: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 26. März 1896, Z. 50.131, betreffend die Beschränkung der Einfuhr von Klauenthieren aus Ungarn nach Böhmen.

Nr. 2107: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Schlesien vom 26. März 1896, Z. 5583, betreffend die Beschränkung der Einfuhr von Klauenthieren aus Ungarn nach Schlesien.

Nr. 2108: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Schlesien vom 28. März 1896, Z. 5731, betreffend die Beschränkungen im Verkehre mit Klauenthieren aus Galizien nach Schlesien.

— (Inhalt des LXIX. Stückes.) Das am 2. April herausgegebene LXIX. Stück des obenannten Blattes enthält unter

Nr. 2109: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Schlesien vom 29. März 1896, Z. 5796, betreffend die Beschränkung der Einfuhr von Schweinen aus Galizien nach Schlesien.

Nr. 2110: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Oberösterreich vom 26. März 1896, Z. 5293 II, betreffend die Beschränkung der Einfuhr von Klauenthieren aus Ungarn nach Oberösterreich.

Nr. 2111: Kundmachung der kgl. Landesregierung in Agram, Abtheilung für innere Angelegenheiten, vom 14. Februar 1896, Z. 8751, betreffend die zur Ein- und Ausladung von Klauenthieren bestimmten Eisenbahn- und Dampfschiffahrtsstationen.

Nr. 2112: Kundmachung der kgl. Landesregierung in Agram vom 20. März 1896, Z. 16.502, betreffend das Verbot der Einfuhr von Klauenthieren aus Dalmatien nach Croatien-Slavonien.

Nr. 2113: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 30. März 1896, Z. 49946, betreffend die Beschränkung der Einfuhr von Klauenthieren aus Niederösterreich nach Böhmen.

Nr. 2114: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 30. März 1896, Z. 51.474, betreffend die Wiedergestattung der Einfuhr von Klauenthieren aus dem politischen Bezirke Rohatyn in Galizien nach Böhmen.

Nr. 2115: Kundmachung der k. k. Landesregierung für die Bukowina vom 27. März 1896, Z. 5336, betreffend das Verbot der Ein- und Durchfuhr von Schafen und Schweinen aus dem rumänischen Districte Buzeu in und durch die Bukowina.

Nr. 2116: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Niederösterreich vom 31. März 1896, Z. 28.677, betreffend das Verbot der Ein- und Durchfuhr von Klauenthieren aus Dalmatien und dem Occupationsgebiete nach und durch Niederösterreich.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Directer Personenverkehr nach Budapest anlässlich der Millenniums-Ausstellung.

Einführung der Hefte II und III des bezüglichen Tarifes.

Aus Anlass der Millenniums-Ausstellung in Budapest gelangt mit Giltigkeit vom 15. April bis 31. October 1896 ein Tarif, enthaltend ermässigte Fahrpreise, und zwar:
Heft II für den directen Personenverkehr von österreichischen, und
Heft III für den directen Personenverkehr von deutschen, dänischen, niederländischen, norwegischen und schwedischen Stationen nach Budapest und zurück,
zur Einführung.

Exemplare dieser Tarifhefte sind bei den betheiligten Verwaltungen, bezw. Stationen zum Preise von 30 kr. ö. W. erhältlich.

Wien, am 1. April 1896. [230]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Deutsch-Südwestrussischer Personen- und Gepäcksverkehr über Oderberg, Krakau, Podwoloczyska und Brody.

Neuer Tarif.

Mit 1. Mai 1896 gelangt ein neuer Tarif für den Deutsch-Südwestrussischen Personverkehr über Oderberg, Krakau, Podwoloczyska und Brody zur Einführung, welcher directe Fahrpreise und Gepäckssätze zwischen Breslau, Berlin, Hamburg, Bremen, Leipzig einerseits und Kiew, Odessa, Elisabethgrad andererseits enthält.

Exemplare dieses Tarifes sind bei der gefertigten Verwaltung zum Preise von 30 Kreuzer österr. Währung erhältlich.

Wien, am 31. März 1896. [231]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Ost-Nordwest-Oesterreichischer Eisenbahnverband.

Abänderung der Bezeichnung des Lagerhauses der Böhmischen Unionbank in der Station Bubna der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Die im Tarife Theil II, Heft 4, des Ost-Nordwest-Oesterreichischen Eisenbahnverbandes vom 1. Juni 1893, auf Seite 8, bezw. im Nachtrage I hiezu, auf Seite 5, vorkommende Bezeichnung des Lagerhauses der Böhmischen Unionbank in der Station Bubna der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft ist auf „Lagerhaus der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft in Bubna“ abgeändert worden.

Wien, am 30. März 1896. [232]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Französischer Eisenbahnverband.

Nachtrag I zum Tarif-Theil IV, Heft 2 (Ausnahmetarif für die Beförderung von Holz).

Mit Giltigkeit vom 1. April 1896 tritt der Nachtrag I zu dem vom 1. Juli 1894 giltigen Tarif-Theile IV, Heft 2, Ausnahmetarif für die Beförderung von Stammholz etc. von Stationen der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft (ungar. Linien), der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn und der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen nach Stationen der Französischen Ostbahn, in Wirksamkeit.

Exemplare des Nachtrages I, welcher Berichtigung und Ergänzung der Tarifbestimmungen, neue, bezw. abgeänderte Schnittfrachtsätze für die ausserfranzösischen Strecken und Ergänzung des Kilometerzeigers enthält, sind bei den betheiligten österreichisch-ungarischen Eisenbahn-Verwaltungen, bezw. Stationen zum Preise von 10 Heller = 10 Centimes erhältlich.

Wien, am 31. März 1896. [233]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Directer Personen- und Gepäcksverkehr mit England.

Einführung von Fahrscheinheften für den Verkehr von Karlsbad nach London.

Mit 1. Mai 1896 gelangen directe Fahrscheinhefte und Gepäckstaxen für den Verkehr von Karlsbad nach London über Calais, Ostende, Hock von Holland oder Rotterdam—Harwich und über Vlissingen—Queenboro zur Einführung.

Die Fahrpreise, bezw. Gepäckstaxen betragen:

Von Karlsbad nach London über	Schnellzug I. Cl.	Schnellzug II. Cl.	Gepäcksfracht für 100 kg Uebergewicht
	Francs		Francs
Calais	170·45	126·25	7·53
Ostende	157·20	117·25	7·52
	Mark		Mark
Hock von Holland oder Rotterdam—Harwich	110·60	77·90	4·22
Vlissingen—Queenboro	113·20	80·00	4·30

Die Beförderung der Personen- und des Reisegepäckes erfolgt auf Grund der Bestimmungen des Tarifes Theil II, Heft G, für den Oesterreichisch-Deutsch-Englischen Personenverkehr über Hock von Holland oder Rotterdam—Harwich und Vlissingen—Queenboro, giltig vom 1. Juni 1894, bezw. des Tarifes Theil II, Heft F, für den Oesterreichisch-Ungarisch-Serbisch-Bulgarisch-Orientalisch-Deutsch-Englischen Personenverkehr, giltig vom 1. November 1894.

Wien, am 1. April 1896. [234]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Triest-Fiume-Norddeutscher Eisenbahnverband.

Richtigstellung des Tarifes.

Der bei Ausnahmetarif 2 auf Seite 12 des Verbandsgütertarifes Theil II vom 1. Jänner 1896 für die deutsche

Strecke: „Berlin (Schles. Bhf.)—Halbstadt“ abgedruckte Frachtsatz von 284 Pfennig für 100 kg gilt vom 20. April 1896 an nicht mehr für die genannte Strecke, sondern für die deutsche Strecke: „Berlin (Schles. Bhf.) — Oderberg.“

Wien, am 2. April 1896. [235]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
auch Namens der betheiligten Verwaltungen.

---

a) Mährisch-Schlesischer Kohlenverkehr mit Galizien und der Bukowina.
b) Oberschlesischer Kohlenverkehr mit Galizien und der Bukowina.

Einbeziehung der Station Korósciatyn.

Mit 20. April 1896 wird die Station Korósciatyn der k. k. Oesterr. Staatsbahnen in die vom 1. August 1896 giltigen Ausnahmetarife für die obbezeichneten Kohlenverkehre im Instructionswege einbezogen.

Die directen Frachtsätze nach dieser Station betragen hinsichtlich des sub a) bezeichneten Verkehres von:

	pro 100 kg
sämmtlichen Gruben und Coaksanstalten des Ostrauer Revieres	79·9 kr.
Mähr.-Ostrau	78·8 „
Hruschau	78·6 „
Szczakowa	70·3 „
Trzebinia	67·3 „
Dombrau	79·9 „
Karwin	80·7 „

Rücksichtlich des sub b) bezeichneten Verkehres ist die Station Korósciatyn auf Seite 9 des bezüglichen Haupttarifes unter Schnitt-Tafel II, Gruppe A, vor dem Stationsnamen „Korezów“ mit dem Schnittfrachtsatze von 62 kr. per 100 kg einzutragen.

Wien, am 31. März 1896. [236]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn
zugleich Namens der Verbands-Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Südwestdeutscher Verbandsgütertarif. (Einbeziehung der Station Hostenbach in die Ausnahmetarife Nr. 11 des Heftes 2 und Nr. 4 des Heftes 5.) Die Station Hostenbach wird mit Geltung vom 15. März 1896 ab in den Ausnahmetarif Nr. 11 (für Eisenerze, Schlacken u. s. w.) des Heftes 2 und in den Ausnahmetarif Nr. 4 (für Eisen und Stahl der Specialtarife I und II) des Heftes 5 des Südwestdeutschen Verbandsgütertarifes einbezogen.

Württembergisch - Südwestdeutscher Eisenbahnverband. (Neuer Tarif.) Das 1. Heft für den Saarbrücken-Württembergischen Güterverkehr (früher Theil II Tarifheft Nr. 4 des süddeutschen Eisenbahnverbandes [Verkehr zwischen deutschen Bahnen]), vom 1. December 1890 nebst Nachträgen I—III tritt am 30. April 1896 ausser Kraft.

Mit dem 1. Mai gelangt für den genannten Güterverkehr ein neuer Tarif zur Einführung, welcher neben zahlreichen Frachtermässigungen auch einzelne geringfügige Frachterhöhungen mit sich bringt.

Kais. General-Direction der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen. (Ermässigte Ausnahmefrachtsätze für Getreide.) Für die Beförderung von Getreide von Strassburg nach den badisch-schweizerischen Uebergangsstationen Basel, Konstanz, Schaffhausen, Singen und Waldshut treten am 1. April 1896 ermässigte Ausnahmefrachtsätze in Kraft.

Mitteldeutscher Eisenbahnverband. (Tarifänderungen.) Am 1. April 1896 sind aus Anlass des Ueberganges der Strecke Nikrisch—Zittau mit den Stationen Hirschfelde, Ostritz und Zittau in das Eigenthum und den Betrieb der Königl. Sächsischen Staatseisenbahnen die nachfolgenden Aenderungen in Kraft getreten:

1. Die in den Mitteldeutschen Tarifheften Nr. 1, 2a., 2b. und 3 nebst Nachträgen enthaltenen Entfernungen und Frachtsätze für den Verkehr der Stationen Hirschfelde und Zittau einerseits und den Stationen der Hessischen Ludwigsbahn, Pfälzischen Bahnen, Eisenbahnen in Elsass-Lothringen und Badischen Staatseisenbahnen, sowie der Bregthal- und Kaiserstuhlbahn andererseits, treten im Mitteldeutschen Verbande ausser Kraft. Die Abfertigung dieses Verkehrs erfolgt vom vorgedachten Tage ab im Sächsisch-Südwestdeutschen Eisenbahnverbande;
2. Die im Mitteldeutschen Tarifheft Nr. 1 nebst Nachträgen enthaltenen Entfernungen und Frachtsätze für den Verkehr der Stationen Hirschfelde und Zittau einerseits und den Stationen der Oberhessischen Bahnen und der Main-Neckarbahn andererseits gehen aus dem Mitteldeutschen Tarifheft Nr. 1 in das Mitteldeutsche Tarifheft Nr. 5 (Verkehr mit den Sächsischen Staatseisenbahnen) über;
3. Die im Ostdeutsch-Hessischen Gütertarife enthaltenen Entfernungen und Frachtsätze für den Verkehr der Stationen Hirschfelde, Ostritz und Zittau einerseits und den Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirkes Frankfurt a. M. andererseits gehen in das Mitteldeutsche Tarifheft Nr. 5 (Verkehr mit den Sächsischen Staatseisenbahnen) über.

Bau-Ausschreibung.

Die Ausführung eines Administrationsgebäudes für die k. k. Eisenbahn-Betriebsdirection in Pilsen ist im Offertwege zu vergeben. Die Bauvergebung erfolgt gegen einen Pauschalbetrag; nur Arbeiten unter der Normallinie werden auf Nachmass gegen Einheitspreise des Kostenvoranschlages vergütet.

Die annäherungsweisen Kosten des zur Vergebung gelangenden Gebäudes sammt Herstellung der Grenzmauern, der Trottoirs und der Canalisirung innerhalb des Gebäudes und bis zum Anschluss an die städtischen Canäle betragen abgerundet 292.940 fl. ö. W.

Die Bauarbeiten sind derart einzuleiten und durchzuführen, dass am 1. November 1896 das ganze Gebäude unter Dach gebracht ist und am 1. October 1897 der anstandslosen Benützung übergeben werden kann.

Die näheren Bestimmungen für die Einbringung der Angebote, das Offertformulare, der Kostenvoranschlag, die Baubeschreibung, die Bedingnisse und die Projectspläne können bei der k. k. Eisenbahn-Betriebsdirection in Pilsen eingesehen und, mit Ausnahme der Projectspläne, auch gegen Bezahlung bezogen werden.

Die bezüglichen Angebote, zu welchen nur die vorgeschriebenen Offertformulare verwendet werden dürfen, sind versiegelt **spätestens bis 27. April 1896, 12 Uhr Mittags**, bei der gefertigten k. k. General-Direction einzureichen. Die Offerteröffnung findet am gleichen Tage um 2 Uhr Nachmittags statt. Das Offert muss auf complete Herstellung des Administrationsgebäudes lauten, und hat der Offerent bis zum 18. Mai 1896 im Worte zu verbleiben.

Zur Danachachtung wird ausdrücklich hervorgehoben, dass nur jene Offerenten bei der Offertverhandlung auf eine Berücksichtigung ihres Angebotes zählen können, welche in einer alle Zweifel ausschliessenden Weise ihre finanzielle und technische Leistungsfähigkeit bezüglich der von ihnen zu übernehmenden Aufgabe darzuthun vermögen.

Das zu erlegende Vadium beträgt 14.700 fl. ö. W. und hat im Erstehungsfalle die Vertragscaution zu bilden.

Offerte, bei welchen eine der als Bestandtheile derselben bezeichneten und zur Einsichtnahme aufliegenden Beilagen von dem Aussteller des Offertes nicht unterschrieben wurde, oder betreffs welcher der Erlag des Vadiums nicht bis zur Frist für die Einbringung der Offerte erfolgte, ferner solche Offerte, in welchen eine gänzliche oder theilweise Aenderung der Offertgrundlagen angestrebt wird, werden als nicht eingelangt betrachtet.

Wien, im März 1896.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
711	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		1. Zuckerrüben	Zistersdorf	Hohenau	Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen; Auf- und Abladen der Sendungen durch Parteiorgane	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1896	Localtarife, und zwar Hauptbahnnetz vom 1. Jänner 1893 und Localbahnen vom 1. Juni 1888	kr. 11·4	kr. 9·1	kr. 2·3	Im Kartirungswege		
				Eichhorn	Hohenau				9·8	7·1	2·7			
			2. Rübenschnitte	Hohenau	Zistersdorf				11·4	9·1	2·3			
				Hohenau	Eichhorn				9·8	7·1	2·7			
712	Oesterr. Nordwestbahn und Süd-norddeutschen Verbindungsbahn		Glaubersalz	Aussig	Königsban	Bei Aufgabe von 10.000 kg pro Wagen oder Frachtzahlung hiefür und Einhaltung der sonstigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1896	Localtarif	83·0 kr.	47·0 kr.	36·0 kr.	Im Kartirungswege		Der Portozuschlag zu den Gebühren der Südnorddeutschen Verbindungsbahn gelangt nicht zur Einhebung.
713	Oesterr.-ungar. Staats-eisenbahn-Gesellschaft		Braunkohle	Aussig (St.E.G.) transit	Oppolau	Aufgabe in ganzen Wagenladungen; Aufrechthaltung der für Kohle bestehenden Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarif	11·7 kr.	10·2 kr.	1·5 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf den Namen des Reclamanten als Empfänger lautende Original-Frachtbriefe, längstens bis Ende März 1897 einzusenden	
714	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Mehl und Kleie aus Pos. M—4 der Güterclassification des Tarifes, Theil I	Lodygowice	Chabówka	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1896	Ost-Nordwest-Oesterr. Eisenbahn-Verband (Tarifheft 4, giltig vom 1. Juni 1893)	Bestehen keine directen Frachtsätze	kr. 24		Im Kartirungswege		
					Jeleśnia					10				
					Jordanów					22				
					Limanowa					36				
					Maków					18				
					Mszana dolna					28				
					Sucha					17				
					Tymbark					34				
					Zaryte					26				

715 — **Südbahn-Gesellschaft**

Für Baumaterialien und Fabrikseinrichtungsgegenstände, welche für den Bau und die Einrichtung der in Triest zu errichtenden Hochöfen und Fabriks-Anlagen der krainischen Industrie-Gesellschaft bestimmt sind, wird mit Giltigkeit bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896 von allen österreichischen Südbahnstationen nach Triest S.B. der Ausnahmetarif XVII des Localtarifes (Theil II) unter den für die Anwendung desselben festgesetzten Bedingungen zugestanden.

716 — **Böhmischen Nordbahn**

Für die zur Erweiterung einer Fabrik in Kreibitz dienenden Baumaterialien und Fabrikseinrichtungsgegenstände gelangt bei Aufgabe derselben als Frachtgut und in Mengen von oder Frachtzahlung für mindest. 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1896 die im Ausnahmetarif 21 des Localgütertarifes der Böhmischen Nordbahn vorgeschene fünfzigpercentige Ermässigung der officiellen Frachtsätze nach Kreibitz-Teichstatt zur Anwendung. Die hienach für 40 km entfallenden Frachtsätze gelten auch für geringere Entfernungen, insolange der officielle Tarif nicht billiger ist.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
717	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Zusammenladen von Gütern der Classe A oder des Ausnahmetarifes 7 a mit Gütern des Ausnahmetarifes 6 b im Oesterreich-Lindau-Vorarlberger Eisenbahn-Verbande vom 1. März 1896	Prag (Bubna) B.E.B. Prag (Sandthor) B.E.B. Prag (Smichow) B.E.B. Prag (St.B.) k.k.St.B. Smichow k.k.St.B. Komotau B.E.B. und Kralup B.E.B. und vice versa	Lindau, Bregenz, Buchs und St. Margrethen	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1896	Directer Tarif im Oesterreich-Lindau-Vorarlberger Eisenbahn-Verbande	Verschieden	Für Güter der Classe A oder des Ausnahmetarifes 7 a von mindestens 5000 kg kommt der Frachtsatz der Classe A, bezw. des Ausnahmetarifes 7 a; für die übrigen zugeladenen Güter und für das Ergänzungsgewicht bis zu 10.000 kg pro Wagen der Frachtsatz des Ausnahmetarifes 6 b des ab 1. März l. J. giltigen Tarifes zur Anwendung		Im Kartirungswege		Hinsichtlich der Frachtberechnung bei Aufgabe mit mehreren Frachtbriefen haben die im Tarif-Theile I für den genannten Verbandverkehr (giltig ab 1. März 1896) aufgenommenen Bestimmungen Giltigkeit
718	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Gyps der Position G—32 des Tarifes, Theil I	Gloggnitz Mödling St. Egyden Semmering Ternitz	Prag (k.k.St.B., Oe.N.W.B. und St.E.G.), Pilsen	Bei Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Bis auf Widerruf, resp. bis zur Einführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarife der betheiligten Bahnen	Verschieden	Heller 118 112 110 132 114	Verschieden	Im Kartirungswege		
				Gloggnitz Mödling St. Egyden Semmering Ternitz	Budweis					96 90 88 110 92				
				Gloggnitz Mödling St. Egyden Semmering Ternitz	Marienbad, Podersam					130 124 122 144 126				
				Gloggnitz Mödling St. Egyden Semmering Ternitz	Saaz (B.E.B. und k.k.St.B.)					134 128 126 148 130				
				Gloggnitz Mödling St. Egyden Semmering Ternitz	Stankau					124 118 116 138 120				
				Gloggnitz Mödling St. Egyden Semmering Ternitz	Elbogen (L.B.)					169 163 161 183 165				
				Gloggnitz Mödling St. Egyden Semmering Ternitz	Neudek (L.B.)					186 180 178 200 182				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
				von	nach									
719	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Kaschau-Oderberger Eisenbahn	Je ein tägliches Zeitungspacket im Gewichte bis zu höchstens 20 kg bei Beförderung mit den Nordbahn-Schnellzügen Nr. 3 und 5, bezw. mit den ab Oderberg anschliessenden Zügen der mitbetheiligten Verwaltung	Wien Nordbahnhof	Teschen	Auflieferung der Zeitungspackete mit ordnungsmässig ausgefertigten Eilfrachtbriefen unter einer deutlichen, vorher namhaft zu machenden Adresse derart rechtzeitig, dass die Anfgabe nud eventuell die Verwiegung anstandslos erfolgen kann, worüber das Einvernehmen mit dem Stationsvorstande in Wien zu pflegen ist, und in einer conformen, leicht erkennbaren Verpackung. Vorsorge des Adressaten für die Abnahme der Zeitungspackete in der Adressstation ohne vorhergegangene Avisirung. Haftung des Versenders für alle Folgen, welche aus Ursache der Nichteinhaltung der Bestimmungen betreffs der postzwangspflichtigen Güter durch denselben entstehen. Für zufällige Verspätungen innerhalb der reglementmässigen Lieferfrist wird eine bahnseitige Haftung nicht übernommen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1896	Localtarife	Besteht kein directer Frachtsatz	568 Kreuzer		Im Kartirungswege		
				via Oderberg										
720	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Je zwei tägliche Zeitungspackete im Gewichte bis zu 40 | 35 | 30 — Je ein tägliches Zeitungspacket im Gewichte bis zu 20 | 25 | 5 | 30 Kilogramm pro Packet bei Beförderung mit den Nordbahn-Schnellzügen Nr. 3 oder 5, bezw. mit den anschliessenden Zügen	Wien. Nordbahnhof	Olmütz	Auflieferung der Zeitungspackete unter einer deutlichen, vorher namhaft zu machenden Adresse und in einer conformen, leicht erkennbaren Verpackung derart rechtzeitig, dass die Aufgabe, und eventuell die Verwiegung anstandslos erfolgen kann, worüber das Einvernehmen mit dem Stationsvorstande in Wien zu pflegen ist. Vorsorge des Adressaten für die Abnahme der Zeitungspackete in der Adressstation ohne vorhergegangene Avisirung. Haftung des Versenders für alle Folgen, welche aus Ursache der Nichteinhaltung der Bestimmungen betreffs der postzwangspflichtigen Güter durch denselben entstehen. Für zufällige Verspätungen innerhalb der reglementsmässigen Lieferfrist wird eine bahnseitige Haftung nicht übernommen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1896	Localtarif vom 1. Jänner 1893	Kreuzer 509·4	490	19·4	Im Kartirungswege		
					Zauchtl trans. (für Neutitschein)				574·2	490	84·2			
					Mähr.-Ostrau				658·2	490	168·2			
					Prossnitz via Prerau-Olmütz				559·8	525	34·8			
					Troppau				713·4	530	183·4			
					Bielitz via Dziedlitz				826·2	600	226·2			
					Krakau				930	600	330			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg	per 100 kg			
									Pfge.	Pfge.	Pfge.			
721	Oesterr. Nordwestbahn	Betheiligten Verwaltungen	Chilisalpeter	Lauhe, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz	Wien (K.F.J.B. 11 St.E.G. K.F.N.B. Oe.N.W.B.)	Bei Aufgabe, resp. Bezahlung der Fracht für den Frachtbrief und Wagen, und zwar für mindestens 10.000 kg	14 Tage nach erfolgter Publication bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1896	Elbeumschlags-Tarif für Oesterreich vom 1. Jänner 1896	209	104*)	105	Im Kartirungswege		*) In diesen Frachtsätzen ist die Schlepphangebühr nicht enthalten; dieselbe beträgt 5 Pfennige für 100 kg
					Marchegg				237	123*)	114			
				Schönpriesen-Umschlag	Wien (K.F.J.B. 11 St.E.G. K.F.N.B. Oe.N.W.B.)				204	99*)	105			
					Marchegg				232	118*)	114			
				Dresden-Elbkai	Wien (K.F.J.B. 11 St.E.G. K.F.N.B. Oe.N.W.B.)				256	151	105			
					Marchegg				284	170	114			
722	Oesterr. Nordwestbahn	Böhmischen Nordbahn	Bier in Fässern	Leitmeritz	Friedland i. B.	Bei Aufgabe in beliebigen Quantitäten	Bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1896	Localtarif	92 kr.	69 kr.	23 kr.	Im Kartirungswege		Für die Rückbeförderung der leeren Fässer werden keine Frachtkosten, wohl aber die tarifarischen Nebengebühren eingehoben

Ausserkraftsetzung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6		7	8
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der betheiligten Bahnverwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Zeitpunkt der Aufhebung	Besondere Bemerkungen
16	Nr. 26 vom 5. März 1896	550	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen, a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn und kgl. Bayer. Staatsbahnen	Zusammenladen der Güter der Classe A und des Ausnahmetarifes 6 h im Oesterreich-Lindau-Vorarlberger Eisenbahn-Verbande, giltig vom 1. März 1896	Prag (Bubna) B.E.B. Prag (Sandthor) B.E.B. Prag (Smichow) B.E.B. Prag (St.B.) k.k.St.B. Smichow k.k.St.B. Komotau B.E.B. und Kralup B.E.B.	Lindau, Bregenz, Buchs und St. Margrethen	18. April 1896	An deren Stelle tritt eine neue Publication im Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 38 vom 4. April 1896
					und vice versa			

K. k. priv. Friauler Eisenbahn-Gesellschaft.

Bei der am 1. April 1896 unter notarieller Intervention stattgehabten **dritten Verlosung der vierpercentigen Prioritätsobligationen** wurden nachstehende Nummern gezogen:

Obligationen à 1000 fl. ö. W.:

Nr. 10, 910;

Obligationen à 100 fl. ö. W.:

Nr. 1086, 1164, 1287, 1393, 1550, 1993, 2017, 2636, 3039, 3211, 3403, 3611, 3912.

Die Verzinsung dieser verlosten Obligationen hört am 1. Juli 1896 auf.

Von eben diesem Tage ab erfolgt deren Rückzahlung, und zwar:

in **Wien** bei der Union-Bank und deren Wechselstube,
in **Triest** bei der Filiale der Union-Bank.

Wien, am 1. April 1896.

K. k. priv. Friauler Eisenbahn-Gesellschaft.

K. k. Oesterr. Staatsbahnen.

Offert-Ausschreibung.

Zur **Ausrüstung** der im October 1896 zur Eröffnung kommenden **Staatsbahnlinie Halicz—Ostrów** und der **Linie Tarnopol—Kopyczynce** der Ostgalizischen Localbahnen wird die **Lieferung der erforderlichen Inventargegenstände** im öffentlichen Offertwege vergeben, und zwar:

Gruppe	Nähere Bezeichnung der zu liefernden Gegenstände	Approximativer Kostenbetrag der Linie Halicz—Ostrów	Approximativer Kostenbetrag der Linie Tarnopol—Kopyczynce
		Gulden	Gulden
I	Einfache angestrichene und unangestrichene Möbel	4.800	1.300
II	Feinere Möbel mit Anstrich	5.200	2.000
III	Harte gebeizte und polirte und amerikanisch fournirte Möbel	2.000	1.300
IV	Gepolsterte Ruhebetten und gepolsterte Möbel	1.550	400
V	Uhren	1.100	400
VI	Eiserne Oberbau- und andere Werkzeuge und Ballenkarren	2.600	1.600
VII	Hölzerne Werkzeuge, Geräthe, Karren, Wasserbottiche und Schiebtruhen	3.800	2.400
VIII	Laternen	3.150	1.400
IX	Spenglerwaaren exclusive Laternen	1.800	800
X	Gusseiserne Laternensäulen	1.100	400
XI	Cassen, Billetkästen, Plombirzangen	3.100	1.400
XII	Feuerspritzen	1.800	700
XIII	Decimal- und Centimalwaagen	1.700	900
XIV	Eiserne Möbel	500	300
XV	Gestählte Werkzeuge, metallene Kurzwaaren, Werkzeug-Garnituren, Winden und Feilen	2.400	1.000
XVI	Wagendecktücher	800	700
XVII	Bürstenbinderwaaren	120	70
XVIII	Luster und Lampen	1.600	500
XIX	Seilerwaaren	170	100
XX	Glocken aus Metallguss	300	100
XXI	Taschnerwaaren, Signalfahnen	300	200
XXII	Wechsel-Laternen	500	400
	Summa	40.390	18.370

Die zur Lieferung ausgeschriebenen **Gegenstände müssen verpackt und inclusive aller Nebenspesen franco einer Station der k. k. Staatsbahnen bis 1. September 1896** geliefert werden.

Offertformularien, Lieferbedingnisse und Pläne, sowie die speciellen Bestimmungen für die Einbringung der Offerte können bei der gefertigten k. k. General-Direction (Fünfhaus, Westbahnhof, Fachabtheilung II), ferner bei den k. k. Eisenbahn-Betriebsdirectionen Krakau, Lemberg und Stanislau für beide Linien und bei der k. k. Eisenbahn-Bauleitung Tarnopol I für die Linie Halicz—Ostrów, beziehungsweise Tarnopol II für die Linie Tarnopol—Kopyczynce eingesehen und bezogen werden.

Die bezüglichen Angebote, welche für jede der Linien Halicz—Ostrów, beziehungsweise Tarnopol—Kopyczynce separat einzubringen sind und welche sich auf mehrere oder einzelne der (ad I—XXII) verzeichneten Gegenstände beziehen dürfen, sind, unter Benützung der vorgeschriebenen Offertformularien versiegelt spätestens bis 9. April 1896, 12 Uhr Mittags, bei der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen in Wien einzureichen.

Hiebei unterliegen die auf die Linie Tarnopol—Kopyczynce bezüglichen Offerte sammt Beilagen der Stempelpflicht.

Die Offerenten haben sechs Wochen vom obigen Einreichungstermine ab im Worte zu bleiben.

Die Eröffnung der eingelangten Offerte wird zwei Stunden nach Schluss des Einreichungstermines durch die hiezu bestimmte Commission bei der gefertigten General-Direction stattfinden. Es steht den Offerenten frei, dieser Offerteröffnung anzuwohnen.

Wien, im März 1896.

Die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

Verordnungs-Blatt für Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt im k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 39. Wien, 9. April 1896. IX. Jahrgang.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Auszug aus dem Finanzgesetze für das Jahr 1896 vom 28. März 1896.*)

Mit Zustimmung beider Häuser des Reichsrathes finde Ich anzuordnen, wie folgt:

Artikel I.

Die gesammten Staatsausgaben für das Jahr 1896 werden auf die Summe von 664,569.753 fl. österr. Währ. festgesetzt.

Artikel II.

Die besondere Verwendung und die für die einzelnen Zweige der Verwaltung bewilligten Etatssummen enthält der erste Theil des nachfolgenden Staatsvoranschlages.

Die nach den einzelnen Capiteln, Titeln, Paragraphen und ziffermässig gesonderten Unterabtheilungen von Paragraphen dieses Staatsvoranschlages bewilligten Credite dürfen nur zu den in den bezüglichen Capiteln, Titeln, Paragraphen und Unterabtheilungen von Paragraphen bezeichneten Zwecken, und zwar gesondert für das ordentliche und ausserordentliche Erforderniss, verwendet werden.

Ausnahmsweise wird für das Jahr 1896 gestattet, dass beim Capitel 28 „Eisenbahnministerium“, bei den Titeln 1 bis 3 und 7 sowohl innerhalb jedes einzelnen dieser Titel, als auch zwischen diesen Titeln bei der Verwendung der bewilligten ordentlichen Ausgaben das Virement stattfinde.

Artikel III.

Zur Bestreitung der im Artikel I bewilligten Staatsausgaben werden die im zweiten Theile des nachfolgenden Staatsvoranschlages mit der Summe von 666,006.190 fl. ö. W. festgesetzten Einnahmen der directen Steuern und indirecten Abgaben und der sonstigen Einnahmszweige des Staates bestimmt.

Artikel VI.

Die für das Jahr 1896 zur Ausgabe bewilligten, mit Ablauf desselben entweder gar nicht oder doch nicht vollständig verwendeten Credite erlöschen mit Ende December 1896.

Ausgenommen von dieser Bestimmung sind jene Beträge, welche zur Bedeckung stehender Bezüge, wie: Gehalte, Pensionen etc., oder zur Erfüllung solcher Leistungen bestimmt sind, die sich auf einen Rechtstitel gründen, wie Zinsen der Staatsschuld etc.; diese Beträge können bis zum Ablaufe der Verjährungsfrist in Anspruch genommen werden.

Desgleichen sind von der obigen Bestimmung alle ausserordentlichen, sowie jene ordentlichen Credite ausgenommen, für welche im ersten Theile des nachfolgenden Voranschlages die Verwendungsdauer bis Ende December 1897 eingeräumt ist; dieselben sind jedoch, insoweit sie nicht im Jahre 1896 zur Verwendung gelangen, so zu behandeln, als wenn sie im Voranschlage des Jahres 1897 bewilligt worden wären, und daher auch für den Dienst dieses letzteren Jahres zu verrechnen.

*) Enthalten in dem am 31. März 1896 ausgegebenen XIX. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 43.

Artikel VII.

Die nachstehend aufgeführten Credite können noch bis Ende December 1896 verwendet werden; doch sind diese Credite so zu behandeln, als wenn dieselben im Voranschlage des Jahres 1895 im Sinne des Artikels VI, Alinea 3 des Finanzgesetzes für das Jahr 1895 bewilligt worden wären: . . . .

E. Im Etat des Handelsministeriums.

1. Der mit dem Finanzgesetze für das Jahr 1891 unter Titel 8, § 7, für die Erweiterung der Hafenanlagen in Triest als erste Rate bewilligte und mit dem Finanzgesetze für das Jahr 1895 bis Ende December 1895 verlängerte Credit von . . . . 976.000 fl.

2. Der mit dem Finanzgesetze für das Jahr 1893 unter Titel 8, § 3, für Herstellung eines Landungsmolo in Pola als erste Rate bewilligte und mit dem Finanzgesetze für das Jahr 1895 bis Ende December 1895 verlängerte Credit von . . . . 15.000 fl.

3. Der mit dem Finanzgesetze für das Jahr 1894 unter Titel 8, § 3, für die Herstellung eines Landungsmolo in Pola als zweite Rate bewilligte Credit von . . . . 15.000 fl.

4. Der mit dem Finanzgesetze für das Jahr 1893 unter Capitel 14, § 1, bei den westlichen Staatsbahnen für die Strassenunterfahrt in Krakau bewilligte und mit dem Finanzgesetze für das Jahr 1895 bis Ende December 1895 verlängerte Credit von . . . . 100.000 fl.

5. Die mit dem Finanzgesetze für das Jahr 1894 unter Capitel 27, Titel 14, § 1, im Staatseisenbahnbetriebe als ausserordentliche Ausgaben bewilligten Credite, und zwar:

a) für die Erweiterung der Werkstättenanlagen in Laun von . . . . 250.000 fl.
b) für die Erweiterung der Station Eger (zweite Rate) von . . . . 194.000 fl.
c) für die Bahnverlegung auf der Arlbergbahn von . . . . 87.100 fl.
d) aus dem Investitionsfonds der Galizischen Carl Ludwig-Bahn für die Erweiterung der Station Lemberg (zweite Rate) von . . . . 200.000 fl.
e) aus dem Investitionsfonds der Duxer Bahnen für Meliorationen und diverse Herstellungen in verschiedenen Stationen incl. Sicherungsanlagen Bodenbach-Komotau von . . . . . . 1,322.220 fl.

G. Etat der Verwaltung der Staatsschuld.

Die mit dem Finanzgesetze für das Jahr 1894 bei Capitel 37, Titel 3, Verwaltungsauslagen der fundirten Staatsschuld, für Auslagen aus Anlass der Couponbogen-Erneuerung bewilligten Credite per 42.000 fl. und 206.000 fl., bezw. der Gesammtcredit von . . . . 288.000 fl.

Die Verfügung über die oben unter lit. E., Post 4 und 5, aufgeführten Credite im Etat des Handelsministeriums, ebenso wie diejenige über die im Finanzgesetze für das Jahr 1895 für das Eisenbahnwesen mit zweijähriger Verwendungsdauer bewilligten Credite wird dem Eisenbahnministerium zugewiesen.

Artikel VIII.

. . . . . . Ferner ist der Finanzminister gegen nachträgliche Rechtfertigung ermächtigt, während des Jahres 1896 den im Nutzgenusse von Staatseisenbahnen stehenden Gesellschaften die Bewilligung zum Verkaufe von entbehrlichen Staatseisenbahn-Grundstücken gegen angemessene Entschädigung des Staatsschatzes für das Aufgeben des Eigenthumsrechtes, und zwar auch in jenen Fällen zu ertheilen, in welchen der Schätzungswerth des einzelnen Verkaufsobjectes den Betrag von 25.000 fl. übersteigt.

Artikel IX.

Mit dem Vollzuge dieses Gesetzes wird Mein Finanzminister beauftragt.

Wien, 28. März 1896.

Franz Joseph m. p.

Badeni m. p. **Welsersheimb** m. p. **Gautsch** m. p. **Bilinski** m. p.
Ledebur m. p. **Gleispach** m. p. **Glanz** m. p. **Rittner** m. p.
Guttenberg m. p.

Staatsvoranschlag für die im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder für das Jahr 1896.

Erster Theil. — Erforderniss.

Staatsausgaben	Ausgaben ordentliche 1896	Ausgaben ausserordentliche mit der Verwendungsdauer bis Ende December 1895	Ausgaben ausserordentliche mit der Verwendungsdauer bis Ende December 1896	Summe
Capitel 27. XI. Handelsministerium.				
Titel 1. A. Eigentlicher Staatsaufwand	Gulden in österr. Währung			
§ 1. Centralleitung (darunter 1200 fl. in Goldgulden) .	360.370	150.000	52.090	562.460
§ 2. Für Studien über die Anlage von Schiffahrtscanälen	—	—	24.000	24.000
§ 3. Subvention für die gemischte Pruth-Commission (15.000 Francs gleich 6000 Goldgulden)	—	—	7.140	7.140
§ 4. Für inländische Landes-, Fach- und Regional-Ausstellungen, sowie für fremdländische Ausstellungen, für welche kein besonderer Credit bewilligt ist . .	—	—	12.000	12.000
§ 5. Subvention für das k. k. österr. Handelsmuseum .	—	—	40.000	40.000
Summe (Titel 1, §§ 1 bis 5)	360.370	150.000	135.230	645.600

Staatsausgaben	Ausgaben ordentliche mit der Verwendungsdauer bis Ende December 1896	1897	ausserordentliche 1897	Summe
	Gulden in österr. Währung			
Titel 7. § 1. Hafen- und Seesanitätsdienst	541.090	231.400	—	772.490
§ 2. Auslagen bei der Narenta	1.680	—	—	1.680
§ 3. Neubauten im Küstenlande:				
a) Ausserordentliche und neue Hafenbauten:				
Malinska. Herstellung einer Operationsriva (Restbetrag)	—	—	6.500	6.500
Porto Rosega bei Monfalcone. Verlängerung der Canaldämme (dritte Rate)	—	—	10.000	10.000
Orsera. Herstellung eines Landungsmolo (dritte Rate)	—	—	10.000	10.000
Lussinpiccolo. Herstellung einer Landungsriva (dritte Rate)	—	—	15.000	15.000
Sansego. Herstellung eines Schutzwerkes an der Hafeneinfahrt (Restbetrag)	—	—	8.000	8.000
Pola. Herstellung eines Landungsmolo (vierte Rate)	—	—	33.000	33.000
Herstellung neuer Anbindsäulen	—	—	1.000	1.000
Herstellung von Warnzeichen auf Untiefen	—	—	1.000	1.000
Anschaffung von Santorinerde	—	—	5.000	5.000
b) Ausserordentliche und neue See- und Hafenleuchten:				
Secca Pericolosa. Herstellung einer Seeleuchte V. Ordnung (Restbetrag)	—	—	15.370	15.370
Triest. Beitrag zu den Herstellungskosten der elektrischen Beleuchtung am neuen Hafen an die k. k. Lagerhäuser	—	—	2.400	2.400
Summe (Titel 7, § 3)	—	—	107.270	107.270
§ 4. Neubauten in Dalmatien:				
a) Ausserordentliche und neue Hafenbauten:				
Novegradi. Beitrag für die Verbauung der Wildbäche Jaruga Draga, Mošunje und Bristova Draga	—	—	3.000	3.000
Vodice. Herstellung eines Schutz- und Landungsdammes (erste Rate)	—	—	5.000	5.000
Trappano. Herstellung eines Schutzdammes (erste Rate)	—	—	2.000	2.000
Traù. Herstellung einer Ufermauer (erste Rate)	—	—	3.000	3.000
Postire. Ausgestaltung des Landungsmolo (erste Rate)	—	—	1.000	1.000
Igrane. Herstellung eines Schutz- und Landungsdammes (erste Rate	—	—	2.000	2.000
Metković. Beitrag zu den Baukosten einer stabilen Brücke über den Narentafluss	—	—	26.000	26.000
Trstenik. Herstellung eines Schutz- und Landungsdammes (erste Rate)	—	—	5.000	5.000
Gravosa. Herstellung einer Ufermauer (erste Rate)	—	—	4.000	4.000
Castelnuovo in der Bocche di Cattaro. Verlängerung des Schutz- und Landungsdammes (erste Rate)	—	—	4.000	4.000
Zara. Herstellung eines Wellenbrechers zum Schutze der äusseren Riva (Restbetrag	—	—	5.000	5.000
Tkon. Herstellung eines Schutz- und Landungsmolo (Restbetrag)	—	—	5.100	5.100
Comisa. Ausbau des bestehenden Schutzdammes (zweite Rate)	—	—	8.000	8.000
Lombarda. Herstellung eines Bootshafens in Vale Tatinja (Restbetrag)	—	—	5.600	5.600
Gravosa. Legung zweier Vertäuungsbojen (Restbetrag)	—	—	1.500	1.500
Spizza. Herstellung eines Landungsmolo (Restbetrag)	—	—	5.980	5.980
Almissa. Herstellung eines Schutz- und Landungsmolo (dritte Rate)	—	—	8.000	8.000
Vallegrande auf der Insel Curzola. Herstellung einer Landungs- und Operationsriva (Restbetrag)	—	—	10.100	10.100
Drače auf der Halbinsel Sabioncello. Herstellung eines Schutz- und Landungsmolo (dritte Rate)	—	—	8.000	8.000
Spalato. Weitere Verstärkung des Steinwurfes am Schutzdamme (elfte Rate)	—	—	3.000	3.000
Herstellung neuer Anbindsäulen	—	—	3.000	3.000

Staatsausgaben	Ausgaben ordentliche mit der Verwendungsdauer bis Ende December 1896	1897	ausserordentliche 1897	Summe
	Gulden in österr. Währung			
Herstellung von Warnzeichen auf Untiefen	—	—	1.000	1.000
Anschaffung von Santorinerde	—	—	5.000	5.000
b) Ausserordentliche und neue See- und Hafenleuchten:				
Tun Veliki. Errichtung einer Seeleuchte (V. Ordnung)	—	—	3.700	3.700
Tre Sorelle. Errichtung einer Seeleuchte (V. Ordnung)	—	—	7.400	7.400
c) Ausserordentliche und neue Hochbauten:				
Spalato. Entschädigung an die Finanzverwaltung für den zur Errichtung des dortigen Hafencapitanats-Gebäudes abgetretenen Baugrund . .	—	—	17.000	17.000
Summe (Titel 7, § 4)	—	—	152.380	152.380
§ 5. Bau- und Erhaltungskosten der Hafengeleise in Triest:				
a) Capitalsrückzahlung (sechzehnte Rate)	—	—	25.000	25.000
b) 4 pCt. Zinsen pro 1895 für den ungetilgt gebliebenen Capitalsrest per 339.095 fl. 89 kr.	—	—	13.750	13.750
Summe (Titel 7, § 5)	—	—	38.570	38.570
§ 6. Für die Unterstützung der Handelsmarine . . .	—	—	154.400	154.400
Summe (Titel 7, §§ 1 bis 6)	542.770	231.400	452.620	1,226.790
Titel 8. § 1. Betrieb der k. k. Lagerhäuser in Triest . . .	861.450	—	—	761.450
§ 2. Annuität zur Tilgung des Kaufpreises für die von der Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterreichischen Lloyd an den Staat überlassenen Hangars auf dem Molo III	—	—	44.628	44.628
§ 3. Annuitätenvergütung an den Etat der Staatschuld .	—	—	452.172	452.172
Summe (Titel 8, §§ 1 bis 3)	861.450	—	496.800	1,358.250
Summe (Titel 1 bis 8)	2,640.450	381.400	1,096.170	4,118.020
Capitel 28. XII. Eisenbahnministerium.				
Titel 1. Centralleitung	980.690	—	—	980.690
„ 2. General-Inspection der österr. Eisenbahnen . . .	340.901	—	—	340.901
„ 3. Central-Wagen-Dirigirungsamt der österr. Staatsbahnen	59.375	—	—	59.375
Titel 4. Staatseisenbahnbau.				
§ 1. Für den Bau der Eisenbahn Halicz-Ostrów (Tarnopol) mit Abzweigungen nach Brzeżany und Podhajce .	—	—	2,186.000	2,186.000
§ 2. Für den Bau der Localbahn Lindewiese-Barzdorf (Heinersdorf)	—	—	613.000	613.000
§ 3. Für den Bau der Localbahn Niklasdorf-Zuckmantel	—	—	295.000	295.000
§ 4. Für den Bau der Eisenbahn Podwysokie-Rohatyn-Chodorów	—	—	2,000.000	2,000.000
§ 5. Für den Bau der Eisenbahn Beraun-Dušnik . . .	—	—	1,000.000	1,000.000
Summe (Titel 4, §§ 1 bis 5)	—	—	6,094.000	6,094.000
Titel 5. Betheiligung an der Capitalsbeschaffung zum Zwecke des Baues von Privatbahnen.				
§ 1. Für den Bau der Localbahn von Fürstenfeld nach Hartberg mit der Abzweigung nach Neudau (fünfte und letzte Rate von 750.000 fl.)	—	—	150.000	150.000
§ 2. Für den Bau der Unterkrainer Bahnen von Laibach nach Rudolfswerth und Straža, sowie von Gross-Lupp nach Gottschee (vierte Rate von 2,500.000 fl.)	—	—	500.000	500.000
§ 3. Für den Bau der nachstehenden, im Jahre 1894 gesetzlich sichergestellten Localbahnen:				
a) von Čerčan nach Modřan mit der Abzweigung von Měchenitz nach Dobřiš, Jahreslast in Folge des Staatsbeitrages von 335.000 fl. effectiv, entsprechend einem Nominale von rund 338.400 fl.	—	—	13.960	13.960
b) von Rakonitz nach Mlatz, Jahreslast in Folge des Staatsbeitrages von 194.000 fl. effectiv, entsprechend einem Nominale von rund 196.000 fl.	—	—	8.090	8.090
c) von Rakonitz über Pladen und Luditz nach Petschau mit der Abzweigung von Luditz nach				

Staatsausgaben	Ausgaben ordentliche mit der Verwendungsdauer bis Ende December 1896	1897	ausserordentliche 1897	Summe
	Gulden in österreichischer Währung			
Buchau, Jahreslast in Folge des Staatsbeitrages von 214.000 fl. effectiv, entsprechend einem Nominale von rund 216.200 fl.	—	—	8.920	8.920
Summe (Titel 5, §§ 1 bis 3)	—	—	680.970	680.970
Titel 6. Betrieb verpachteter Staatseisenbahnen.				
§ 1. Bodenbacher Bahnstrecke:				
Besondere zu den eigentlichen Betriebskosten nicht gehörige Ausgaben	20	—	—	20
Für die Herstellung einer Weichensicherungsanlage am Südende der Station Mittelgrund (23.000 Mark = 11.360 Goldgulden rund) .	—	—	13.530	13.530
Für unvorhergesehene Herstellungen in der Strecke Bodenbach—Reichsgrenze	—	—	500	500
Summe (Titel 6, § 1)	20	—	14.030	14.050
§ 2. Localbahn Časlau-Zawratetz und Časlau-Močowitz.				
a) Betriebskosten-Vergütung	56.330	—	—	56.330
b) Besondere zu den eigentlichen Betriebskosten nicht gehörige Auslagen	1.170	—	—	1.170
Für Investitionen aus dem Invetitionsfonds der verstaatlichten Linien der Oesterr. Localeisenbahn-Gesellschaft	—	—	10.450	10.450
Summe (Titel 6, § 2)	57.500	—	10.450	67.950
§ 3. Localbahn Königshan-Schatzlar:				
a) Betriebskosten-Vergütung	14.000	—	—	14.000
b) Besondere zu den eigentlichen Betriebskosten nicht gehörige Auslagen	200	—	—	200
Für Investitionen aus dem Investitionsfonds der verstaatlichten Linien der Oesterr. Localeisenbahn-Gesellschaft	—	—	13.200	13.200
Summe (Titel 6, § 3)	14.200	—	13.200	27.400
Summe (Titel 6, §§ 1 bis 3)	71.720	—	37.680	109.400
Titel 7. Staatseisenbahnbetrieb und Bodensee-Dampfschiffahrt.				
§ 1. Staatseisenbahnbetrieb:				
a) Ordentliche Betriebsauslagen (darunter in Gold 592.240 fl.)	61,903.484	1,303.700	—	63,207.184
b) Auslagen für den Localbahnbetrieb; Durch die Betriebskosten-Vergütung gedeckt . . . . 1,944.100 fl. Gestundete, bezw. durch die Betriebskosten-Vergütung nicht gedeckte, aus der Anwendung des Artikels IX des Gesetzes vom 31. December 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, sich ergebende Auslagen . . . 227.800 „	2,171.900	—	—	2,171.900
c) Vertragsmässige Zahlungen für Verzinsung und Amortisation:				
Creditanstalts-Anlehen:				
Zinsen- und Capitalsrückzahlung	819.000	—	—	819.000
Baucapital der Strecke Braunau—Reichsgrenze:				
Zinsen- und Capitalsrückzahlung (in Gold 24.080 fl.)	28.660	—	—	28.660
Jahrensrente für die Dux-Bodenbacher und Prag-Duxer Eisenbahn laut Artikel III des Uebereinkommens vom 26. April 1884, bezw. nach Vereinbarung vom 25. Juli 1892	3,199.500	—	—	3,199.500
Erforderniss für die Ungarische Westbahn (steierische Linie) laut Uebereinkommens vom 22. December 1888:				
Rentenerforderniss laut § 7 des Uebereinkommens 331.020 fl.				
Zinsen und Amortisation der Investitionsanleihe vom Jahre 1890 laut § 6 des Uebereinkommens . . . 64·140 „	395.160	—	—	395.160

Staatsausgaben	Ausgaben ordentliche mit der Verwendungsdauer bis Ende December 1896	ausserordentliche 1897	1897	Summe
	Gulden in österr. Währung			
Rentenerforderniss für die Erste ungarisch-galizische Eisenbahn (galizische Linie) laut § 8 des Uebereinkommens vom 20. December 1888	1,449.760	—	—	1,449.760
Erforderniss für die Eisenbahn Lemberg-Czernowitz-Suczawa:				
Laut Artikel V des Uebereinkommens vom 8. März 1894 als Entgelt für die Ueberlassung des Betriebes an den Staat, und zwar:				
für die Linie Lemberg—Czernowitz pro 1895 1,500.000 fl.				
für die Linie Czernowitz—Suczawa pro 1896 . . . 700.000 „	2,200.000	—	—	2,200.000
d) Annuitäten, betreffend die Erwerbung von vier Sechstel-Antheilen an der Wiener Verbindungsbahn, und zwar:				
Ein Sechstel-Antheil der Kaiser Ferdinands-Nordbahn (zehnte Annuität)	32.320	—		32.320
Ein Sechstel-Antheil je der priv. Oesterr. Nordwestbahn und der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft (achte Annuität)	67.000	—	—	67.000
Ein Sechstel-Antheil der priv. Südbahn-Gesellschaft	33.000	—	—	33.000
Ausserordentliche Ausgaben:				
Für Annuitätenvergütung an den Etat der Staatsschuld	—	—	1,176.390	1,176.390
Für die Erweiterung der Station und Werkstätte Wien	—	—	80.000	80.000
Für die Erweiterung des Aufnahmsgebäudes am Südbahnhofe in Villach (dritte und letzte Rate) .	—	—	4.600	4.600
Für die Erweiterung der Station Neu-Sandec . .	—	—	50.000	50.000
Für die Erweiterung der Werkstättenanlagen in Przemyśl	—	—	10.000	10.000
Für den Bau von Wächterhäusern	—	—	22.000	22.000
Für die Beschaffung von zwei Gastransportwagen .	—	—	11.100	11.100
Für die Beschaffung von Rollböcken auf der Lambach-Gmundner Bahn	—	—	6.500	6.500
Für die Beschaffung von Ergänzungen an Telegraphen- und Signalapparaten	—	—	3.000	3.000
Für eine Volksschule und Capelle nächst der Colonieanlage in Neu-Sandec (erste Rate)	—	—	45.000	45.000
Für die Erhöhung der Leistungsfähigkeit einzelner Linien	—	—	271.400	271.400
Für die Verlängerung und den Umbau der Brücke über den Dniester bei Niżniów (zweite und letzte Rate)	—	—	100.000	100.000
Für die Erweiterung der Station und Personen-Haltestelle in Klein-Schwechat (zweite Rate) . .	—	—	30.000	30.000
Für die Erweiterungsanlagen aus Anlass des Anschlusses von Localbahnen	—	—	60.000	60.000
Für die Beschaffung von Ergänzungsapparaten für Glockensignal-Einrichtungen und Distanzsignale .	—	—	10.000	10.000
Für die Erweiterung der Telegraphenanlagen . .	—	—	39.000	39.000
Für das Einlegen von Flussstahlschienen	—	—	600.350	600.350
Für das Einlegen von Weichen mit eisernen Unterlagen	—	—	61.560	61.560
Für das Einlegen harter oder imprägnirter Schwellen	—	—	112.000	112.000
Für die Verstärkung bestehender Oberbausysteme .	—	—	227.000	227.000
Für die Herstellung eines zweiten Geleises in der Strecke Lemberg—Złoczów (dritte Rate) . . .	—	—	600.000	600.000
Für die Herstellung eines Rangirbahnhofes in Podgórze-Plaszów (dritte Rate)	—	—	50.000	50.000
Für die Erweiterung der Station Przemyśl (vierte und letzte Rate)	—	—	40.000	40.000
Für die Vergrösserung der Werkstätte in Knittelfeld (dritte Rate)	—	—	50.000	50.000
Für die Verbesserung des Speisewassers, eventuell Druckwerksanlagen	—	—	100.000	100.000

Staatsausgaben	Ausgaben ordentliche 1896	mit der Verwendungsdauer bis Ende December 1897	ausserordentliche 1897	Summe
		Gulden in österr. Währung		
Für die Erweiterung der Station Budweis (vierte Rate)	—	—	100.000	100.000
Für die Erweiterung der Station Beneschau (vierte und letzte Rate)	—	—	45.000	45.000
Für die Erweiterung der Station Eger (vierte Rate)	—	—	60.000	60.000
Für die Herstellung eines Rangirbahnhofes Ischl und Erweiterung der bestehenden Bahnhofanlagen daselbst (vierte und letzte Rate)	—	—	15 500	15 500
Für die Auswechslung von Holzbrücken	—	—	70.000	70.000
Für die Erweiterung des Bahnhofes Prag und Herstellung einer entsprechenden Zugförderungsanlage in Nušle (sechste Rate)	—	—	130.000	130.000
Für Concurrenzbeiträge bei Flussregulirungen, Strassenherstellungen etc.	—		20.000	20.000
Für die Industriegeleise in Friedburg-Lengau bis Schneegattern für die k. und k. General-Direction der Allerhöchsten Privat- und Familienfonds (neunte Rate)	—	—	7.400	7.400
Für Vergrösserung der Werkstättenanlagen in Linz (elfte Rate)	—	—	80.000	80.000
Für Versicherungsarbeiten bei Lehnen und Böschungen, Schutzbauten gegen Lawinenabstürze, Unterbauobjecte, Nebenanlagen etc.	—	—	200.000	200.000
Für die Erweiterung von Stationen und dazu gehörigen Anlagen	—	—	600.000	600.000
Für die Centralisirung der Einfahrtsweichen und Anlagen zur Sicherung des Zugsverkehres in verschiedenen Stationen und auf der currenten Strecke	—	—	200.000	200.000
Für diverse Herstellungen bei Wächterhäusern, Signalhütten etc.	—	—	18 000	18 000
Für Brückenverstärkungen	—	—	150.000	150.000
Für Aufnahmsgebäude und Beamtenwohnungen an den Bahnlinien St. Pölten-Leobersdorf-Gutenstein und Pöchlarn—Kienberg-Gaming (zwölfte Rate)	—	—	18 000	18.000
Für sonstige Ausgaben der Staatseisenbahnverwaltung: Erweiterungen, Herstellung von Industriegeleisen, sowie für verschiedene und unvorhergesehene Auslagen	—	—	304.000	304.000
Für die Erneuerung von minderwerthigen, nicht mehr reparaturfähigen Fahrbetriebsmitteln	—	—	300.000	300.000
Für diverse Einrichtungen und Umgestaltungen von Fahrbetriebsmitteln	—	—	100.000	100.000
Für Ausrüstung von Locomotiven mit Geschwindigkeitsmessern	—	—	10.000	10.000
Für Werkstätteneinrichtungen	—	—	150.000	150.000
Für die Beschaffung von Messinstrumenten zum Ueberprüfen und Untersuchen der Telegraphen-Leitungen	—	—	3.000	3.000
Für die Beschaffung von Telephonapparaten	—	—	4.000	4.000
Für Lademittel	—	—	12.000	12.000
Für Investitionen aus dem Investitionsfonds der Linien der Oesterreichischen Localeisenbahn-Gesellschaft:				
Für Erweiterung von Anschlussstationen nebst Reconstruction der Bahnstrecken aus Anlass des Anschlusses neuer fremder Bahnen	—	—	300.000	300 000
Für die Erneuerung von minderwerthigen, nicht mehr reparaturfähigen Fahrbetriebsmitteln	—	—	260.000	260.000
Für diverse Ergänzungen und Umgestaltungen von Fahrbetriebsmitteln	—	—	2.600	2.600
Für Meliorationen und diverse Ergänzungsbauten	—	—	153.350	153.350
Für die Beschaffung von Fahrbetriebsmitteln	—	—	150.000	150.000

Staatsausgaben	Ausgaben ordentliche 1896	mit der Verwendungsdauer bis Ende December 1897	ausserordentliche 1897	Summe
		Gulden in österr. Währung		
Für Investitionen aus dem Investitionsfonds der Eisenbahn Lemberg-Czernowitz-Suczawa:				
Für das Einlegen imprägnirter oder harter Schwellen	—	—	18.000	18.000
Für die Erweiterung der Station Halicz	—	—	80.000	80.000
Für Erweiterungen aus Anlass des Anschlusses von Localbahnen	—	—	50.000	50.000
Für die Erweiterung der Werkstättenanlagen in Lemberg	-	—	100.000	100.000
Für diverse Einrichtungen und Umgestaltungen von Fahrbetriebsmitteln	—	—	12.800	12.800
Für das Einlegen von Flussstahlschienen und von Weichen mit eisernen Unterlagen	—	—	36.280	36.280
Für die Verstärkung bestehender Oberbausysteme .	—	—	20.000	20.000
Für die Erweiterung der Station Stanislau . . .	—	—	200.000	200.000
Für die Erweiterung der Werkstätte Stanislau . .	—	—	200.000	200.000
Für die Erweiterung der Station Lemberg (vierte Rate)	—	—	500.000	500.000
Für Meliorationen und diverse Ergänzungsanlagen .	—	—	268 000	268.000
Für die Erneuerung von minderwerthigen, nicht mehr reparaturfähigen Fahrbetriebsmitteln	—	—	260.000	260.000
Für Investitionen aus dem Investitionsfonds der Linie Czernowitz—Nowosielitza:				
Für Meliorationen und diverse Ergänzungsanlagen .	—	—	47.270	47.270
Für Investitionen aus dem Investitionsfonds der Böhmischen Westbahn:				
Für das Einlegen von Flussstahlschienen	—	—	23.080	23.080
Für das Einlegen von Weichen mit eisernen Unterlagen	—	—	3.960	3.960
Für das Einlegen imprägnirter oder harter Schwellen	—	—	14.600	14.600
Für die Erweiterung der Station Pilsen	—	—	300.000	300.000
Für die Erweiterung der Werkstätte Pilsen . . .	—	—	100.000	100.000
Für Meliorationen und diverse Ergänzungsbauten .	—	—	744.260	744.260
Für Werkstätteneinrichtungen	—	—	6.500	6.500
Für diverse Einrichtungen und Umgestaltungen von Fahrbetriebsmitteln	—	-	5.900	5.900
Für Ausrüstung von Locomotiven mit Geschwindigkeitsmessern		—	1.200	1.200
Für Investitionen aus dem Investionsfonds der Mährischen Grenzbahn:				
Für das Einlegen von Flussstahlschienen	—	—	15.450	15.450
Für das Einlegen von Weichen mit eisernen Unterlagen	—	—	2.160	2.160
Für das Einlegen imprägnirter oder harter Schwellen	—	—	6.200	6.200
Für die Verstärkung bestehender Oberbausysteme .	—	—	5.000	5.000
Für Meliorationen und diverse Ergänzungsanlagen .	—	—	46.070	46.070
Für die Beschaffung von Fahrbetriebsmitteln . . .	—	—	1,010.000	1,010.000
Für diverse Einrichtungen und Umgestaltungen von Fahrbetriebsmitteln	—	—	2.200	2.200
Für die Erneuerung von minderwerthigen, nicht mehr reparaturfähigen Fahrbetriebsmitteln	—	—	4.000	4.000
Für Werkstätteneinrichtungen	-		6.700	6 700
Für Investitionen aus dem Investitionsfonds der Mährisch-schlesischen Centralbahn:				
Für das Einlegen von Flussstahlschienen	—	-	28.000	28.000
Für das Einlegen von Weichen mit eiserner Unterlage	—	—	3.600	3.600
Für das Einlegen imprägnirter oder harter Schwellen	—	—	7.000	7.000
Für die Verstärkung bestehender Oberbausysteme .	—	—	3.000	3.000
Für Meliorationen und diverse Erweiterungen . .	—	—	123.600	123.600
Für diverse Einrichtungen und Umgestaltungen von Fahrbetriebsmitteln	—	—	15.900	15.900
Für die Erneuerung von minderwerthigen, nicht mehr reparaturfähigen Fahrbetriebsmitteln	—	—	80.000	80.000

Staatsausgaben	Ausgaben ordentliche mit der Verwendungsdauer bis Ende December 1896	1897	ausserordentliche 1897	Summe
	Gulden in österreichischer Währung			
Für die Ausrüstung von Locomotiven mit Geschwindigkeitsmessern	—	—	2.500	2.500
Für Werkstätteneinrichtung	—	—	10.000	10.000
Für Investitionen aus dem Investitionsfonds der Linie Eisenerz — Vordernberg:				
Für Meliorationen und diverse Ergänzungsbauten	—	—	37.300	37.300
Für diverse Einrichtungen und Umgestaltung von Fahrbetriebsmitteln	—	—	30.000	30.000
Für maschinelle Einrichtungen	—	—	2.800	2.800
Für die Beschaffung von grossen Signalhörnern	—	—	80	80
Summe (Titel 7, § 1)	72,299.784	1,303.700	11,656.160	85,259.644
§ 2. Bodensee-Dampfschiffahrt:				
Ordentliche Betriebsauslagen (darunter in Gold 13.300 fl.)	180.780	—	—	180.780
Ausserordentliche Ausgaben:				
Für den Umbau des hölzernen Reservemolo und Ersatz durch einen Steinmolo (dritte und letzte Rate)	—	—	13.900	13.900
Für sonstige Auslagen	—	—	2.700	2.700
Summe (Titel 7, § 2)	180.780	—	16.600	197.380
Summe (Titel 7, §§ 1 und 2)	72,480.564	1,303.700	11,672.760	85,457.024
Gesammterforderniss (Capitel 28, Titel 1 bis 7)	73,933.250	1,303.700	18,485.410	93,722.360
XVII. Subventionen und Dotationen.				
Capitel 34. B. An Verkehrsanstalten.				
Titel 1. Subventionen:				
§ 1. Oesterreichischer Lloyd:				
a) Meilengelder in Noten	2,910.000	—	—	2,910.000
b) Vergütung der Suezcanal-Gebühren (485.186 fl. in Gold	577.600	—	—	577.600
§ 2. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft, in Noten	250.000	—	—	250.000
§ 3. Zittau-Reichenberger Bahn (35.000 fl. in Gold)	41.700	—	—	41.700
Titel 2. Als unverzinsliche Vorschüsse:				
Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft, in Noten	—	—	250.000	250.000
Titel 3. Als 4percent. Vorschüsse:				
A. Garantirte Eisenbahnen in eigenem Betriebe:				
a) Südnorddeutsche Verbindungsbahn, in Silber	—	—	750.000	750.000
b) Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft: Ergänzungsnetz, in Noten	—	—	431.000	431.000
B. Die Staatsgarantie geniessende Localbahnen:				
c) Wodňan-Prachatitz, in Noten	—	—	10.400	10.400
d) Monfalcone- (Ronchi) Cervignano, in Noten	—	—	60.300	60.300
e) Strakonitz-Winterberg, in Noten	—	—	13.600	13.600
f) Arnoldstein-Hermagor, in Noten	—	—	52.600	52.600
g) Valsugana-Bahn, in Noten	—	—	90.000	90.000
Summe (Capitel 34, Titel 1 bis 3)	3,779.300	—	1,657.900	5,437.200
Gesammtsumme (Capitel 33 bis 34)	5,731.140	—	1,657.900	7,389.040

Staatsvoranschlag für die im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder für das Jahr 1896.

Zweiter Theil. — Bedeckung.

Staatseinnahmen	Einnahmen ordentliche	ausserordentliche	Summe
	Gulden in österr. Währung		
Capitel 33. XI. Handelsministerium.			
Titel 8. § 1. Betrieb der Lagerhäuser in Triest	995.760	—	995.760
§ 2. Vergütung der Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterr.-ungar. Lloyd für Ueberlassung des commerciellen Betriebes der Hangars auf dem Molo III	—	44.000	44.000
Summe (Titel 8, §§ 1 und 2)	995.760	44.000	1,039.760

	Staatseinnahmen	Einnahmen ordentliche	ausserordentliche	Summe
		Gulden in österr. Währung		
	XII. Eisenbahnministerium.			
	Capitel 34, Titel 1. Centralleitung	8.260	—	8.260
Titel 2.	General-Inspection der österr. Eisenbahnen	—	53.260	53.260
Titel 3.	Staatseisenbahnbau:			
	§ 1. Beiträge der Interessenten zum Baue der Böhmisch-mährischen Transversalbahn	—	4.940	4.940
	§ 2. Beiträge der Interessenten zum Baue der Eisenbahn Schrambach-Kernhof	—	4.700	4.700
	§ 3. Beiträge der Interessenten zum Baue der Localbahn Lindewiese-Barzdorf (-Heinersdorf)	—	31.000	31.000
	§ 4. Beiträge der Interessenten zum Baue der Localbahn Niklasdorf-Zuckmantel	—	18.000	18.000
	§ 5. Beiträge der Interessenten zum Baue der Eisenbahn Podwysokie-Chodorów	—	500.000	500.000
	§ 6. Beiträge der Interessenten zum Baue der Eisenbahn Beraun-Dušnik	—	15.000	15.000
	Uebernahme einer Quote des Investitionsfonds der Linien der Oesterr. Localeisenbahn-Gesellschaft behufs Bestreitung der Ausgaben für den Bau der Localbahnen:			
	§ 7. Lindewiese-Barzdorf (-Heinersdorf)	—	582.000	582.000
	§ 8. Niklasdorf-Zuckmantel	—	277.000	277.000
	§ 9. Uebernahme einer Quote des Investitionsfonds der Böhmischen Westbahn zur Bestreitung der Ausgaben für den Bau der Eisenbahn Beraun-Dušnik	—	985.000	985.000
	Summe (Titel 3, §§ 1 bis 9)	—	2,417.640	2,417.640
Titel 4.	§ 1. Betrieb verpachteter Staatseisenbahnen: Bodenbacher Bahnstrecke:			
	Pachtzins für die Bodenbacher Bahnstrecke (106.750 fl. in Gold)	127.080	—	127.080
	Summe (Titel 4, § 1)	127.080	—	127.080
	§ 2. Localbahn Časlau-Zawratetz und Časlau-Močowic:			
	a) Transporteinnahmen	128.000	—	128.000
	b) Verschiedene Einnahmen	6.000	—	6.000
	Uebernahme einer Quote des Investitionsfonds der verstaatlichten Linien der Oesterr. Localeisenbahn-Gesellschaft	—	10.450	10.450
	Summe (Titel 4, § 2)	134.000	10.450	144.450
	§ 3. Localbahn Königshan-Schatzlar:			
	a) Transporteinnahmen	30.000	—	30.000
	b) Verschiedene Einnahmen	2.500	—	2.500
	Uebernahme einer Quote des Investitionsfonds der verstaatlichten Linien der Oesterr. Localeisenbahn-Gesellschaft	—	13.200	13.200
	Summe (Titel 4, § 3)	32.500	13.200	45.700
	Summe (Titel 4, §§ 1 bis 3)	293.580	23.650	317.230
Titel 5.	Staatseisenbahnbetrieb und Bodensee-Dampfschiffahrt:			
	§ 1. Staatseisenbahnbetrieb:			
	a) Transporteinnahmen (darunter 15,127.926 fl. in Gold)	94,851.500	—	94,851.500
	b) Vergütung aus dem Localbahnbetriebe: für das Gegenstandsjahr 1,950.900 fl. Ersatz gestundeter Betriebskosten-Vergütungen 4.000 „	1,954.900	—	1,954.900
	c) Einnahmen aus dem Salzgeschäfte	918.500	—	918.500
	d) Antheil an dem Gemeinschaftsverkehre, bezw. am Reingewinne der Aussig-Teplitzer Eisenbahn	300.000	—	300.000
	e) Sonstige verschiedene Einnahmen (darunter 25.600 fl. in Gold)	753.400	—	753.400
	Amortisationsquote für Industriegeleise	—	3.400	3.400
	Antheil am Erträgnisse der Brückenmauth in Lend	—	400	400

Staatseinnahmen	ordentliche	Einnahmen ausserordentliche Gulden in österr. Währung	Summe
Uebernahme einer Quote des Investitionsfonds der Linien der Oesterr. Localeisenbahn-Gesellschaft	—	865.950	865.950
Uebernahme einer Quote des Investitionsfonds der Eisenbahn Lemberg-Czernowitz-Suczawa	—	1,745.080	1,745.080
Uebernahme einer Quote des Investitionsfonds der Linie Czernowitz-Nowosielitza	—	47.270	47.270
Uebernahme einer Quote des Investitionsfonds der Böhmischen Westbahn	—	1,199.500	1,199.500
Uebernahme einer Quote des Investitionsfonds der Mährischen Grenzbahn	—	1,097.780	1,097.780
Uebernahme einer Quote des Investitionsfonds der Mährisch-schlesischen Centralbahn	—	273.600	273.600
Uebernahme des Investitionsfonds der Linie Eisenerz-Vordernberg	—	70.180	70.180
Beitrag der k. k. priv. Böhmischen Westbahn zu den Kosten der Erweiterung der Station Pilsen	—	100.000	100.000
Summe (Titel 5, § 1)	98,778.300	5,403.160	104,181.460
§ 2. Bodensee-Dampfschiffahrt:			
a) Transporteinnahmen (darunter in Gold 139.800 fl.)	166.820	—	166.820
b) Verschiedene Einnahmen (darunter in Gold 1000 fl.)	1.190	—	1.190
Summe (Titel 5, § 2)	168.010	—	168.010
Summe (Titel 5, §§ 1 und 2)	98,946.310	5,403.160	104,349.470
Titel 6. Antheil des Staates an dem Reingewinne der Kaiser Ferdinands-Nordbahn	—	1,300.000	1,300.000
Gesammtsumme (Capitel 34, Titel 1 bis 6)	99,248.150	9,197.710	108,445.860
Capitel 39. XVII. Subventionen und Dotationen.			
Verkehrsanstalten.			
Titel 1. 6 pCt. Zinsen von Ueberzahlungen an Garantievorschüssen	—	4.700	4.700
Summe (Capitel 39)	—	4.700	4.700

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Eisenbahnbauten. (Stand derselben mit Ende Februar 1896.) Zu den mit Ende des Monates Jänner in Bauausführung gestandenen Eisenbahnen in der ausgewiesenen Ausdehnung von 599·300 km sind im Verlaufe des Monates Februar durch den Baubeginn des Loses XXII der Wienthallinie der Wiener Stadtbahn 1·450 km, ferner durch den Baubeginn der Fortsetzung der Ostgalizischen Localbahnen von Ostrów nach Kopyczyńce 63·223 km und durch den Baubeginn der Fortsetzungsstrecke Měchenic—Dobříš der Localbahn Čerčan-Modřan-Dobříš 31·150 km zugewachsen. Weiters wurde die ursprünglich projectirte Länge der Localbahn Marienbad-Karlsbad von 52 km auf 53·800 km und die Länge der Localbahn Schwarzenau-Zwettl von 21·360 km auf 21·400 km rectificirt. Dagegen fand eine Verminderung der projectirten Längen bei der Localbahnstrecke Modřan—Měchenic der Localbahn Čerčan-Modřan-Dobříš und bei der Localbahn Karlsbad-Neudeck-Johanngeorgenstadt um zusammen 0·463 km statt. Da keine Betriebseröffnung stattfand, so verblieben mit Schluss des Monates Februar 696·500 km Eisenbahnen in Bauausführung, wovon 212 660 km auf Staatsbahnen, 21·290 km auf die Wiener Stadtbahn und 462·550 km auf Localbahnen entfallen. Die Bauvollendung ist in nächster Zeit zu erwarten bei der Valsuganabahn, ferner bei der Localbahn Stramberg-Wernsdorf und bei der Localbahn Schwarzenau-Zwettl. Die Zahl der im Monate Februar beim Eisenbahnbaue beschäftigt gewesenen Arbeiter betrug 5038, gegen 4435 im Vormonate, das sind 7 Arbeiter pro Kilometer. (Vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 30 vom 14. März.)

Projectirte Localbahn Neuhaus—Wobratein-Černowitz. (Anordnung der Trassenrevision und Stationscommission.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 23. März die k. k. Statthalterei in Prag beauftragt, hinsichtlich des vom Bezirksausschusse in Kamenitz a. d. Linde vorgelegten generellen Projectes für eine Localbahn mit 0·76 m Spurweite von der Station Neuhaus der Staatsbahnlinie Ober-Čerekwe—Wessely a. d. Lužnitz zur Station Wobratein-Černowitz der Staatsbahnlinie Iglau—Taus im Sinne der bestehenden Vorschriften die Trassenrevision in Verbindung mit der Stationscommission einzuleiten und über das Ergebniss dieser Amtshandlung einen gutächtlichen Bericht zu erstatten. [E.-M.-Z. 645.]

K. k. Staatsbahnlinie Wien—Prag. (Erweiterung der Station Čerčan-Pišely: Politische Begehung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft Beneschau hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes für die Erweiterung der Station Čerčan-Pišely aus Anlass der Einmündung der Localbahn Kolin-Čerčan für den 11. April anberaumt. [G.-I.-Z. 5960/I.]

K. k. Staatsbahnlinie Absdorf—Krems. (Umgestaltung einer Einfahrt: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Wien hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes für die Umgestaltung der nordwestlichen Einfahrt in der Station Hadersdorf am Kamp für den 8. April anberaumt, und wurde mit der Leitung der Commission der k. k. Bezirkscommissär Dr. Franz Richter betraut. [G.-I.-Z. 5491.]

K. k. Staatsbahnlinie Prag—Modřan. (Erweiterung der Station Modřan: Politische Begehung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Smichov hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes für die anlässlich des Anschlusses der Localbahn Čerčan-Modřan beabsichtigte Erweiterung der Station Modřan für den 10. April anberaumt, und wurde mit der Leitung der Commission der k. k. Bezirkshauptmann Liebisch betraut. [G.-I.-Z. 5763/I.]

K. k. Staatsbahnlinie Sternberg—Ziegenhals. (Geleiseherstellung in Märzdorf: Politische Begehung und Enteignungsverhandlung.) Die k. k. Statthalterei in Brünn hat die politische Begehung und Enteignungsverhandlung hinsichtlich des Projectes für die Herstellung eines neuen durchlaufenden Geleises in der Station Märzdorf für den 14. April anberaumt, und wurde mit der Leitung der Commission der k. k. Bezirkshauptmann Gustav Nischelwitzer betraut. [G.-I.-Z. 5838 ex 1893.]

Projectirte Localbahn Radnitz - Pürglitz. (Anordnung der Trassenrevision und Stationscommission.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat hinsichtlich des von Franz Kindl in Zwikowetz vorgelegten generellen Projectes für eine normalspurige Localbahn von Radnitz über Weiwanow, Mlečitz, Zwikowetz, Skrej und Nezabuditz nach Pürglitz die Trassenrevision in Verbindung mit der Stationscommission auf den 14. April anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Statthalterei-Secretär Carl Loula betraut.
[E.-M.-Z. 2789.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Bauunternehmung Doderer & Göhl. (Locomotivprüfungen.) Am 5. und 6. December 1895 fand die technisch-polizeiliche Prüfung von zwei Stück für die Schleppgeleise der Wienflussregulirung (Bauunternehmung Doderer & Göhl) bestimmten Secundärzugs-Tenderlocomotiven statt. Die nach den mit Handelsministerial-Erlass vom 5. August 1895, Z. 64.868, genehmigten Typenplänen in der Locomotivfabrik von Krauss & Comp. in Linz gebauten Locomotiven tragen die Inventarsnamen „Minna" und „Emmi" und die Fabrikationsnummern 2106 und 2116. Die Kessel dieser beiden Maschinen haben die gesetzliche Probe anstandslos bestanden. Die gleichartig gebauten Locomotiven haben zwei Achsen, von denen die zweite die Triebachse ist; beide Achsen sind mit einander gekuppelt. Die Maschinen haben horizontale aussenliegende Cylinder und innenliegende Frames. Die Steuerung zeigt die Construction nach Stephenson und geschieht mittelst Hebel. Das Kesselgewicht wird durch drei Blattfedern auf die Achsen übertragen. Der Kessel hat vollständige Armatur. Ausserdem sind vorhanden Blaserohre, Hilfsgebläse, 2 Stück Injectoren, Sandstreuapparat, Funkenfänger mit Sieb und Hebelbremse, auf die zweite Achse wirkend. Die Wasserkasten liegen theils ober den Frames beiderseits, theils zwischen der Brust und der ersten Achse und haben 2200 Liter Inhalt. Die Spurweite misst 900 mm. Das Totalgewicht jeder dieser Locomotiven in ausgerüstetem Zustande beträgt rund 18 t. Die Probefahrten fanden auf den Schleppgeleisen der Bauunternehmung Doderer & Göhl in Penzing, und zwar hin und zurück statt, und wurde hiebei eine mittlere Geschwindigkeit von 15 km per Stunde erreicht. Im Hinblicke auf das durchwegs anstandslose Ergebniss dieser technisch-polizeilichen Prüfung konnten beide Locomotiven dem Zugförderungsdienste für Materialtransporte auf den Schleppgeleisen der genannten Bauunternehmug übergeben werden.
[Z. 1898/I.]

Nachrichten aus Ungarn.

Projectirte Localbahn Bakócza - Felsö - Mindszent—Komló. (Concessionsurkunde.) Der „Vasuti és közlekedési közlöny" Nr. 27 vom 1. März und dessen darauffolgende Nummern verlautbart die zufolge Allerhöchster Entschliessung Sr. Majestät vom 28. December 1895 und laut Erlass des kgl. ungarischen Handelsministers, Z. 367, vom 13. Jänner 1896 erflossene Concessionsurkunde zu Gunsten des Ausbaues und Betriebes der projectirten Localbahn Bakócza-Felsö-Mindszent—Komló (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 6 ex 1894, Vorconcession Post 3). Concessionärin ist die Firma Adolf Engel & Söhne in Pécs (Fünfkirchen). Die effectiven Baukosten der von der Haltestelle Bakócza-Felsö-Mindszent der Linie Uj-Dombovár—Pécs—Üszög—Villány der kgl. Ungarischen Staatsbahnen abzweigenden und über Egyházbér und Jánosi im Bereiche des Comitates Baranya bis Komló führenden, im Sinne des G.-A. XXXI ex 1880 und des diesen ergänzenden G.-A. IV ex 1888 als normalspurige Localbahn zu erbauenden und als solche zu betreibenden Linie sind mit 880.000 fl. bemessen, von welcher Summe ein Betrag von 56.400 fl. für Beschaffung der Fahrbetriebsmittel entfällt. Als Stationen, bezw. Haltestellen sind zu erbauen und einzurichten:

1. die entsprechend zu erweiternde derzeitige Haltestelle Bakócza - Felsö - Mindszent der Linie Uj - Dombovár — Pécs — Üszög—Villány;
2. Egyházbér, Haltestelle auf offener Strecke;
3. Magyar-Hertelend, Verladebahnhof;
4. Szék, Station für den Gesammtverkehr;
5. Pölöskö, Haltestelle auf offener Strecke;
6. Jánosi, Verladebahnhof;
7. Komló, Endstation, für den gesammten Verkehr und Wasserstation.

Ausser den genannten können mit Genehmigung des Handelsministers Haltestellen je nach Bedarf nachträglich errichtet werden.

Eisenbahnprojecte. (Ertheilung von Vorconcessionen.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat den Nachbenannten die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten im Sinne der bestehenden Normen für nachfolgend bezeichnete Eisenbahnlinien ertheilt:

1. Mit Erlass vom 27. Februar, Z. 84.969 ex 1895, dem Grafen Carl Kornis für eine von der Endstation Füzes-Gyarmat der von der Station Szeghalom der Linie Nagyvárad (Grosswardein)—Szeghalom—Dévaványa—Gyoma der im Betriebe der Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen stehenden Békéser Comitatsbahnen abzweigenden Localbahn Szeghalom-Füzes-Gyarmat ausgehende und in deren Fortsetzung diese über Nagy-Bajom, Udvari, Szerep-Hosszuhát, Puszta-Rákos und die Gemarkung der Gemeinde Rákos-Tanya mit der Knotenpunktstation Püspök - Ladány der kgl. Ungarischen Staatsbahnen verbindende normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.
2. Mit Erlass vom 27. Februar, Z. 5671, dem Grossgrundbesitzer von Monos-Petri, Béla Klobusiczky, für
   a) eine von der Station Pap-Tamási der Linie Nagyvárad (Grosswardein) — Ér - Mihályfalva der im Betriebe der Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen stehenden Biharer Comitatsbahnen abzweigende, über Jákó-Hódos, Szalárd, Fegyvernek, Szarkó, Csohaj, Csalános, Sárszeg, Poklostelek, Vámos - Láz, Micske, Szent - Lázár, Királyi, Tóti, Boszály, Csételek, Bisztrafalu, Papfalva und die Gemarkung der Gemeinde Almaszeg bis Bodonos,
   b) eine von der zukünftigen Station Sárszeg der Linie a) abzweigende, einerseits über Also-Derna bis Felsö-Derna,
   c) andererseits gleichfalls von Sárszeg aus abzweigende, über Csujafalva, Nádánytelek, Hagymádfalva, Kis-Tótfalu, Tataros, Bogdán-Lovarhegy und die Gemarkung der Gemeinde Czigányfalva bis Kövesd

   führende normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.

Budapester Strasseneisenbahnen. (Polizeiliche Vorkehrungen gegen die Ueberfüllung der Stadtbahn- und Strassenbahnwaggons.) Der Ober-Stadthauptmann hat die am 6. Juni 1895 erlassenen Vorkehrungen gegen die Ueberfüllung von Stadtbahn- und Strassenbahnwaggons (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 81 ex 1895) ausser Kraft gesetzt und bis zur Beendigung der im Zuge befindlichen Verhandluugen in Angelegenheit der Modification der betreffenden Details folgende Verordnung erlassen:

1. Der Auf- und Abstieg in die, resp. von den Waggons geschieht auf der dem Trottoir zugekehrten Seite, und kann hiezu sowohl die vordere als auch die rückwärtige Plattform benützt werden.

2. Die Waggons sind gegen die Fahrstrasse zu ständig mit Thüren verschlossen zu halten.

3. An der vorderen Plattform der Waggons ist gegen das Trottoir zu gleichfalls eine ständige Thür anzubringen, welche bei den Haltestellen anlässlich des Auf- und Abstieges geöffnet werden kann, hierauf aber wieder geschlossen werden muss, so dass während der Fahrt die Thür unbedingt geschlossen bleibt.

4. Die Absperrung der Thür an der dem Trottoir zugekehrten Seite der rückwärtigen Plattform ist nur dann obligat, wenn der Waggon im Sinne der Vorschrift besetzt ist.

5. Die Verschlussthüren müssen derart construirt sein, dass auch die untere Partie der Plattform in ihrer ganzen Länge und Breite bedeckt wird. Die Directionen der Stadtbahn und der Strassenbahn werden aufgefordert, ehestens Muster von diesen Verschlussthüren behufs Ueberprüfung durch Sachverständige vorzulegen. Bis dahin können die jetzt gebrauchten Verschlussthüren benützt werden.

6. Wenn der Waggon im Sinne der Vorschrift besetzt ist, dann muss dies durch Anbringung von Tafeln sowohl bei der vorderen, als auch bei der rückwärtigen Plattform ersichtlich gemacht werden. Die Tafeln sind mit der Aufschrift „Nincs hely!" zu versehen.

7. Zur Absperrung sowohl des Auf- als auch des Abstieges dürfen Ketten oder ähnliche Verschlüsse nicht verwendet werden.

8. Bei den Strassenbahnwaggons wird während der gegenwärtig im Gange befindlichen Umgestaltuugen von der Anwendung der rückwärtigen Thür gänzlich abgesehen.

Schliesslich macht der Ober-Stadthauptmann das Publicum aufmerksam, im eigensten Interesse sich davor zu hüten, eine Ueberfüllung der Waggons zu veranlassen, da das Aufsteigen in voll besetzte Waggons eine Uebertretung bildet, welche eventuell mit einer Geldstrafe bis zu 50 Gulden geahndet wird. Derselben Strafe verfällt jener, der gegen die Bestimmungen des obigen Regulativs handelt.

Bergbahn mit Zahnradbetrieb auf die Höhe des Svábhegy (Schwabenberg) in Budapest. (Umgestaltung auf elektrischen Betrieb.) Die Direction der Svábhegy-Zahnradbahn in Budapest (Ofener Extravillau) hat den Beschluss gefasst, statt des bisherigen Dampfbetriebes den elektrischen einzuführen und die Umgestaltung sofort nach erfolgter ministerieller Bewilligung und Abschluss des diesbezüglich neuen Vertrages mit der hauptstädtischen Communalverwaltung in Ausführung zu bringen. Wie ferner aus Budapest berichtet wird, wurde von massgebender Seite gegenüber der Direction der von der Tunnelmündung auf die Höhe des I. Stadtbezirkes führenden Drahtseilbahn der Wunsch ausgesprochen, auch dort anstatt des bisherigen Dampfbetriebes den elektrischen einzuführen, da der nördliche Flügel der Hofburg, das dem Maschinenhause gegenüberliegende Palais des Handelsministeriums und zahlreiche benachbarte Privathäuser von dem sich constant entwickelnden Rauche der Dampfmaschine arg belästigt werden.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. (Einführung besonders beschleunigter Luxuszüge während der Dauer der diesjährigen Sommer-Fahrordnung.) In den Sommer-Fahrplan der kgl. Ungar. Staatsbahnen wurde eine Anzahl von Luxuszügen eingeschaltet, welche, durchgehends aus erstclassigen Waggons bestehend, mit einer Fahrgeschwindigkeit von 80—90 km in der Stunde verkehren sollen. Diese Züge werden vom 1. Mai ab auf folgenden Linien rollen:

1. Budapest—Marchegg—Wien;
2. Budapest—Kaschau, bezw. Poprád-Felka (mit Schlafwagen);
3. Budapest — Arad — Tövis — Brassó (Kronstadt) — Predeal—Bukarest (mit Wagen II. Classe zwischen Budapest und Arad, ferner Schlaf- und Restaurationswagen zwischen Budapest—Arad und Bukarest);
4. Budapest—Fiume (mit Anschluss an die zwischen Fiume—Ancona und Fiume—Venedig verkehrenden Schnelldampfer der „Adria").

Die Fahrtdauer zwischen Budapest und Wien beträgt rund 4 Stunden, zwischen Budapest und Poprád-Felka 8 Stunden, zwischen Budapest und Bukarest 21½ Stunden, zwischen Budapest und Fiume 12 Stunden, zwischen Budapest und Rom 31 (zurück 32) Stunden. Diese Luxuszüge können blos mit Fahrkarten I. Classe und einer Aufzahlung von 2 fl. auf der Strecke Budapest—Wien, von 2 fl. auf der Strecke Budapest—Kiskapus, von 3 fl. auf der Strecke Budapest—Kronstadt, von 4 fl. auf der Strecke Budapest—Predeal und von 3 fl. auf der Strecke Budapest—Fiume benützt werden.

— (Einführung eines neuen Personentarifes zwischen Budapest, Wien und österreichischen Cur- und Badeorten.) Die Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen verlautbart, dass mit 1. Mai in Folge theilweiser Erhöhung der Fahrpreise im directen Personenverkehre zwischen den Stationen Budapest Ost- und Westbahnhof einerseits und den Stationen Aussee, Gmunden, Ischl, Innsbruck, Linz, Marienbad, Salzburg und Wien Westbahnhof andererseits ein neuer Tarif ins Leben tritt, mit welchem der ab 1. Juli 1894 giltige gleichnamige Tarif ausser Kraft gesetzt wird.

Südbahn-Gesellschaft. (Fahrpreis-Ermässigungen im Personenverkehre während der Dauer der Millenniums-Ausstellung.) Die Budapester Betriebsdirection der Südbahn-Gesellschaft verlautbart, dass vom 15. April angefangen während der Dauer der Millenniums-Ausstellung von sämmtlichen ungarischen und croatischen Stationen der Südbahn, ferner ab den österreichischen Südbahnstationen Ala, Bozen, Cilli, Cormons, Graz S.B., Innsbruck, Franzensfeste, Klagenfurt, Kufstein, Laibach S.B., Leoben, Marburg, Trient, Triest S.B., Villach S.B., Wien (Südbahnhof) und Wiener Neustadt, sowie von sämmtlichen Stationen der Barcs-Pakráczer Bahn nach Budapest S.B. und retour lautende, gegenüber den normalen Fahrpreisen um 50 pCt. ermässigte Tour- und Retourkarten zur Ausgabe gelangen werden. Des Weiteren hat die Südbahn bezüglich der oben bezeichneten Verkehre während der Ausstellungsdauer um 55 pCt. ermässigte Tour- und Retourkarten für in Gruppen von mindestens 30 Mann nach Budapest und zurück reisende Arbeiter bewilligt, welche Karten durch die Ausstellungsdirection ausgegeben werden.

Schiffahrt.

Europäische Donau - Commission. (Programm der Frühjahrssession 1896.) Auf der Tagesordnung der diesjährigen Frühjahrssession der Europäischen Donau-Commission stehen die folgenden Gegenstände: Statistik des Schiffahrtsverkehres an den Donaumündungen im Jahre 1895; Rechnungsabschluss und Gebahrungsnachweis für das Jahr 1895; Vergleich der wirklichen mit den veranschlagten Einnahmen und Ausgaben dieses Jahres; Bericht des Directors des Spitales in Sulina über die Krankenbewegung im See- und im Epidemiespitale im Jahre 1895; Antrag auf Abänderung des Artikels 15 des Reglements für das Vorgehen der Schiffahrts-Inspection und des Hafencapitanates in Sulina; Behandlung der Verspätungen, welche die Postpacketschiffe auf der Donaustrecke oberhalb Braila zufolge schlechten Wetters oder Unfällen an der Maschine gegenüber dem festgesetzten Fahrplane erleiden, als Fälle höherer Gewalt und demzufolge Aufrechthaltung der den Postpacketschiffen zustehenden 60 pCt. Ermässigung von den normalen Gebührensätzen auch in Fällen solcher Verspätungen; Ernennungen, Vorrückungen und Aenderungen im Stande des Personals der Commission; Zuerkennung von Quatriennalzulagen an Angestellte der Commission im Rahmen des bestehenden Besoldungsschemas; Bericht der Ingenieure; richtiggestellter Voranschlag für das Jahr 1896.

„Adria", kgl. ungarische Seeschiffahrts - Actiengesellschaft. (Bau eines neuen Dampfers.) Die Direction der „Adria" lässt in England einen neuen erstclassigen Dampfer bauen. Dieses mit besonderem Comfort auszustattende und nach den neuesten Principien der Schiffsbaukunst auszuführende Schiff erhält den Namen des kgl. ungarischen Handelsministers „Ernst Daniel" und wird den Verkehr zwischen Fiume und Venedig vermitteln. Der derzeit auf dieser Route verkehrende, den heutigen Anforderungen aber nicht mehr entsprechende Dampfer „Venezia", wird nach Eintreffen des „Ernst Daniel" für weitere Fahrten ausser Cours gesetzt und nur mehr für den Localdienst oder als Stationsschiff im Bereiche des Fiumaner Hafens verwendet werden.

Verschiedene Mittheilungen.

Conferenz betreffend das internationale Frachtrecht. Die am 16. März in Paris zusammengetretene Conferenz der Staaten, welche an dem Berner Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr theilnehmen, hat am 2. April ihre Berathungen geschlossen. Wenn es auch nicht gelungen ist, über alle vorgelegenen Anträge zu einem positiven Ergebnisse zu gelangen und die Realisirung mancher Wünsche der Geschäftswelt einem späteren Zeitpunkte vorbehalten bleiben muss, so kann doch das Ergebniss der schwierigen Verhandlungen als ein zufriedenstellendes bezeichnet werden. Es wurde eine ganze Reihe von Abänderungsbestimmungen beschlossen, welche dem Handel und Verkehr zum Vortheile gereichen werden. Die österreichischen Delegirten, welche bereits nach Wien zurückgekehrt sind, nahmen an den Berathungen hervorragenden Antheil, und richtete Herr Picard, Präsident der Conferenz, in seiner Schlussrede an den Führer der österreichischen Delegation Se. Excellenz Herrn Sectionschef Dr. Ritter von Wittek, welcher als Commissionspräsident fungirt hatte, sowie an die als Berichterstatter thätig gewesenen österreichischen Herren Delegirten Hofrath Dr. Freiherr von Buschman und General-Directionsrath Dr. Röll warme Worte des Dankes.

Oesterr. Eisenbahn-Verkehrsanstalt. (Generalversammlung.) Am 5. März wurde unter Vorsitz des Verwaltungsraths-Präsidenten, Dr. Guido Freiherrn v. Clauer, und im Beisein des landesfürstlichen Commissärs, k. k. Sectionsrathes Doctor Rudolf Schuster Edlen v. Bonnot, die III. ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Oesterr. Eisenbahn-Verkehrsanstalt abgehalten. Bei derselben waren 16 Actionäre anwesend, welche zusammen 9199 Actien mit 917 Stimmen vertraten. Nach dem vorgelegten Geschäftsberichte hat sich trotz des ungünstig beeinflussten Güterverkehres der Eisenbahnen im abgelaufenen Jahre das gesellschaftliche Unternehmen in fortschreitender Weise entwickelt. Insbesondere hat der Bedarf an Specialwagen vermöge der Steigerung der inländischen Production an Rohpetroleum neuerdings erheblich zugenommen. Die Anzahl der Wagen im Jahre 1895 betrug 552 gegen 373 im Vorjahre; die Einnahmen an Wagenmiethen bezifferten sich auf 169.706 (gegen 117.011) fl.; das Reinerträgniss belief sich auf 123.741 (gegen 75.266) fl. Im Berichtsjahre wurden ausserdem 5000 Actien II. Emission begeben, wobei ein Coursgewinn von 151.572 fl. erzielt wurde, welcher Betrag den gesellschaftlichen Fonds zugeführt wurde. Die Versammlung nahm den Geschäftsbericht, sowie den Bericht

des Revisionsausschusses zur Kenntniss und ertheilte dem Verwaltungsrathe das Absolutorium. Betreffs des ausgewiesenen Reingewinnes wurde über Antrag des Verwaltungsrathes beschlossen, an die Actionäre eine 6½percentige Dividende, das ist insgesammt 97.500 fl. auszuzahlen, dem Reservefonds einen Betrag von 8874 fl. und dem Pensionsfonds einen solchen von 3000 fl. zuzuführen und den nach statutarischer Dotirung der Tantièmen verbleibenden Rest von 11.233 fl. auf neue Rechnung vorzutragen. Schliesslich wurden die ausscheidenden Verwaltungsrathsmitglieder Dr. Freiherr v. Clauer und Hofrath v. Poschacher, sowie die bisherigen Mitglieder des Revisionsausschusses wiedergewählt.

In der nach der Generalversammlung abgehaltenen Verwaltungsrathssitzung wurden Dr. Freiherr v. Clauer zum Präsidenten und Hofrath v. Poschacher zum Vicepräsidenten gewählt.

Verein für die Förderung des Local- und Strassenbahnwesens. (Vortrag des k. k. Baurathes Rudolf Ritter Stummer von Traunfels über die „Valsuganabahn" am 16. März.) Die einleitenden Worte des Vortragenden charakterisiren die 65 km lange Valsuganabahn, welche ein an Naturschönheiten reiches Gebiet durchzieht, als eine Bahnanlage, die, obgleich als Localbahn concessionirt, ihrer ganzen Baudurchführung nach berufen ist, sich ebenbürtig unseren grossen Eisenbahnen anzuschliessen und welche die Bestimmung hat, die kürzeste Verbindung nach Venedig herzustellen, um den sehr alten geschäftlichen Verkehr wieder aufzunehmen. Von den Bestrebungen ausgehend, die schon seit 30 Jahren die Herstellung dieser Bahn bezweckten, entrollt der Redner einen geschichtlichen Rückblick der vorgenommenen Trassestudien, sowie aller anderen nothwendig gewesenen Erhebungen, die bis zur Inangriffnahme des Baues der Valsuganabahn führten. Hieran, unter Benützung der im Vortragssaale angebrachten Abbildungen, Karten, Zeichnungen, Längen- und Querprofile, eine kurz gehaltene allgemeine topographische Uebersicht des Terrains, welches die Valsuganabahn ihrer ganzen Länge nach von Trient bis zur Reichsgrenze durchlauft, anschliessend, wendet sich der Vortragende nunmehr zur Besprechung des Finanzirungsplanes. Nach vielen Schwierigkeiten gelang es, das mit 6,000.000 fl. veranschlagte Nominal-Anlagecapital in der Art sicherzustellen, dass 700.000 fl. in Stammactien von den Gemeinden und dem Lande Tirol al pari übernommen, 800.000 fl. in Prioritätsactien zum Course von 71·7 und schliesslich 4,500.000 fl. in Prioritätsobligationen durch eine 4percentige Garantie des Staates aufgebracht wurden, deren Begebung nicht unter 95 erfolgen durfte. Im weiteren beleuchtete Herr von Stummer den Entwicklungsgang der Arbeiten des mit ausserordentlicher Sorgfalt ausgeführten Detailprojectes, dessen Zustandekommen noch durch politische Verhältnisse erschwert wurde. Aus der Reihe der verschiedenen, sehr bemerkenswerthen Bauobjecte hebt Redner insbesondere den ganz in Bruchsteinmauerwerk aus vorzüglichem weissen Jurakalk ausgeführten Viaduct über das Etschthal und die Tunnelanlagen hervor. Der aus zwei Theilen mit zusammen 122 Oeffnungen bestehende, in der grössten Höhe von 15 m über der Thalsohle sich erhebende Viaduct in doppelter S-Form, mit der 28 m breiten Fersinabrücke, repräsentirt sich in seiner Länge von 1252·8 m als das grösste und einen imposanten Anblick gewährende Object der Valsuganabahn, dessen Anlage in 11 Monaten erfolgte. Die zur Ausführung gebrachten 5 Tunnels, deren längster 376 m lang, in blauem Letten gelegen, mit Sohlstollen betrieben wurde, erhielten seitwärts einen besonderen, 170 m langen Stollen zur Abfuhr des mächtig zuströmenden Wassers; die anderen 4 Tunnels mit zusammen 646 m Länge wurden mit Firststollenbetrieb durchgeführt. Diese Tunnelanlagen gelangten, gleichwie der vorbesprochene Viaduct, durch zahlreiche treffliche Zeichnungen und gelungene Amateurphotographien zur Darstellung. Die Valsuganabahn besitzt, entsprechend den durch die Militärverwaltung gestellten Anforderungen, Steigungen von 20‰ und kleinste Radien von 200 m und ist in einer Bauzeit von circa 2 Jahren vollendet worden; deren Betriebseröffnung steht im kommenden Monate in Aussicht. Die Betriebsführung wird die k. k. General-Direction der Oesterreichischen Staatsbahnen übernehmen. In seinen folgenden Ausführungen kritisirt der Redner die Seitens der Bevölkerung Südtirols gegen das Bahnunternehmen eingenommene und durch nichts motivirte Zurückhaltung. Er schliesst seinen höchst instructiven und interessanten, mit grossem Beifalle aufgenommenen Vortrag unter Hinweis auf eine von dem Eisenbahnminister in der Sitzung des Budgetausschusses am 10. März gemachte Aeusserung, nach welcher „die Anlage von ergänzenden Verbindungen innerhalb des jetzt zur Ausführung gelangenden Hauptnetzes zweckmässig der Privatunternehmung zu überlassen sein werde, um nicht neuerdings mit grossen Geldforderungen herantreten zu müssen. Die Regierung wird in dieser Hinsicht allen ernsten Projectanten, auch wenn sie sich auf ausländisches Capital stützen, mit Wohlwollen entgegenkommen und ist weit davon entfernt, Privatunternehmungen durch übermässige Anforderungen abzuschrecken." Redner wünscht, dass diese Ausführungen des Ministers im Eisenbahnministerium voll zur Geltung kommen möge und dass unter seiner Amtsführung den Localbahnen mehr Fürsorge und grösseres Wohlwollen zu Theil werde.

Der Vorsitzende, beh. aut. Civilingenieur Ziffer, beglückwünschte den Vortragenden zu der von ihm geschaffenen hervorragenden Bahnanlage und erklärt Namens des Vereines, die vom Vortragenden für die Localbahnen angesuchte Unterstützung bei Seiner Excellenz dem Herrn Eisenbahnminister erbitten zu wollen.

— (Vortrag des Directors W. Hallama über: „Die projectirte Eisenbahn auf die Jungfrau, Mittheilungen über Schweizer Bergbahnen und andere deutsche Localbahnen" am 30. März.) Im Eingange seines ebenso lehrreichen wie fesselnden Vortrages begrüsste Director Hallama den ungeheueren Fortschritt auf dem Gebiete des Communicationswesens, welches in den letzten Jahren insbesondere durch drei grosse Fragen den Brennpunkt des lebhaftesten Interesses der gesammten technischen Welt bildete. Die transsibirische Eisenbahn, die Unterfahrung des Canales zwischen Frankreich und England und endlich die Erbauung von Bahnen auf hohe Bergesgipfel repräsentiren diese grossen Probleme, nach deren Verwirklichung dieselben als unvergängliche Schöpfungen den kommenden Zeiten von der Vollkommenheit der heutigen technischen Kunst Zeugniss ablegen werden. Hierauf zum eigentlichen Gegenstande seines Vortrages übergehend, entwarf derselbe einen geschichtlichen Rückblick hinsichtlich der Entstehung des Projectes einer Eisenbahn auf den Gipfel der Jungfrau. Hervorragende Ingenieure, wie Trautweiler, Köchlin, Locher, Strub, Studer, waren die Verfasser der ersten Projecte, die jedoch nicht zur Durchführung kamen. Erst der seltenen Energie der schweizerischen Financiers Guyer-Zeller, welcher ein neues Project verfasste, gelang es, die Schwierigkeiten zu beseitigen und die Concession für diese Bahn Seitens des schweizerischen Bundesrathes zu erwirken. An der Hand eines vorzüglich gelungenen Landschaftsbildes, welches auch die Trasse der Jungfraubahn eingezeichnet enthielt, sowie von zahlreichen Profilskizzen und Karten erörterte der Vortragende in höchst anziehender Weise den Plan dieser einzig dastehenden, vorzüglich touristischen und auch wissenschaftlichen Zwecken dienenden Unternehmung. Er besprach sodann die Schwierigkeiten, welche sich der Concessionsertheilung entgegenstellten, und die Massnahmen, die Guyer-Zeller treffen musste, um die gegen das Project aufgetauchten Bedenken sanitärer und ästhetischer Natur zu entkräften, indem er auch auf die schwierige Vermessung dieser zum grössten Theile unerreichbaren Höhen aufmerksam machte. Nach der durch den Redner gegebenen Beschreibung der Kammlinie legt sich die Trasse um den Eiger, den Mönch und die Jungfrau. Die Jungfraubahn beginnt in der Station Scheidegg der Wengernalpbahn, lauft oberirdisch bis zur Station Eigergletscher, von wo aus sie in einem Tunnel mit 25 Percent Steigung bis zur Jungfrauspitze sich fortsetzt. Besonderes Interesse verdienen die Grindelwald-Galerie und die Anlage der Hauptstation auf dem Mönchsjoch, wo auch ein physikalisches Observatorium und ein Clubhaus errichtet werden sollen. Der Tunnel endet 66 m unter dem Gipfel der Jungfrau, von wo aus ein Elevator bis auf die 4166 m hohe Jungfrauspitze geführt werden wird. Die ganze Anlage ist mit dem Betrage von circa 9 Millionen Francs veranschlagt, und wird für eine Hin- und Rückfahrt auf den Mönch 30 Frcs. und bis auf die Jungfrau 45 Frcs. in Aussicht genommen. Die Bahn, welche mit einer Spurweite von 1 m in der Steigung von vorwiegend 25 Percent ausgeführt und elektrisch betrieben werden soll, wird eine schöne Anwendung der Elektricität darstellen und dem menschlichen Auge Gebiete von ungeahnter Schönheit und Grossartigkeit erschliessen. Einen weiteren Abschnitt seines Vortrages bildete die Besprechung einiger schweizerischer Bergbahnen, und zwar sowohl Zahnrad- als auch Drahtseilbahnen, von denen namentlich die Stanserhornbahn durch ihre neuartige Anlage ohne Zahnstange ein besonderes Interesse erweckt. Zum Schlusse erwähnte Herr Director Hallama noch der in Württemberg im December 1895 eröffneten, vorwiegend dem Güterverkehr dienenden Localbahn Mecklenbeuren-Tettnang, welche die erste vollspurige Localbahn ist, die elektrisch betrieben wird; endlich gab derselbe noch einige Details über die interessante Forster Stadteisenbahn in der Lausitz. Lebhafter Beifall lohnte den gediegenen und geistreich pointirten Vortrag, dem sich noch eine specielle Dankeskundgebung Seitens des Vorsitzenden Civilingenieurs E. A. Ziffer an den Vortragenden anschloss.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des LXX. Stückes.) Das am 3. April herausgegebene LXX. Stück enthält unter

Nr. 2117: Kundmachung der kgl. Landesregierung in Agram vom 24. März 1896, Z. 16.816, betreffend das Verbot der Einfuhr von Wiederkäuern aus den bosnischen Bezirken Dervent und Zupanjac nach Croatien-Slavonien.

Nr. 2118: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Tirol und Vorarlberg vom 30. März 1896, Z. 8993, betreffend die Beschränkung der Einfuhr von Klauenthieren aus Ungarn nach Tirol und Vorarlberg.

Personal-Nachrichten.

Der Eisenbahnminister hat den Commissärsadjuncten der k. k. General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen Dr. Eduard Ritter von Douheimer-Herlth zum Ministerial-concipisten im Eisenbahnministerium ernannt.

Lagerhaus-Angelegenheiten.

Lagerhaus der Stadt Bregenz.

Verkehr im Monate März 1896.

Artikel	Lager am 1. März	Eingang	Ausgang	Lager am 31. März
	Metercentner			
Weizen	1610	303	1037	876
Roggen	270	43	—	313
Gerste	1843	318	438	1723
Hafer	3870	1015	1737	3148
Malz	1010	452	554	908
Mais	998	405	385	1018
Diverse	7511	619	996	7134
Total	17112	3155	5147	15120

Lagerhaus der Stadt Wien.

I. Stand und Bewegung des Waarenlagers.

	März 1896				März 1895			
	Lagerstand	Eingelagert	Ausgelagert	Lagerstand	Lagerstand	Eingelagert	Ausgelagert	Lagerstand
	am ersten	vom ersten bis letzten		am letzten	am ersten	vom ersten bis letzten		am letzten
	Meter-Centner (bei Spiritus Hektoliter zu 100 Graden)							
Insgesammt	304.517	108.439	159.678	253.278	308.808	64.786	132.373	241.221
Darunter:								
Weizen	95.794	43.906	57.096	82.604	59.256	23.905	33.922	49.239
Roggen	36.079	30.602	36.611	30.070	77.402	3.429	30.713	50.118
Gerste	52.914	6.143	14.650	44.407	61.950	7.056	19.048	49.958
Hafer	24.525	3.586	19.406	8.705	31.686	7.013	17.191	21.508
Mais	2.683	9.018	8.952	2.749	2.6[illegible]4	4.695	5.022	2.307
Hirse	905	147	344	708	1.016	701	373	1.344
Bohnen	6.348	1.255	3.188	4.415	2.917	1.889	2.970	1.836
Erbsen	1.158	301	302	1.157	1.751	340	399	1.692
Malz	981	509	509	981	2.099	1.324	552	2.871
Raps	34.579	714	3.002	32.291	26.544	738	6.151	21.131
Hanfsamen	415	156	74	497	69	502	375	196
Wicken	867	632	750	749	1.281	678	976	983
Mehl	7.373	3.156	3.116	7.413	5.943	1.475	1.636	5.782
Kleie	2.709	1.350	1.803	2.256	7.588	370	5.497	2.461
	267.330	101.475	149.803	219.002	282.136	54.115	124.825	211.426
Spiritus	1.047	99	—	1.146	—	—	—	—
Zucker	10.793	810	2.136	9.467	2 690	5.903	1.211	7.382
Wein	3.820	683	377	4.126	1.648	781	860	1.569
Oele und Fette	1.605	1.155	433	2.327	1.608	540	542	1.606
Sonstige Waaren	19.922	4.217	6.929	17.210	20.726	3.447	4.935	19.238
Mittlere Tagesbewegung	10 725 Meter-Centner				7.886 Meter-Centner			
Versicherungswerth . . . fl.	2,997.930	520.980	1,008.050	2,510.860	2,847.730	523.570	977.760	2,393.540

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine.

	Im Umlaufe	Ausgegeben, bezw. vorgemerkt	Zurückgelangt	Im Umlaufe	Im Umlaufe	Ausgegeben, bezw. vorgemerkt	Zurückgelangt	Im Umlaufe
	am ersten	vom ersten bis letzten		am letzten	am ersten	vom ersten bis letzten		am letzten
Lagerscheine . . . . . Stück	116	26	28	114	70	9	24	55
Versicherungswerth . . fl.	438.830·—	117.500·—	151.430·—	404.900·—	453.340·—	27.250·—	142.560·—	338.030·—
Davon abgesondert übertragen:								
Warrants . . . . . . Stück	19	4	4	19	3	—	2	1
Versicherungswerth . . fl.	108.050·—	10.100·—	9.100·—	109.050·—	6.690·—	—	5.010·—	1.680·—
Lombardbetrag . . . . fl.	55.480·—	5.480·—	4.900·—	56.060·—	4.104·38	—	2.704·86	1.399·52

Oeffentliches Landeslagerhaus und Freilager für Getreide und Spiritus in Lemberg.

Monat März 1896.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waaren	inländischer Provenienz				ausländischer Provenienz			
	Lagerstand am ersten	Eingelagert (vom ersten bis letzten)	Ausgelagert (vom ersten bis letzten)	Lagerstand am letzten	Lagerstand am ersten	Eingelagert (vom ersten bis letzten)	Ausgelagert (vom ersten bis letzten)	Lagerstand am letzten
	Getreide in metrischen Centnern; Spiritus in Hektolitern à 100 %							
Weizen	1.289·94	—	802·84	487·10	—	—	—	—
Hanfsamen	400·96	—	99·24	301·72	—	—	—	—
Gerste	579·19	122·76	200·59	501·36	—	—	—	—
Hafer	220·40	0·46	72·00	148·86	—	—	—	—
Erbsen	741·95	143·06	225·90	659·11	—	99·28	—	99·28
Bohnen	2.089·57	258·06	202·58	2.145·05	124·27	—	—	124·27
Raps	1.110·14	441·20	200·50	1.350·84	—	—	—	—
Zucker	784·31	—	111·40	672·91	—	—	—	—
Leinsamen	209·97	—	—	209·97	—	—	—	—
Leindotter	86·98	155·00	—	241·98	—	—	—	—
Thymothe	21·98	21·61	8·15	35·44	—	—	—	—
Diverse	493·89	608·33	493·09	609·13	155·21	35·40	89·66	100·95
Zusammen	8.029·28	1.750·48	2.416·29	7.363·47	279·48	134·68	89·66	324·50
Versicherungswerth . . fl.	85.968	25.278	29.455	81.791	3.825	1.860	2.435	3.250
Spiritus	1.801·19	909·60	—	2.710·79	—	—	—	—
Versicherungswerth . . fl.	28.063	11.825	—	39.888	—	—	—	—

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

Auf Waaren	Im Umlauf am ersten	Ausgestellt bezw. vorgemerkt (vom ersten bis letzten)	Zurückgelangt (vom ersten bis letzten)	Im Umlauf am letzten	Im Umlauf am ersten	Ausgestellt bezw. vorgemerkt (vom ersten bis letzten)	Zurückgelangt (vom ersten bis letzten)	Im Umlauf am letzten
Getreide								
Lagerscheine . . Stück	32	3	10	25	—	—	—	—
Versicherungswerth . . fl.	23.701	2.588	7.200	19.089	—	—	—	—
Abgesondert übertragene Warrants . . . Stück	26	3	8	21	—	—	—	—
Versicherungswerth . . fl.	19.735	2.000	5.800	15.935	—	—	—	—
Lombardbetrag . . . fl.	11.140	990	3.140	8.990	—	—	—	—
Spiritus								
Lagerscheine . . Stück	9	—	—	9	—	—	—	—
Versicherungswerth . . fl.	13.783	—	—	13.783	—	—	—	—
Abgesondert übertragene Warrants . . . Stück	9	—	—	9	—	—	—	—
Versicherungswerth . . fl.	13.783	—	—	13.783	—	—	—	—
Lombardbetrag . . . fl.	8.060	—	—	8.060	—	—	—	—

Landschaftliches Lagerhaus Innsbruck.

Verkehrsausweis pro März 1896.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waaren	Stand am ersten	Eingelagert (vom ersten bis letzten)	Ausgelagert (vom ersten bis letzten)	Stand am letzten
	in Metercentner			
Weizen	9742·60	1577·60	3272·14	8048·06
Roggen	3116·96	209·62	401·81	2924·77
Gerste	1688·85	101·70	414·20	1376·35
Hafer	1981·91	407·09	398·14	1990·86
Mais	884·30	693·59	737·53	840·36
Mehl	490·30	100·35	154·95	435·70
Wein	3652·96	478·20	445·10	3686·06
Verschiedene	1306·15	1327·86	964·40	1669·61
Zusammen	22864·03	4896·01	6788·27	20971·77
Versicherungswerth	337.290	47.950	57.750	327.490

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

	Stand am ersten	Ausgegeben, bezw. abgesondert übertragen (vom ersten bis letzten)	Zurückgelangt (vom ersten bis letzten)	Stand am letzten
Lagerscheine . Stück	33	5	5	33
Versicherungswerth .	84.130	11.500	10.550	85.080
Abgesondert übertragene Warrants . .	14	4	3	15
Versicherungswerth .	24.200	10.300	7.850	26.650
Lombardbetrag . . .	11.090	4.600	3.400	12.290

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Böhmisch-Bayerischer Kohlenverkehr.

Einführung eines neuen Ausnahmetarifes.

An Stelle der mit 1. Juni 1896 zur Aufhebung gelangenden Gütertarife, Theil V, Heft 1, vom 1. December 1893, und Theil V, Heft 2, vom 1. April 1893 des Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbandes (Böhmisch-Bayerischer Kohlenverkehr) gelangt mit gleichem Tage ein neuer Ausnahmetarif für die Beförderung von mineralischen Kohlen, Coaks und Briquettes von Stationen der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn, der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn, der k. k. Oesterr. Staatsbahnen und der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft (Localbahn Swoleňowes-Smečna) nach Stationen der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen und nach Stationen der Localbahn Asch-Rossbach zur Einführung.

Exemplare des neuen Ausnahmetarifes sind durch die betheiligten Verwaltungen und Dienststellen zum Preise von Rm. 1.20, bezw. Kronen 1.40 ab 20. Mai 1896 zu beziehen.

Wien, am 5. April 1896. [237]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Schweizerischer Personen- und Gepäcksverkehr.

Verlegung des Einführungstermines für den neuen Tarif.

Der im Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt vom 20. Februar 1896, Nr. 20, verlautbarte Einführungstermin eines neuen Tarifes für den oben genannten Verkehr wird auf einen späteren Zeitpunkt verlegt, und bleibt der gleichnamige Tarif vom 1. October 1892 sammt Nachtrag I, sowie der Tarif für die directe Beförderung von Personen und Reisegepäck im Verkehre zwischen böhmischen Stationen einerseits und solchen schweizerischer Bahnen andererseits vom 1. September 1891 sammt den Nachträgen I und II bis auf Weiteres in Kraft.

Wien, am 2. April 1896. [238]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahnverband.

Aufhebung des Gütertarifes, Theil V, Heft 1 (Böhmisch-Bayerischer Kohlenverkehr).

Am 1. Juni 1896 tritt der oben bezeichnete Gütertarif vom 1. December 1893 sammt Nachträgen ausser Kraft.

Wien, am 5. April 1896. [239]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahnverband.

Aufhebung des Gütertarifes, Theil V, Heft 2 (Böhmisch-Bayerischer Kohlenverkehr).

Am 1. Juni 1896 tritt der oben bezeichnete Gütertarif vom 1. April 1893 sammt Nachträgen ausser Kraft.

Wien, am 5. April 1896. [240]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.
K. k. priv. Eisenbahn Wien-Aspang.
K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.
Raab-Oedenburg-Ebenfurther Eisenbahn.

Nachtrag I zu der vom 1. Jänner 1896 giltigen Tarif- und Antheilstabelle für den directen Personenverkehr zwischen Stationen der Raab-Oedenburg-Ebenfurther Eisenbahn einerseits und Stationen der Localbahn Ebenfurth-Wittmannsdorf, der k. k. priv. Eisenbahn Wien-Aspang und der k. k. priv. Wien—Pottendorf—Wr.-Neustädter Eisenbahn andererseits.

Mit 1. Mai 1896 gelangt der vorerwähnte Nachtrag I zur Einführung.

Derselbe enthält geänderte Fahrpreise in der II. und III. Classe nach und von Vulka-Pordány (Vulka-Prodersdorf).

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen erhältlich.

Wien, am 2. April 1896. [241]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Galizisch-Ungarischer Gemeinschaftsverkehr.

Einführung eines Nachtrages.

Mit 1. Mai 1896 wird der Nachtrag III zu dem seit 1. Juli 1894 giltigen Tarif, Theil II, Heft 1, für den Verkehr mit den Bahnhöfen in Budapest und Köbánya in Wirksamkeit gesetzt.

Derselbe enthält Abänderungen rücksichtlich des Eilgutverkehres mit den Budapester Bahnhöfen.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen, bezw. im Wege der Verbandsstationen zum Preise von 5 kr. per Exemplar zu beziehen.

Wien, am 4. April 1896. [242]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Ausnahmetarif für die Beförderung niederschlesischer Steinkohlen etc. nach Stationen der kgl. Sächsischen Staatsbahnen und Reichenberg S.N.D.V.B. vom 20. März 1889.

Einführung eines Nachtrages V.

Mit 1. April 1896 gelangte zum rubricirten Tarife ein Nachtrag V zur Einführung.

Derselbe enthält lediglich neue Frachtsätze für

einige Stationen der Sächsischen Staatseisenbahnen, sowie für die Stationen an der mit dem genannten Tage von den Preussischen Staatsbahnen an die Sächsischen Staatsbahnen übergehenden Strecke Nikrisch—Zittau und ist bei der kgl. Eisenbahn-Direction zu Breslau und durch die gefertigte Direction unentgeltlich zu beziehen.

Wien, am 1. April 1896. [243]

Die Direction der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn.

Directer Personenverkehr mit oberschlesischen Stationen über Oderberg und Dzieditz.

Einführung von Rückfahrkarten.

Mit 15. April 1896 gelangen nachstehende Preise für Rückfahrkarten zur Einführung:

Von Wien (Nordbahnhof) nach	Hin- und Rückfahrt I. Classe	II. Classe
	Mark	
Kattowitz und Schwientochlowitz	63·30	43·40
Beuthen	63·80	43·70

Diese Rückfahrkarten haben eine fünftägige Giltigkeit und berechtigen zur Benützung aller fahrplanmässigen Personen- und Schnellzüge.

Wien, am 3. April 1896. [244]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Personenverkehr von italienischen, englischen, belgischen, französischen, serbischen, bulgarischen und orientalischen Stationen nach Budapest und zurück.

Aenderung des Einführungstermines des Millenniums - Ausstellungs - Personentarifes, Heft IV.

Das zufolge Verlautbarung vom 15. März 1896 im „Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt" Nr. 33 vom 21. März 1896 zur Einführung ab 15. April 1896 bestimmte Heft IV des Millenniums-Ausstellungs-Personentarifes tritt erst mit 25. April 1896 in Wirksamkeit.

Wien, am 4. April 1896. [245]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Berlin-Sächsischer Verband.

Einführung des Nachtrages IV.

Mit 15. April 1896 tritt zum Berlin-Sächsischen Verbandstarife vom 1. März 1894 der Nachtrag IV in Kraft, welcher in den Stationen Reichenberg, Raspenau-Liebwerda und Friedland i. B., als auch bei der unterzeichneten Direction zur Einsicht erliegt.

Exemplare sind bei der kgl. General-Direction der Sächsischen Staatseisenbahnen in Dresden zum Preise von 0·05 Mark erhältlich.

Wien, am 1. April 1896. [246]

Die Direction der k. k. priv. Südnorddeutschen Verbindungsbahn.

Schlesisch-Sächsischer Verband.

Einführung des Nachtrages I.

Mit 15. April 1896 tritt zum Schlesisch-Sächsischen Verbandstarife vom 1. Jänner 1896 der Nachtrag I in Kraft, welcher in den Stationen Reichenberg, Raspenau-Liebwerda und Friedland i. B., als auch bei der unterzeichneten Direction zur Einsicht erliegt.

Exemplare sind bei der kgl. Eisenbahn-Direction in Breslau unentgeltlich zu haben.

Wien, am 1. April 1896. [247]

Die Direction der k. k. priv. Südnorddeutschen Verbindungsbahn.

Sonstige Nachrichten.

Kgl. Eisenbahn-Direction Breslau. (Tarif, Theil II, Heft 1.) Vom 1. Mai 1896 ab gelangt das jetzt für den Ausnahmetarif Nr. 3 für Eisen und Stahl geltende Waarenverzeichniss zur Aufhebung.

Das an dessen Stelle tretende neue Verzeichniss unterliegt noch der Berathung der Verbandsverwaltungen, wird zum Theil Tariferhöhungen, im allgemeinen aber keine wesentlichen Verschiebungen gegenüber dem jetzigen Waarenverzeichniss herbeiführen.

Der Text des neuen Waarenverzeichnisses wird in den ersten Tagen des nächsten Monats bei den Tarifbureaux der Verbandsverwaltungen und den Verbandsstationen zu erfahren sein.

Mit demselben Tage wird der Ausnahmetarif Nr. 5 B für „Papier zu speciellen Zwecken, als Cigarettenpapier u. s. w." aufgehoben.

Für die in Kraft bleibenden Ausnahmetarife Nr. 5 A. und Nr. 5 C. treten anderweite Waarenverzeichnisse in Kraft.

Deutsch-Niederländischer Eisenbahnverband. (Nachtrag 5 zum Viehtarif, Theil II.) Am 1. April 1896 ist der 5. Nachtrag zum Deutsch-Niederländischen Viehtarif, Theil II, in Kraft getreten. Durch denselben gelangen, und zwar nur für die Beförderung von Kleinvieh, als Schafe u. s. w., in ein- und mehrbödigen Wagen zur Einführung:

1. Frachtsätze für die in den Verband neu einbezogene Station Offleben des Directionsbezirkes Magdeburg im Verkehr mit den niederländischen Stationen Amsterdam, Rotterdam und Oldenzaal;
2. neue, bezw. ermässigte Frachtsätze im Verkehr zwischen Stationen der Directionsbezirke Kassel, Erfurt, Hannover, Magdeburg, Berlin und Halle einerseits und der Station Oldenzaal der Holländischen Eisenbahn andererseits;
3. ermässigte Frachtsätze für die Stationen Mattierzoll, Schandelah, Schöppenstedt, Söllingen, Vienenburg und Völpke des Directionsbezirkes Magdeburg von und nach den Stationen Amsterdam und Rotterdam der Niederländischen Staats- und der Holländischen Eisenbahn;
4. anderweite, ermässigte Frachtsätze;
5. der von 259·70 Mk. auf 295·70 Mk. erhöhte und unter Pos. VI des Nachtrages verzeichnete Frachtsatz für Eilenstedt—Rotterdam a. d. Maas tritt erst am 15. Mai 1896 in Kraft.

Niederschlesischer Steinkohlenverkehr. (Nachtrag 2.) Zu dem Ausnahmetarif für die Beförderung von Steinkohlen etc. vom Waldenburger und Neuroder Grubenbezirk nach den Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke Berlin und Stettin (Preuss. Staatsbahngruppe III) etc. ist mit dem 20. März 1896 der Nachtrag 2 in Kraft getreten. Derselbe enthält ermässigte Frachtsätze für eine grosse Anzahl Stationen der Stargard-Küstriner Eisenbahn. Diese ermässigten Sätze gelangen zunächst versuchsweise zur Einführung.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg	per 100 kg			
723	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Mehl und sonstige Mahlproducte	Zenta	Triest S. B.	**Auflieferung eines Minimalquantums von 500 Tonnen (à 1000 kg).** In dieses Quantum werden auch jene Sendungen nebiger Artikel einbezogen, welche ab Zenta nach Brčka, Brod, Bosna-Brod, Sziszek, Zágráb M.A.V., Zágráb S.B., Károlyváros und Fiume verfrachtet werden. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen und Frachtbrief	Vom 22. Jänner 1896 bis 31. December 1896	Localtarif, bezw. Tarif für den Ungarisch-Adriatischen Eisenbahn-Verband, Heft 2 vom 1. Jänner 1895	301 Heller incl. Mgb. und ungar. Transportsteuer	251 Heller incl. Mgb. und ungar. Transportsteuer	50 Heller incl. Mgb. und ungar. Transportsteuer	Im Rückvergütungswege	Gegen auf Reclamanten als Absender lautende Original-Frachtbrief-Duplicate, welche keinen bahnämtlichen Rückvergütungsstempel tragen dürfen und welche spätestens bis Ende März 1897 an die Direction der königl. ungar. Staatseisenbahnen (Abtheilung C III b) in Budapest einzusenden sind	
724	Südbahn-Gesellschaft	Kgl. ungarischen Staatseisenbahnen	Rohjute	Fiume	Budapest-Lipótváros	Gegen Verpflichtung, in den zwei Jahren, für welche das Zugeständniss gemacht wird, **ein Minimalquantum von 3500 Tonnen (à 1000 kg) pro Jahr** aufzuliefern. Als Sicherstellung für die Verfrachtung dieses Quantums ist eine Caution von ö. W. fl. 10.000 bei der Hauptcassa der kgl. ungar. Staatseisenbahnen zu erlegen. Die factische Auflieferung ist durch Vorlage der auf die die Begünstigung in Anspruch nehmende Partei als Empfänger lautenden Original-Frachtbriefe zu documentiren. Die überseeische Provenienz der Sendungen ist bei der Aufgabe durch entsprechende Schiffsdocumente nachzuweisen. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens	Vom 27. Jänner 1896 bis 26. Jänner 1898	Tarif für den Ungarisch-Adriatischen Eisenbahn-Verband, Theil II, Heft 1 vom 1. Jänner 1895	302 Heller incl. Mgb. und ungar. Transportsteuer	184 Heller incl. Mgb. und ungar. Transportsteuer	118 Heller incl. Mgb. und ungar. Transportsteuer	Im Kartirungswege		Das im ersten Jahre eventuell fehlende Quantum kann im zweiten Jahre nachgeliefert werden; ebenso kann auch ein im ersten Jahr aufgeliefertes Mehrquantum für das zweite Jahr eingerechnet werden

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
				von	nach									
725	Südbahn-Gesellschaft		Locomotive und Tender, auf eigenen Rädern laufend	Wörgl Innsbruck	Trento und vice versa	Frachtzahlung nach dem factischen Gewichte. Die Sendungen müssen für Betriebszwecke der Valsugana-Bahn dienen und an die Organe der den Betrieb auf dieser Localbahn führenden k. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen adressirt sein, bezw. von derselben zur Aufgabe gebracht werden	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarif	Heller 113 92	Heller 57 46	Heller 56 46	Im Kartirungswege		
726	Südbahn-Gesellschaft		Getreide aller Art	Barcs transit	Stationen der Strecke Hetzendorf incl., Wr.-Neustadt incl., sowie nach Stationen der Wien—Pottendorf-Wr.-Neustädter Bahn	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen und Frachtbrief. Nur für Sendungen giltig, welche nachweislich in Barcs per Bahn oder per Wasser angelangt sind. Bei der Aufgabe in Barcs muss bei Inanspruchnahme des nebigen ermässigten Frachtsatzes der Nachweis erbracht werden, dass die Sendungen per Bahn resp. per Wasser daselbst angelangt sind	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarif, resp. Anhang zu demselben	140 Heller incl. ung. Steuer	120	20 Heller	Im Kartirungswege		
727	Südbahn-Gesellschaft		Holz der Pos. H—19 der Güterclassification im Tarife, Theil I, vom 1. Jänner 1893	Spittal a. d. Drau	Monfalcone	Bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Einbaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längst. aber bis Ende December 1896	Localtarif	220 Heller incl. Mgb.	148 Heller incl. Mgb.	72 Heller	Im Kartirungswege		
728	Südbahn-Gesellschaft		Sand und Schotter	Salurn	Bozen-Gries	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Auf- und Abladen durch die Partei. Sendungen müssen zur Erhaltung öffentlicher Strassen oder zu Regiezwecken der Bozen-Meraner Bahn bestimmt und an die betreffenden öffentlichen Organe, bezw. an die Organe der Bozen-Meraner Bahn adressirt sein	Bis auf Widerruf, bezw. bis Ende August 1896 und ab 1. November bis Ende December 1896	Localtarif	Verschieden	10 Heller	Verschieden	Im Kartirungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
729	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Wagenladungsgüter aller Art	Lagerhaus in Troppau (St.B.) oder umgekehrt	Troppau (K.F.N.B.) transit	Für Sendungen, welche im Lagerhause in Troppau (St.B.) zur Auf- oder Abgabe gelangen und die Verbindungsbahn zwischen den beiden Bahnhöfen in Troppau passiren. Das Auf-, bezw. Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1896	Localtarif	Besteht keine Gebühr	$2\frac{1}{4}$ kr. ö. W.		Im Kartirungswege		
730	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Südbahn-Gesellschaft	Fassholzreifen aus der Pos. 4 des Abschnittes B, III, g, β des Tariftheiles I als Frachtgut	Rudolfswert	Triest-Freihafen (k.k.St.B.), Triest-St. Andrä, Triest Südbahn und Fiume	Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen, Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1896	Localtarife	Verschieden	38 kr. ö. W.	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Frachtbrief-Duplicate, sowie der die thatsächliche Verschiffung ins Ausland nachweisenden Documente, welche vom Absender bis längstens Ende März 1897 zu bewirken ist	
731	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Erze des Ausnahmetarifes 6a Schlacken des Ausnahmetarifes 6b des Tarifes Theil II, Heft 1 vom 1. September 1895 für den Norddeutschen Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina	Petrowitz Sayhusch-Zablocie (Stationen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn)	Friedrichshütte (Station des Directionsbezirkes Kattowitz der preuss. Staatsb.)	Aufgabe mit directen Frachtbriefen; Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens und Einhaltung der Bestimmungen des Tarifes Theil II, Heft 1, vom 1. September 1895 für den Norddeutschen Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina	Vom 10. April 1896 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1896	Tarif Theil II, Heft 1, vom 1. September 1895 für den Norddeutschen Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina	Bestehen keine directen Frachtsätze	41 Pfg. 40 Pfg.		Im Kartirungswege		
732	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Eiserne Maschinentheile bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Töss Station der Schweizerischen Nordostbahn	Kleinmünchen Schwanenstadt Wien K.E.B. (Westbahnhof)	Einhaltung der im Oesterr.-Ungar.-Schweizerischen Eisenbahnverbande bestehenden Tarifbestimmungen	Vom 15. April 1896 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1896	Localtarife (Kleinmünchen, Schwanenstadt) Theil II, Heft 1 des Oest.-Ung.-Schweizer. Eisenbahnverbandes vom 1. December 1888 (Wien)	Ctms. Bestehen keine 398	Ctms. a) 274 b)*) 1 a) 246 b)*) 1 a) 353 b)*) 3	Ctms. — — 45	Im Kartirungswege		*) Die sub b) aufgeführten Beträge sind Coursdifferenzen, die jedoch bis auf Weiteres unberücksichtigt bleiben

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10			11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)			Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg						
										Kreuzer						
										1.	2.	3.				
733	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Holz der Pos. H-19 der Güterclassification des Tarifes Theil I	1. Jasło 2. Mszana dolna 3. Ustrzyki	Angern	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1896	Ost-Nordwest-Oesterreichischer Eisenbahnverband	Bestehen keine directen Frachtsätze	86	69	98		Im Kartirungswege		
					Auspitz					83	66	95				
					Bielitz					50	29	61				
					Bisenz-Pisek					77	59	89				
					Branek					70	51	82				
					Branowitz					82	66	94				
					Brodek					72	55	84				
					Brünn					80	63	92				
					Drösing					83	66	95				
					Dürnkrut					85	68	97				
					Dzieditz					47	31	59				
					Eywanowitz					74	57	86				
					Feldsberg					82	64	94				
					Gänserndorf					87	70	99				
					Göding					79	61	91				
					Granica					50	42	62				
					Grussbach-Schönau					86	69	98				
					Hobenau					83	65	95				
					Holleschau					73	54	85				
					Hullein					72	55	84				
					Hradisch					75	58	87				
					Kadolz-Mailberg					89	71	101				
					Kojetein					72	55	84				
					Kostel					82	64	94				
					Krasna					69	51	81				
					Kremsier					73	55	85				
					Krzenowitz					77	60	89				
					Laa					87	70	99				
					Leipnik					69	52	81				
					Lundenburg					81	63	93				
					Luschitz					79	62	91				
					Mähr.-Neudorf					80	62	92				
					Mähr.-Ostrau					60	44	72				
					Napagedl					74	57	86				
					Neusiedl-Dürnholz					85	68	97				
					Nezamislitz					74	57	86				
					Nikolsburg					83	66	95				
					Olmütz					73	56	85				
					Pernhofen-Wulzesbofen					88	70	100				
					Prossnitz					75	58	87				
					Rohatetz					78	60	90				
					Saitz					83	65	95				
					Teschen					59	39	71				
					Troppau					66	50	78				
					Wagram					89	71	101				
					Wall.-Meseritsch					69	51	81				
					Weisskirchen					68	51	80				
					Wischau					75	58	87				
					Zauchtel					66	50	78				
					Zellerndorf					91	73	103				
										Kreuzer						
734	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Holz der Pos. H-19 der Güterclassification des Tarifes Theil I	Krościenko	Mähr.-Ostrau	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1896	Ost-Nordwest-Oesterreichischer Eisenbahnverbandstarif	Bestehen keine directen Frachtsätze	72				Im Kartirungswege		
					Troppau					78						
735	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Zucker aller Art													

Ergänzung der im Verordnungs-Blatte Nr. 146 vom 17. December 1895 unter fortlaufender Nummer 2388 für Zucker aller Art publicirten Frachtbegünstigung.

Für Sendungen, die per Achse in Brody, Nowosielitza oder Podwoloczyska einlangen, genügt der Nachweis der russischen Provenienz im Sinne der im Tarife für den Norddeutsch-Galizisch-Südwestrussischen Grenzverkehr vom 1. Jänner n. St. 1893, und zwar im Nachtrage III vom 1. August 1894 auf Seite 17 unter II 2 c enthaltenen speciellen Bestimmungen.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
				von	nach									
736	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Bruchsteine und Schotter der Pos. 8, 58 der Güterclassification des Tarif-Theiles 1	Chodorów	Wybranówka	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Die Sendungen müssen zu Reichs-, Landes- oder Bezirksstrassenbauten bestimmt sein und demzufolge unter der Adresse einer k. k. oder Landes-Strassenbaubehörde bezogen werden. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken	Vom 1. April 1896 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1896	Localtarif	kr. 6	kr. 4	kr. 2	Im Kartirungswege		
				Chodorów	Staresioło				7	4	3			
				Bortniki	Wybranówka				6	4	2			
				Bortniki	Staresioło				8	5	3			
				Nowe miasto	Bełz				22	19	3			
				Nowe miasto	Krystynopol				23	21	2			
				Nowe miasto	Sokol				24	22	2			
737	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Mauer- und Dachziegel (Pfann-) aus Lehm	Mährisch-Schönberg	Olmütz-Hodolein und Olmütz Stadt	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens.	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1896	Localtarif	Besteht kein directer Frachtsatz	10·9 kr.		Im Kartirungswege		
738	Buschtěhrader Eisenbahn	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Roheisen	Königshof-Geleiseanlage via Smichow-Hostiwitz	Altkladno via Smichow-Hostiwitz	1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht der verwendeten Wagen. 2. Erfüllung der übrigen für diesen Artikel allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1896	Gegenwärtig giltige Localgütertarife der betheiligten Bahnverwaltungen	Besteht kein directer Frachtsatz	25·1 Kreuzer ö. W.		Im Kartirungswege		In der der Böhmischen Montangesellschaft gehörigen Geleiseanlage Königshof, nächst der lediglich für den Personen- und Gepäcksverkehr eingerichteten Haltestelle Königshof, können nur Frachtgüter von der genannten Gesellschaft aufgegeben, bezw. bezogen werden
739	Böhmischen Nordbahn		Porzellan, roh, unverpackt oder in Stroh verpackt	Tetschen	Haida	a) mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen b) mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. a) und b). Auf- und Abladen auf Kosten und durch Arbeitskräfte der Partei	Bis auf Widerruf, längstens bis ult. December 1896	Localgütertarif vom 15. August 1889	Kreuzer ö. W. a) 33 b) 33	22·6 20·5	10·4 12·5	Im Kartirungswege		
				Bodenbach	Haida				a) 36 b) 36	23·8 21·6	12·2 14·4			

740 — Böhmischen Nordbahn

Für die zur Erweiterung einer Fabrik in Nieder-Kamnitz dienenden Baumaterialien und Fabrikseinrichtungsgegenstände gelangt bei Aufgabe derselben als Frachtgut und in Mengen von oder Frachtzahlung für mindest. 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1896, die im Ausnahmetarif 21 des Localgütertarifes der Böhmischen Nordbahn vorgesehene fünfzigpercentige Ermässigung der officiellen Frachtsätze nach Rabstein zur Anwendung. Die hienach für 40 km entfallenden Frachtsätze gelten auch für geringere Entfernungen, insolange der officielle Tarif nicht billiger ist.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
									Heller					
741	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Betheiligten Verwaltungen	Getreide	Nagy-Szt. Miklós	Göding loco	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen; Abfertigung der Sendungen auf Grund des Theiles III, Tarifheft 2 des Oesterr.-Ungarischen Eisenbahn-Verbandes vom 1. Jänner 1895	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1896	Theil III, Tarifheft 2, des Oesterr.-Ungarischen Eisenbahn-Verbandes vom 1. Jänner 1895	230	218	12	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende Frachtbrief-Duplicate, sowie Frachtbriefe, welche Documente einen Refactiestempel der am Transporte betheiligten Verwaltungen nicht bereits tragen dürfen, und die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	Die nebenstehenden ermässigten Frachtsätze können nur in Anspruch genommen werden, wenn die bezüglichen Sendungen in Göding mittelst Strassenfuhrwerkes abgeführt werden. Die Frachtnachlässe werden von der Kaiser Ferdinands-Nordbahn getragen
				Ó-Bessenyö					227	216	11			
				Rácz-Szt. Péter					232	220	12			
				Varjas					236	224	12			

Die vorstehenden ermässigten Frachtsätze gelten auch für leere, gebrauchte Getreidesäcke bei Aufgabe als Frachtgut in jeder Menge in der umgekehrten Richtung. Die Rückvergütung des Frachtnachlasses erfolgt in diesem Falle gegen Vorlage der auf die reclamirende Firma als Versenderin lautenden Aufnahmsscheine, welche spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses einzureichen sind und nicht wieder zurückgestellt werden.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
742	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Betheiligten Verwaltungen	Getreide	Kis-Varda	Göding loco	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen; Abfertigung der Sendungen auf Grund des Theiles III, Tarifheft 2 des Oesterr.-Ungarischen Eisenbahn-Verbandes vom 1. Jänner 1895	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1896	Theil III, Tarifheft 2 des Oesterr.-Ungarischen Eisenbahn-Verbandes vom 1. Jänner 1895	242 Heller	230 Heller	12 Heller	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende Frachtbrief-Duplicate, sowie Frachtbriefe, welche Documente einen Refactiestempel der am Transporte betheiligten Verwaltungen nicht bereits tragen dürfen und die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	Der nebenstehende ermässigte Frachtsatz kann nur in Anspruch genommen werden, wenn die bezüglichen Sendungen in Göding mittelst Strassenfuhrwerkes abgeführt werden. Der Frachtnachlass wird aus den Gebührenantheilen der Oe.U.St.E.G. und der K.F.N.B. getragen

Der vorstehende ermässigte Frachtsatz gilt auch für leere, gebrauchte Getreidesäcke bei Aufgabe als Frachtgut in jeder Menge in der umgekehrten Richtung. Die Rückvergütung des Frachtnachlasses erfolgt in diesem Falle gegen Vorlage der auf die reclamirende Firma als Versenderin lautenden Aufnahmsscheine, welche spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses einzureichen sind und nicht wieder zurückgestellt werden.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
743	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Holz der Pos. H—19 der Güterclassification des Tarif-Theiles I vom 1. Jänner 1893	Brünn transit	Zistersdorf	Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens aber für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1896	Localbahntarife, u. z. rücksichtlich des Hauptbahnnetzes vom 1. Jänner 1893 und rücksichtlich der Localbahn vom 1. Juni 1888	32·5 kr.	31·5 kr.	1·0 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende Frachtbrief-Duplicate, die nicht zurückgestellt werden, vorzulegen bis spätestens Ende Februar 1897	

Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
744	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Kohlen, mineralische	Sämmtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Kohlengruben des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der im Privatbesitze befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau (K.O.B.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere	Lettowitz	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 1000 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. Mai 1896 bis Ende April 1897	Ausnahmetarif für den Oesterr. Kohlen-Verkehr vom 1. Jänner 1896	99·6 Heller	92·4 Heller	7·2 Heller	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	Der nebenbezifferte Frachtnachlass wird aus dem Gebühren-Antheile der Kaiser Ferdinands-Nordbahn gewährt
745	Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn		Steine und Schotter der Classe C und des Specialtarifes 3	Semil Böhm.-Skalitz	Josefstadt-Jaroměř Smiřitz	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens unter Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1896	Localtarif	Verschieden	kr. 12·6 4·0	Verschieden	Im Kartirungswege		Die Sendungen müssen für die Strassenbeschotterung, bezw. Pflasterung bestimmt sein. Auf den Frachtbriefen muss der Bezirksausschuss in Jaroměř als Aufgeber und alleiniger Empfänger erscheinen. Das Auf- und Abladen hat durch die Partei zu erfolgen. Der Portozuschlag der S.N.D.V.B. gelangt nicht zur Einhebung
746	Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn		Steine der Classe C	Einsiedl	Neubidschow	Frachtzahlung für das Ladegewicht des verwendeten Wagens unter Aufrechthaltung der allgemeinen giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1896	Localtarif	34·7 kr.	26·4 kr.	8·3 kr.	Im Kartirungswege		Auf den Frachtbriefen muss das Bürgermeisteramt in Neubidschow als Aufgeber und alleiniger Empfänger erscheinen. Das Auf- und Abladen obliegt der Partei. Der Portozuschlag der S.N.D.V.B. gelangt nicht zur Einhebung

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
747	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr. Nordwestbahn	Kalk, gebrannt	Kalk-Podol Prachovic Kostelec-Vižec	Hlinsko	Zahlung der Fracht mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens und Aufrechterhaltung der für die Classe C giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1896	Localtarife	Verschieden	29·7 Kreuzer		Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen hat die Partei auf eigene Kosten innerhalb der hiefür festgesetzten Zeitfrist zu besorgen
748	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr. Nordwestbahn	Chamottemehl, Chamottemörtel, Chamottespeise, Chamottesteine, Chamotteziegel, feuerfester Thon (nur lose oder in Säcken verpackt) und feuerfeste Ziegel			Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens; Aufrechthaltung der für die Classe C giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1896		Kreuzer			Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten innerhalb der hiefür festgesetzten Zeitfrist zu besorgen
				Tetschen Oe.N.W.B. Bodenbach B.N.B.	Olmütz St.E.G.			Oesterr. Eisenbahn-Verbands-tarif	72·8	58·0	14·8			
				Bodenbach St.E.G.	Brünn			Localtarif, Theil II, Heft 1, vom 1. October 1894	69·4	59·0	10·4			
					Gaya				83·8	69·2	14·6			
					Hohenstadt				67·3	58·0	9·3			
					Müglitz				69·8	58·0	11·8			
					Olmütz St.E.G.				72·8	58·0	14·8			
					Vlarapass				91·5	79·0	12·5			
					Wessely an der March				83·8	73·5	10·3			
					Zwittau				64·4	52·8	11·6			
749	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Säuren der Pos. S—14, Glaubersalz der Pos. G—24, Soda der Pos. S—48, Chlorkalk der Pos. C—14 } im Tarife, Theil I			Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Aufrechthaltung der für die Classe B allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Kein directer Tarif		Kreuzer		Im Kartirungswege		
				Aussig (St.E.G. oder Oe.N.W.B.)	Beszterczebánya					159				
					Garamherzencze					154				
					Körmöczbánya					148				
					Liptó-Szt. Miklós					162·8				
					Löcse					193·5				
					Zólyom					156				
				Kralup (St.E.G.)	Beszterczebánya					143				
					Garamberzencze					138				
					Körmöczbánya					132				
					Liptó-Szt. Miklós					146·8				
					Löcse					177·5				
					Zólyom					140				
750	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Kieserde	Brunócz	Wien (St E.G. oder K.F.N.B.)	Bei Frachtzahlung für das factische Gewicht, mindestens aber für das Ladegewicht des verwendeten Wagens; Aufrechthaltung der für die Classe C allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Oesterr.-Ungarischer Eisenbahnverband, Tarif, Theil II, Heft 4	33·0 kr.	25·5 kr.	7·5 kr.	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen haben die Parteien zu besorgen

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
751	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Calcinirte Soda	Ebensee	Kralup (St.E.G.)	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen. Aufrechthaltung der sonstigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Vom 15. April 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarife	Besteht kein directer Frachtsatz	93 kr.		Im Kartirungswege		

Dieser Frachtsatz findet auch dann Anwendung, wenn die bedungene Menge von 10.000 kg von einem Absender mit höchstens fünf Frachtbriefen an verschiedene Empfänger in Kralup zur Aufgabe gelangt und in einem Wagen verladen wird. Die Anwendung dieser Bestimmung muss auf sämmtlichen zu einer Wagenladung gehörigen Frachtbriefen Seitens des Absenders vorgeschrieben werden und muss überdies auf jedem einzelnen Frachtbriefe die Anzahl der zusammengehörigen, eine Wagenladung bildenden Frachtbriefe angeführt sein.

1	2	3	4	5 von	5 nach	6	7	8	9	10	11	12	13	14
752	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Säcke, neue, der Pos. 8—12 der Güterclassification im Theil 1 vom 1. Jänner 1893	Zwittau	Wien Donau-Uferbahnhof der K.F.N.B. trans.	Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der sonstigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Tariftheil II, Heft 1 des Oesterr. Eisenbahnverbandes vom 1. November 1894	89·2 kr.	86·6 kr.	2·6 kr.	Im Kartirungswege		
753	Südbahn-Gesellschaft	Graz-Köflacher Eisenbahn	Sand und Schotter	Strassgang	Voitsberg	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen. Sendungen müssen zum Bau eines Stadtcanales in Voitsberg bestimmt und an das Stadtgemeindeamt in Voitsberg adressirt sein. Bezüglich des Auf- und Abladens gelten die normalen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende October 1896	Localtarif der Graz-Köflacher Eisenbahn	Verschieden	10·1 kr.	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen auf reclamirende Firma als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	
			Cement	Graz S.B.					15·7 kr.	12·7 kr., bezw. incl. Grazer Ueberfuhrsgebühr	3 kr.			
754	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Schotter aus der Pos. 8—58 der Güterclassification des Tariftheiles I	Hluboćep	Hospozin	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken	Bis auf Weiteres, längstens bis 30. September 1896	Localtarif	19 kr.	13 kr.	6 kr.	Im Kartirungswege		

Bau-Ausschreibung.

Die Ausführung eines Administrationsgebäudes für die k. k. Eisenbahn-Betriebsdirection in Pilsen ist im Offertwege zu vergeben. Die Bauvergebung erfolgt gegen einen Pauschalbetrag; nur Arbeiten unter der Normallinie werden auf Nachmass gegen Einheitspreise des Kostenvoranschlages vergütet.

Die annäherungsweisen Kosten des zur Vergebung gelangenden Gebäudes sammt Herstellung der Grenzmauern, der Trottoirs und der Canalisirung innerhalb des Gebäudes und bis zum Anschluss an die städtischen Canäle betragen abgerundet 292.940 fl. ö. W.

Die Bauarbeiten sind derart einzuleiten und durchzuführen, dass am 1. November 1896 das ganze Gebäude unter Dach gebracht ist und am 1. October 1897 der anstandslosen Benützung übergeben werden kann.

Die näheren Bestimmungen für die Einbringung der Angebote, das Offertformulare, der Kostenvoranschlag, die Baubeschreibung, die Bedingnisse und die Projectspläne können bei der k. k. Eisenbahn-Betriebsdirection in Pilsen eingesehen und, mit Ausnahme der Projectspläne, auch gegen Bezahlung bezogen werden.

Die bezüglichen Angebote, zu welchen nur die vorgeschriebenen Offertformulare verwendet werden dürfen, sind versiegelt **spätestens bis 27. April 1896, 12 Uhr Mittags**, bei der gefertigten k. k. General-Direction einzureichen. Die Offerteröffnung findet am gleichen Tage um 2 Uhr Nachmittags statt. Das Offert muss auf complete Herstellung des Administrationsgebäudes lauten, und hat der Offerent bis zum 18. Mai 1896 im Worte zu verbleiben.

Zur Danachachtung wird ausdrücklich hervorgehoben, dass nur jene Offerenten bei der Offertverhandlung auf eine Berücksichtigung ihres Angebotes zählen können, welche in einer alle Zweifel ausschliessenden Weise ihre finanzielle und technische Leistungsfähigkeit bezüglich der von ihnen zu übernehmenden Aufgabe darzuthun vermögen.

Das zu erlegende Vadium beträgt 14.700 fl. ö. W. und hat im Erstehungsfalle die Vertragscaution zu bilden.

Offerte, bei welchen eine der als Bestandtheile derselben bezeichneten und zur Einsichtnahme aufliegenden Beilagen von dem Aussteller des Offertes nicht unterschrieben wurde, oder betreffs welcher der Erlag des Vadiums nicht bis zur Frist für die Einbringung der Offerte erfolgte, ferner solche Offerte, in welchen eine gänzliche oder theilweise Aenderung der Offertgrundlagen angestrebt wird, werden als nicht eingelangt betrachtet.

Wien, im März 1896.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

Offert-Ausschreibung.

Im laufenden Jahre sollen in der Station Waidhofen, anlässlich der Einmündung der Ybbsthalbahn, diverse Hochbauten zur Neuherstellung, bezw. Vergrösserung gelangen, und stellen sich die beiläufigen Kosten hiefür auf 48.000 fl.

Sämmtliche Arbeiten gelangen im Offertwege zur Vergebung, und können die Bestimmungen über die Einbringung der Offerte und den Erlag des Vadiums, die Offertformulare, Bedingnisse, Baubeschreibung und Projectspläne bei der k. k. Eisenbahn-Betriebsdirection Villach (Bahnerhaltungs-Inspectorat) während der Amtsstunden vom 8. April 1896 an eingesehen werden.

Die mit einem 50 kr.-Stempel versehenen Offerte sind bis längstens 18. April 1896, 12 Uhr Mittags, im Einreichungsprotokolle der k. k. Eisenbahn-Betriebsdirection Villach, in versiegeltem Couvert, zu überreichen.

Es wird ausdrücklich bemerkt, dass nur jene Offerenten bei der Offertverhandlung in Berücksichtigung gezogen werden können, welche in einer alle Zweifel ausschliessenden Weise ihre finanzielle und technische Leistungsfähigkeit bezüglich der von denselben zu übernehmenden Arbeiten darzuthun vermögen, und dass sich des Weiteren die k. k. Eisenbahn-Betriebsdirection Villach das Recht vorbehält, über die Annahme oder Nichtannahme der eingelaufenen ordnungsmässig verfassten Angebote nach freiem Ermessen zu entscheiden, allenfalls auch sämmtliche eingelangte Angebote zurückzuweisen.

Villach, im April 1896.

K. k. Eisenbahn-Betriebsdirection Villach.

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 40. **Wien, 11. April 1896.** **IX. Jahrgang.**

Commission für Verkehrsanlagen in Wien.

Unter dem Vorsitze Sr. Excellenz des Herrn Eisenbahnministers Ritter v. Guttenberg hat die Commission für Verkehrsanlagen in Wien am 31. März 1896 eine Vollversammlung abgehalten, in welcher das beiliegende, von der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen entworfene Programm für den Betrieb der Wiener Stadtbahn in seinen Grundzügen zustimmend zur Kenntniss genommen wurde.

Weiter hat die Commission das Ergebniss der Offertverhandlung, betreffend die Lieferung von Wagen für die Wiener Stadtbahn unter Zustimmung zu den von der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen vorgeschlagenen Aenderungen an der Ausstattung der Wagen genehmigend zur Kenntniss genommen; ebenso hat die Commission die Seitens der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen dringlichkeitshalber bereits erfolgte Vergebung der Lieferung von Oberbaumaterialien für die Wiener Stadtbahn an die cartellirten Eisenwerke und das Südbahn-Walzwerk in Graz, sowie die in gleicher Weise mit dem Unternehmer des Bauloses C der Gürtellinie getroffene Preisvereinbarung für unvorgesehene Arbeiten in diesem Baulose zustimmend zur Kenntniss genommen.

In Ansehung der Petition mehrerer Interessenten, womit eine Abänderung des Projectes für die Donaucanallinie derart angestrebt wurde, dass diese auch längs der Rossauer Lände als Tiefbahn ausgeführt werde, wurde beschlossen, eine derartige Abänderung des Projectes abzulehnen.

Das Ergebniss der Verhandlungen wegen Heranziehung der Interessenten zur Beitragsleistung für den Bau der Haltestelle „Braunschweiggasse“ in der Strecke Hütteldorf—Hietzing der Wienthallinie wurde zur Kenntniss genommen und die Ausführung dieser Haltestelle nach dem vorliegenden Projecte mit der von der Gemeinde Wien gewünschten Modification beschlossen, wonach die Breite der beiderseitigen Perrons dieser Haltestelle von 4·5 m auf 4 m verringert und der hiedurch gewonnene Grundstreifen der Gemeinde zur Verbreiterung der Quaistrasse zur Verfügung gestellt werden soll.

Betreffs des Einschreitens des Rectorates der Hochschule für Bodencultur wegen Errichtung einer Haltestelle für diese Hochschule wurde beschlossen, von der Errichtung einer solchen Haltestelle vorläufig abzusehen.

Die Anträge der k. k. General-Direction über mehrfache Grundeinlösungen für den Bau der Stadtbahn wurden genehmigt.

Ueber eine an das Eisenbahnministerium gerichtete Eingabe der Wiener freiwilligen Rettungsgesellschaft um Erhöhung des ihr anlässlich der Einlösung der dem Wiener Stadterweiterungsfonds gehörigen Grundfläche, auf welcher ihre Centralstation errichtet ist, Seitens der Commission in Aussicht gestellten Subventionsbetrages von 25.000 fl. beschloss die Commission, dem Ministerium zu berichten, dass sie nicht in der Lage sei, über ihren früheren Beschluss hinauszugehen.

Weitere Beschlüsse endlich betrafen die Erhöhung der jährlichen à conto-Zahlungen auf das als Beitrag zu den Centralleitungskosten der General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen zu entrichtende Pauschale, entsprechend den in Folge der noch in parlamentarischer Behandlung stehenden Gesetzvorlage zu gewärtigenden höheren Baukosten der Haupt- wie der Localbahnlinien der Stadtbahn.

Schliesslich erhielt die Genehmigung der Commission ein von der Baudirection der Wiener Stadtbahn mit einem Bauunternehmer vereinbarter Ausgleich über Forderungen für unvorgesehene Mehrleistungen, ferner die Uebertragung der Arbeiten in einem Baulose der Wienthallinie der Stadtbahn von dem bisherigen Unternehmer an die Unternehmung für die angrenzende Strecke der Wienfluss-Regulirung.

Programm für den Betrieb der Wiener Stadtbahn.

A. Stadtbahnnetz.

Das nachstehend aufgestellte Betriebsprogramm bezieht sich auf die in der ersten Bauperiode auszuführenden Bahnlinien und die anschliessenden Eisenbahnstrecken Hütteldorf-Neulengbach und Heiligenstadt-Tulln der k. k. Staatsbahnen.

B. Benennung der Stadtbahnlinien.

Die demgemäss zu betreibenden Linien sind in der Beilage a) nach der dermaligen Benennung verzeichnet. Im nachstehenden Programme wurde jedoch für die einzelnen Stadtbahnstrecken eine andere, möglichst einfache Bezeichnung eingeführt, und sollen diese Bezeichnungen in Hinkunft nicht nur im internen Dienste, sondern auch zur leichteren Uebersicht und Bequemlichkeit für das Publicum dienen. Die neuen Bezeichnungen sind in der Beilage b) enthalten.

C. Ausgangs- und Endpunkte der verkehrenden Züge.

Als Ausgangs-, bezw. Endpunkte des Stadtbahnverkehres, in welchen Zugseinleitungen und Zugsauflösungen stattfinden, sind folgende Stationen, beziehungsweise Haltestellen bestimmt, und zwar:

1. Für den Sommerfrischen-Verkehr:

a) auf der Westbahnlinie der k. k. Staatsbahnen: Neulengbach, Rekawinkel, Purkersdorf;

b) auf den Franz Josef-Bahn-Linien der k. k. Staatsbahnen: Tulln, St. Andrä-Wördern, Kritzendorf, Klosterneuburg.

2. Für den äusseren Stadtbahnverkehr:

Hütteldorf und Heiligenstadt.

3. Für den inneren Stadtbahnverkehr:

Lobkowitz-Brücke, Brigitta-Brücke, Praterstern.

D. Zugsverkehre.

Es werden in Verbindung damit folgende directe Zugsverkehre, und zwar in beiden Richtungen, bestehen:

a) von Hütteldorf oder den vorgelegenen Westbahnstationen:
(Route 1) über die obere und untere Wienthallinie entweder
1 α) via Quailinie nach Heiligenstadt oder darüber hinaus oder
1 β) nach der Praterlinie (Nordring);

b) von Hütteldorf (eventuell den vorgelegenen Westbahnstationen):
(Route 2) über die obere Wienthallinie, Gürtellinie nach Heiligenstadt;

c) von Heiligenstadt:
(Route 3) bis Hernals,
beziehungsweise nach Ausbau dieser Linie, über Penzing mit Péagirung der westlichen Staatsbahnlinie einerseits nach Hütteldorf, andererseits nach St. Veit, Meidling (Südring) oder Klein-Schwechat;

d) Péageverkehre:

(Route 4) von Meidling, eventuell „ Schwechat E.W.A. | via Hauptzollamt nach | 4 α) Quailinie (Brigitta-Brücke) / 4 β) Praterlinie (Nordring)

Die vorbezeichneten Zugsverkehre ad a) und b) werden mit Rücksicht auf die nothwendige Verminderung der Zugsdichte in jenen Strecken der Stadtbahn, welche keine so lebhafte Frequenz gewärtigen lassen, zum Theil ihren Endpunkten schon in der Haltestelle Brigitta-Brücke für die Richtung Quailinie-Heiligenstadt, in der Haltestelle Lobkowitz-Brücke für die Gürtel- und untere Wienthallinie finden, bezw. in der Gegenrichtung von dort ausgehen.

Der Zugsverkehr ad c) und d) ist ein einfacher Pendelverkehr, welcher mit dem übrigen Stadtbahnverkehre in keinem directen Zusammenhange steht.

Die Züge des Vororteverkehres werden jedoch späterhin in Penzing auch Anschluss an die bisher und auch weiterhin bestehenden Personenzüge vom Westbahnhofe bis Schwechat (Kaiserebersdorf) und in St. Veit, bezw. Meidling Anschluss an die Züge der Dampftramway, bezw. der Südbahn, ferner die über den Südring (ad d) fahrenden Züge im Hauptzollamte an die von der Stadtbahn geführten Züge finden können.

Insolange die Dampftramway St. Veit-Mödling in ihrer dermaligen Ausführung besteht, erfolgt bei den Zügen der Route 1 und 2 für die Fortsetzung der Fahrt gegen Mödling ein Umsteigen in Hietzing.

Sobald die Dampftramway als Vollbahn ausgebaut ist, wird ein Theil der Züge der unteren Wienthallinie, Routen 1 und 2, welche derzeit ihren Ausgangspunkt oder Endpunkt in der Haltestelle Lobkowitz-Brücke haben, über die Abzweigung von der Wienthallinie bei St. Veit nach Mödling fortgesetzt werden.

Da in den Concessionsbedingnissen der Wiener Stadtbahnlinien eine Bestimmung über die Ausführung von Leichentransporten enthalten ist, somit ein Personenverkehr zum Centralfriedhofe in Aussicht genommen werden soll, so wird ein directer Zugsverkehr von den Stadtbahnlinien (Quailinie und Praterlinie [Nordring]) nach dem Centralfriedhofe, bezw. Schwechat vorgesehen werden. Dieser directe Zugsverkehr wird durch die Fortsetzung der Züge (der Aspangbahn-Strecke) Schwechat-Wien E.W.A. über Hauptzollamt bis Brigitta-Brücke oder Praterstern und vice versa, so weit diese Bahnverwaltung hiefür ein Bedürfniss erkennt, mit den Fahrbetriebsmitteln der Eisenbahn Wien-Aspang und deren Personal erreicht werden.

Die Führung dieser Züge, sowie die Weiterführung der aus Meidling in Hauptzollamt eintreffenden und etwa auf die Quailinie übergehenden Züge der Südbahn setzt besondere Vereinbarungen mit der Eisenbahn Wien-Aspang und mit der Südbahn, bezw. der beiden letzteren Bahnen unter einander voraus.

Im Falle des gleichzeigen Ausbaues der Donaustadtlinie und der Verbindungscurve Nussdorferstrasse—Brigitta-Brücke würden andere Verkehre durchzuführen sein, unter welchen der directe Verkehr Gürtellinie-Quailinie (von den westlichen Vororten zur Inneren Stadt und dem II. Bezirk) als ganz besonders wichtig hervorgehoben werden muss.

Durch das Ineinandergreifen der vorangeführten verschiedenen Zugsverkehre wird die Möglichkeit geboten werden, auch in jenen Relationen, in welchen ein directer Verkehr überhaupt nicht oder nur in grösseren Zeitintervallen durchführbar ist, durch Umsteigen in möglichst kurzer Zeit von und zu einem beliebigen Punkte dieses Bahnnetzes eine Verbindung zu finden.

E. Fernverkehr.

Die Ueberleitung von Fernzügen auf die Stadtbahnlinien ist mit Rücksicht auf die bereits durch den Localverkehr erforderlich werdende intensive Ausnützung dieser Linien, abgesehen von den Schwierigkeiten, welche diese Ueberleitung wegen der verzehrungssteueramtlichen Behandlung in den Einbruchstationen und wegen des Gepäcksverkehres haben würde, vorerst nicht in Aussicht genommen.

Ueberdies sind die dermaligen Ausgangspunkte der Fernzüge, das sind die in Betracht kommenden Bahnhöfe (Wien Westbahnhof und Wien Kaiser Franz Josef-Bahnhof, eventuell auch die übrigen Hauptbahnhöfe von Wien) zum Mittelpunkte des bewohnten Theiles von Wien nicht ungünstig gelegen, so dass auch ein dringendes Bedürfniss für die Ueberleitung der Fernzüge auf die Wienthal- und Quailinie — eventuell Nord- und Südringlinie — zum Bahnhofe Hauptzollamt dermalen wohl nicht vorhanden sein dürfte.

In London beginnt und endet der Verkehr sämmtlicher Fernzüge in den Hauptbahnhöfen (terminus), während das dichtverzweigte Stadtbahnnetz (insbesondere der inner circle, middle circle und outer circle) nur von Stadt- und Localzügen befahren wird. Auch die Berliner Stadtbahn dient ausschliesslich nur dem Stadtverkehre; der Sommerfrischen-Verkehr (dort Vororteverkehr genannt), sowie der eigentliche Fernverkehr wird auf besonderen (Fern-)Geleisen abgewickelt.

F. Güter- (und Markt-) Verkehr.

Der auf den Stadtbahnlinien exclusive der Vorortelinie durchzuführende Güter- und Approvisionirungsverkehr wird des Nachts abgewickelt; nur auf der Vorortelinie wird derselbe gleichzeitig mit oder neben dem Personenverkehre durchgeführt werden.

Zur Bewältigung des dermalen auf der Wiener Verbindungsbahnstrecke (Wien Nordbahnhof—Matzleinsdorf) neben dem Personenverkehre durchzuführenden Güterverkehres soll in Hinkunft zwischen Wien Nordbahnhof—Hauptzollamt das neu zu erbauende, ausschliesslich dem Güterverkehre dienende dritte Geleise verwendet werden; vom Hauptzollamte weiter wird dieser Güterverkehr wie bisher neben dem Personenverkehre auf den zwei Geleisen der Verbindungsbahnstrecke Hauptzollamt—Matzleinsdorf abzuwickeln sein. Selbst bei einer Steigerung des dermaligen Personenzugsverkehres bis auf das Doppelte wird dieser Güterverkehr in der Strecke Hauptzollamt—Matzleinsdorf theilweise bei

Tag, in den Intervallen des Personenzugsverkehres, zum anderen grösseren Theile Nachts durchgebracht werden können.

Die Betriebsführung würde nach wie vor zwischen Wien Nordbahnhof und Hauptzollamt durch die Kaiser Ferdinands-Nordbahn, zwischen Hauptzollamt und Matzleinsdorf durch die Südbahn geschehen, sonach die heutigen Verhältnisse ungeändert bleiben und nur erfordern, dass auf der neuen Station Hauptzollamt keine Verminderung der dermaligen Geleiseanlagen eintritt.

Wenn auch — wie beabsichtigt — der Bahnhof Hauptzollamt unter das Strassenniveau zu liegen kommt, so wird dies die anstandslose Abwicklung des Güterverkehres nicht beeinträchtigen, weil der Verkehr der Züge über die hiedurch geschaffene kurze Rampe gegen die Nordbahn wohl ohne Schwierigkeiten in beiden Neigungsrichtungen durch Vorspanns-, bezw. Schiebemaschinen regulirt werden kann. Auch ist schon dermalen durch die Seitens der Nordbahn erfolgte successive Vermehrung der Bremswagen in der von der Nordbahn kommenden Bruttolast das Verhältniss der bremsbaren Brutto zum Gesammtbrutto ein derart günstiges, dass die Verwendung der früher benützten Nothbremswagen (Ballastwagen) auf der Verbindungsbahn nur mehr einen Ausnahmsfall bildet.

Das Vorhandensein der besprochenen Rampe würde somit nächst der Anwendung einer Schiebe- oder Vorspannsmaschine nur noch etwa eine geregeltere Einrangirung, bezw. Vertheilung der Bremswagen am Nordbahnhofe bedingen, möglicherweise aber auch Führung etwas kürzerer Züge, entsprechend der auf der neuen Rampe anwendbaren Maximallast für zwei Nordbahn-Lastzugsmaschinen. Alles dies könnte wohl nur eine mässige Erhöhung der für diese Leistungen (Zugszusammenstellung und Traction) dermalen bereits erwachsenden und der Wiener Verbindungsbahn verrechneten Selbstkosten verursachen.

(Mit den Maschinen der k. k. Staatsbahnen werden je nach deren Leistungsfähigkeit auf solchen Rampen 220 bis 260 t, mit Benützung einer Vorspanns- oder Schiebemaschine das Doppelte [440 bis 520 t] bewegt; dies entspricht im Gefälle einem Zuge von circa 33 beladenen Wagen, wovon im Maximum 6 bis 7 Wagen bremsbar zu sein brauchen. In der Gegenrichtung, in welcher meist leere Wagen laufen, können mit Schiebemaschine bis 80 Wagen mit einem Zuge befördert werden.)

G. Dichtigkeit des Personenverkehres auf den einzelnen Linien und Art der Verkehrsabwicklung.

a) Wochentagsverkehr.

In der anliegenden Tabelle (Beilage c) ist die Zahl der Züge, welche im Sommer in den einzelnen Tageszeiten an Wochentagen verkehren soll, dargestellt.

Der nach dieser Tabelle verzeichnete Minimalverkehr, welcher in der Zeit von 9 Uhr Früh bis 4 Uhr (bezw. auf der Gürtellinie bis 5 Uhr, im Praterverkehre bis 3 Uhr) Nachmittags gedacht ist, erfährt gegen die Morgen- und Nachmittags-, bezw. Abendstunden mit Rücksicht auf den Verkehr aus und in die Sommerfrischen eine entsprechende Verdichtung, welche je nach den Jahreszeiten (Sommer oder Winter) verschieden und dem jeweiligen Verkehre anzupassen sein wird.

Es wird somit der Früh- und Abendverkehr auf den Stadtbahnlinien während der Winterfahrplan-Periode wohl stärker als der Minimalverkehr sein, dagegen gegenüber dem gleichen Verkehre während der Sommerfahrplan-Periode zurückbleiben. In der Tabelle ist, wie erwähnt, der normale Wochentagsverkehr im Sommer dargestellt, und war für die Erstellung des Fahrplanes im Allgemeinen Folgendes massgebend:

Zwischen 5 und 6 Uhr Früh Beginn des Verkehres und Entsendung der Wagenzüge aus den Depotstationen Heiligenstadt und Hütteldorf behufs successiver Entwicklung des starken Frühverkehres bis zu seiner grössten Dichte zwischen 7 und 9 Uhr Vormittags. Hiebei wurde ganz besonders auf den directen Verkehr aus den Vororten und Sommerfrischen und gegen das Centrum der Stadt Rücksicht genommen.

Nach 9 Uhr Vormittags bis 4 Uhr Nachmittags (im Praterverkehre bis 3 Uhr, Gürtelverkehre bis 5 Uhr) gleichmässiger Minimal-Tagesverkehr, nach welchem wieder eine Periode stärkeren Verkehres (Abendverkehr) von der Stadt nach den Vororten und Sommerfrischen beginnt.

Nach 8 Uhr Abends allmälige Abnahme des Verkehres, mit Ausnahme auf der Praterlinie (Nordring). Gegen 11 Uhr Abends laufen die letzten Züge aus den Ausgangspunkten aus, und findet noch zwischen 11 und 12 Uhr Nachts der nöthige Wagenzugs- und Maschinenaustausch statt, welcher — da er regelmässig ausgeführt werden muss — nicht als Leerfahrt gedacht ist, sondern auch vom Publicum ausgenützt werden soll.

Die Zugszahl mancher Strecken ist übrigens auch in gewissen Tageszeiten ausser durch die zu erwartende Frequenz durch betriebstechnische Gründe bedingt.

Hieher gehört die Führung von Zügen, welche zur unbedingten Aufrechterhaltung der Gleichmässigkeit in der Zugsfolge, ohne Rücksicht auf die Zugszahl, gefahren werden müssen, ferner jene Züge, welche Früh zur Aufnahme des Zugsverkehres, dann späterhin zur Erzielung der zu gewissen Zeiten nothwendigen Verkehrsdichte nach solchen Punkten geleitet werden müssen, welche Zugsausgangs-, jedoch keine Depotstationen sind (wie z. B. in den späteren Abendstunden nach der Praterlinie für den Verkehr Praterstern—Wienthallinie).

(In London müssen für Zwecke des Localverkehres täglich 529 Fahrten mit leeren Wagenzügen bei einer Leistung von 4346 Zugskilometer ausgeführt werden. Hiezu kommen 672 leere Maschinenfahrten mit 5642 Locomotivkilometer per Tag.)

Auf den einzelnen Linien wird sich der Verkehr, wie folgt, abwickeln:

Die Züge, welche in Hütteldorf ihren Ausgangspunkt haben oder, von der Localstrecke der Westbahn kommend, dort auf die Stadtbahnlinie übergeben, verkehren im Allgemeinen über die obere und untere Wienthallinie via Hauptzollamt entweder nach der Praterlinie (Nordring) oder nach der Quailinie und in deren Fortsetzung nach Heiligenstadt und auf die Localstrecke der Franz Josef-Bahn und vice versa; nur zur Zeit des stärkeren Verkehres, das ist von 7 bis 9 Uhr Vormittags und von 5 bis $7^1/_2$ Uhr Nachmittags, verkehren circa zwei Züge stündlich von Hütteldorf direct via Lobkowitz-Brücke auf die Gürtellinie bis Heiligenstadt.

Bei diesem Verkehre ist angenommen, dass auf den beiden Localstrecken der k. k. Staatsbahnen im Allgemeinen so viel Züge, als nach der Erfahrung bis nun erforderlich waren, verkehren werden.

Nachdem aber einige Localzüge im Sommer eine so starke Frequenz aufweisen, dass mit der für den Stadbahn-Werktagsverkehr anzunehmenden Normalgarnitur (sieben Wagen) das Auslangen nicht gefunden werden kann, so werden für die betreffenden Züge eventuell verstärkte Zugsgarnituren in Lauf gesetzt werden müssen.

Eine andere Lösung ist dadurch gegeben, wenn der dem sonst zu stark frequentirten Localzuge folgende oder unmittelbar vorangehende Stadtbahnzug auf die Localstrecke hinaus verlängert wird, in welchem Falle dann zwei Localzüge in dem zur gleichen Zeit für den Stadtbahnverkehr angenommenen Intervalle hinter einander verkehren werden.

Bei der eigenartigen Durchführung eines Stadtbahnverkehres erscheint es nahezu ausgeschlossen, im Laufe befindliche Wagengarnituren während des Tages zu verstärken oder zu verschwächen, und müssen sonach die für einzelne Züge auf das zulässige Maximum (10 Wagen) verstärkten Zugsgarnituren auch dann fast immer in ihrer Zusammensetzung verbleiben, wenn sie nur für einen kurzen Lauf während des ganzen Tages benöthigt wurden.

Auf Grund des Wagenturnus, der nach dem definitiven Fahrplantentwurfe zu erstellen ist, wird seinerzeit zu berechnen sein, ob und unter welchen Verhältnissen der Durchlauf verstärkter Garnituren oder die erhöhte Leistung für wenige mehr zu führende Localzüge auf den Staatsbahnstrecken zwischen Heiligenstadt und Kritzendorf, bezw. zwischen Hütteldorf und Purkersdorf, eventuell selbst Rekawinkel, einen günstigeren ökonomischen Effect ergibt.

Nach eventuellem Ausbau der Dampftramway St. Veit-Mödling und demzufolge stattfindendem directen Uebergange einer Anzahl von Zügen dieser Anschlusslinie auf die Stadtbahn wird insbesondere Früh und Abends eine Verdichtung des Verkehres auf der oberen Wienthallinie eintreten, welche Verdichtung, wie schon früher erwähnt, meist durch die Weiterführung gewisser bis dahin (nach dem Fahrplanentwurfe) in der Haltestelle Lobkowitz-Brücke endender Wienthal- oder Gürtelbahnzüge ohne Beeinflussung des sonstigen Verkehres bewerkstelligt werden kann. An Werktagen wird somit die Bewältigung beider Verkehre auf der oberen Wienthallinie einerseits nach der Localstrecke der Westbahn, andererseits nach den Ortschaften an der Linie St. Veit—Mödling ohne Schwierigkeiten möglich sein.

Auf der Gürtellinie haben die meisten Züge als Ausgangs- und Endpunkt die Haltestelle Lobkowitz-Brücke. Nachdem das Gros der Bevölkerung an der Gürtellinie (15. bis 19. Bezirk) zweifellos zur Stadt (1. und 2. Bezirk) gravitirt, so müssen die Gürtelzüge, insolange die Verbindungscurve Nussdorferstrasse—Brigitta-Brücke nicht besteht, in Heiligenstadt auch möglichst prompte Anschlüsse an die gegen die Stadt (Hauptzollamt) verkehrenden Quaizüge finden. Sobald die Verbindungscurve zunächst

der Nussdorferlinie ausgebaut sein wird, werden die Züge der Gürtellinie an Wochentagen fast ausnahmslos über die Curve auf der Quailinie fahren, um dem Verkehre zwischen den Vororten und der Inneren Stadt, sowie Leopoldstadt Genüge zu leisten.

In „Brigitta-Brücke“ werden diese Züge Anschluss nach Heiligenstadt und darüber hinaus auf die Localstrecke der Franz Josef-Bahn finden, während nur wenige Züge über die Gürtellinie direct nach Heiligenstadt geführt zu werden brauchen.

Dadurch wird die zwischen der Verbindungscurve und Heiligenstadt liegende Haltestelle „Spittelau“ der Gürtellinie für den eigentlichen Stadtbahnverkehr an Wochentagen fast gar nicht benützt werden können.

Nachdem nun den Bewohnern von Döbling die Haltestelle „Nussdorferstrasse“ unmittelbar an der früheren Nussdorferlinie bei allen Gürtelzügen und nach allen Richtungen, die Haltestellen „Ober-“ und „Unter-Döbling“ der Vorortelinie für den Verkehr über Heiligenstadt und damit auf die Stadtbahn zur Verfügung steht, während die nur sehr selten benützbare Haltestelle „Spittelau“ nur auf drei Stockwerke hoher Stiege erreichbar sein würde und geradezu enorme Kosten erfordert, so dürfte es wohl zweckentsprechend sein, die Haltestelle „Spittelau“ gar nicht zur Ausführung zu bringen.

Von den in Meidling endenden, bezw. dort ausgehenden Zügen der Südbahn werden einige Züge, wie dies auch gegenwärtig geschieht, bis Hütteldorf weiter geführt, um den Verkehr mit den Orten Speising, Lainz und Hetzendorf zu vermitteln (Südringverkehr).

Der Zugsverkehr auf der Quailinie und auf der Praterlinie (Nordring) wird durch die Züge der Südbahn und eventuell der Eisenbahn Wien-Aspang welche in Brigitta-Brücke, bezw. Praterstern enden würden, verdichtet. Im Allgemeinen werden diese Züge jedoch gegen die Praterlinie (Nordring) zu führen sein; eine Ablenkung gegen die Quailinie wird nur zu gewissen Zeiten (Früh und Abends), wenn einem bestimmten Verkehrsbedürfnisse entsprochen werden soll, stattfinden.

Bezüglich der Verkehrsabwicklung am Hauptzollamte wäre noch zu bemerken, dass bei dem Umstande, als zu gewissen Zeiten (Sommerfrischen-Verkehr der Südbahn gegen die innere Stadt und vice versa) die vom Südring (Verbindungsbahn) kommenden Züge gegen die Quailinie geleitet werden müssen, die bei diesen Zügen vom Südring auf die Praterlinie (Nordring) übergehenden Reisenden im Hauptzollamte auf den nächsten in dieser Relation verkehrenden Zug umzusteigen haben. Dabei kann auf direct anschliessende Züge mit Rücksicht auf die in der weit wichtigeren Verkehrsrelation Wienthallinie—Quailinie und Wienthallinie—Praterlinie (Nordring) festzuhaltenden gleichen Zugsintervalle und die unaufgehaltene Weiterleitung aller Züge weniger Rücksicht genommen werden.

b) Sonntagsverkehr.

Mit Rücksicht auf die ganz besonderen Verkehrsverhältnisse an Sommer-Sonn- und Feiertagen wird für diese Tage ein eigener, auch die Localstrecken umfassender Fahrplan sowohl für den internen Dienst als auch für das Publicum erstellt werden müssen. Der für das Publicum hinauszugebende Fahrplan wird unter allen Umständen — auch bei ungünstiger Witterung — zum mindesten ebenso dicht gehalten werden müssen wie der Werktagsfahrplan; die bei günstiger Witterung gebotene öftere Fahrgelegenheit wird in diesen Fahrplänen entsprechend zum Ausdrucke gebracht werden (Erfordernisszüge).

Die einzelnen für den Werktagsdienst eingerichteten Zugsverkehre werden an Sonn- und Feiertagen mit Rücksicht auf die geänderten Bedürfnisse theilweise eine Aenderung erfahren, da an diesen Tagen in erster Linie dem Verkehre aus den inneren Stadtbezirken nach den Ausflugsorten (von Orten und Sommerfrischen) und vice versa wird Rechnung getragen müssen, während der interne Stadtverkehr, wie zum Beispiele Gürtellinie—Quailinie, mehr zurücktreten wird.

Auf der Westbahn verkehren gegenwärtig zu den Zeiten des dichtesten Sonntagsverkehres per Stunde 12 Züge zu 13 Personenwagen, somit stündlich 156 Wagen. Nimmt man für die Stadtbahnlinie (Wienthallinie) als dichtesten Verkehr einen Drei Minuten-Verkehr und eine Zugsstärke von $9^1/_2$ Wagen an, so ergibt dies eine Wagenbewegung von 190 Wagen stündlich; es werden somit auf der oberen Wienthallinie, welche den Westbahnverkehr zu übernehmen haben wird, um 34 Wagen (circa 4 Züge) stündlich mehr verkehren, als dermalen an starken Sonntagen vom Hauptbahnhofe Wien (Westbahn) zur Expedition gelangten. Diese 4 Züge pro Stunde dürften zur Bewältigung der durch Eröffnung des Stadtbahnverkehres sicher zu erwartenden Frequenzsteigerung und für die neu hinzukommenden Relationen (Stadt nach Schönbrunn, Hietzing, St. Veit zur Dampftramway) eben noch ausreichen. Da aus betriebstechnischen Rücksichten der Drei Minuten-Verkehr schon als der dichteste Verkehr anzunehmen ist, so wird durch die Führung von 20 Zügen (200 Wagen) pro Stunde die obere Wienthallinie bis an die Grenze ihrer Leistungsfähigkeit in Anspruch genommen werden.

Die einzelnen Zugsverkehre werden an Sonn- und Feiertagen in folgenden Relationen abgewickelt werden:

Localstrecke der Westbahn, eventuell Hütteldorf—Wienthallinie—Praterlinie (Nordring-) und Quailinie—Heiligenstadt, eventuell Localstrecke der Kaiser Franz Josef-Bahn,

Localstrecke der Westbahn, eventuell Hütteldorf—Gürtellinie—Heiligenstadt,

ferner

Péagezüge der Südbahn—Praterlinie (Nordring),

Péagezüge der Aspang-Bahn—Praterlinie (Nordring).

Bei Durchführung eines Verkehres, bei welchem auf der oberen Wienthallinie 20 Züge pro Stunde verkehren, würde sich auf den übrigen Linien unter Berücksichtigung des in den einzelnen Relationen zu erwartenden Verkehres und nach Massgabe des Verhältnisses der an Sonntagen erfahrungsgemäss nach den einzelnen Zonen der Localstrecken sich vertheilenden Reisenden folgende Maximal-Zugsdichte pro Stunde ergeben:

Obere Wienthallinie	20 Züge
Untere Wienthallinie	15 „
Quailinie	10 (eventuell 5) „
Praterlinie (Nordring)* . . .	5 (eventuell 10) „ *)
Gürtellinie	5 „

(Von den 15 Zügen der unteren Wienthallinie können je nach Bedarf alternirend entweder 10 Züge gegen die Quailinie und 5 Züge gegen die Praterlinie (Nordring) oder umgekehrt 10 Züge gegen die Praterlinie und 5 Züge gegen die Quailinie (Kaiser Franz Josef-Bahn-Strecke) geleitet werden. Da der Sommerfrischenverkehr nach der Kaiser Franz Josef-Bahn früher beginnt und auch früher endet als der Praterverkehr, wird solcherart durch angemessene Dispositionen dem jeweiligen Bedürfnisse unschwer zu entsprechen sein.)

Im Falle die Linie St. Veit—Mödling zu einer Vollbahn ausgebaut und in directen Anschluss an die Stadtbahnlinien gebracht wird, würde ohne Zweifel der bei weitem grösste Theil des an Sonn- und Feiertagen dermalen die Südbahn benützenden Publicums die bequem gelegenen Haltestellen der Stadtbahn benützen wollen, um nach den von der neuen Linie direct berührten Orten (Brunn, Liesing, Rodaun u. s. f. bis Mödling) zu gelangen.

Dieser ganz bedeutende Verkehr, welcher allein schon die volle Leistungsfähigkeit der Strecke Lobkowitz-Brücke—St. Veit in Anspruch nehmen würde, könnte, da die obere Wienthallinie nur zweigeleisig ist, nebst dem Westbahnverkehre nicht abgewickelt werden und erfordert — insolange nicht die Ablenkung des Verkehres von den Stadtbahnlinien nach der Südbahn behufs Entlastung der Wienthallinie durch neue Verbindungslinien ermöglicht wird — ganz specielle Verkehrsmassnahmen, welche die Ablenkung eines Theiles des Massenverkehres von dieser Linie (obere Wienthallinie) nach dem Westbahnhofe, sowie der von der Quailinie und der Praterlinie (Nordring) provenirenden Reisenden via Wiener Verbindungsbahn auf die Südbahnlinie bezwecken. Eine solche Ablenkung soll nun nach Ausbau der Linie St. Veit—Mödling dadurch erreicht werden, dass an Sonntagen der directe Stadtbahnzugsverkehr in der Richtung nach Westen in Hütteldorf abschliessen würde, und dass über diese Station hinaus an solchen Tagen weder Fahrkarten verausgabt werden dürfen, bezw. Giltigkeit haben sollen, noch Stadtbahnzüge auf die Westbahnstrecke übergehen dürfen. Der Verkehr nach den von Hütteldorf westlich gelegenen Westbahnstationen und Haltestellen hätte sodann nur vom Westbahnhofe aus zu erfolgen, für welchen Verkehr ein eigener Sonntagsfahrplan zu erstellen sein wird. Nachdem diese Verkehrstrennung allein zu einer entsprechenden Theilung des Verkehres nicht ausreichen würde, so müsste die nöthige Verkehrstheilung unbedingt auch durch tarifarische Massnahmen unterstützt werden. Bei dem eminenten Einflusse des Tarifes auf die Frequenz nach den einzelnen Zielpunkten des Ausflugsverkehres, insbesondere an Sonn- und Feiertagen, wird die Grenze, bis zu welcher die vorerwähnten, zum Zwecke der Verkehrsablenkung geplanten Massnahmen ausgedehnt werden sollen, erst mit der Fertigstellung des Tarifes für die Stadtbahn — im Zusammenhange mit den Tarifen für die k. k. Staatsbahn-Localstrecken und der Linie St. Veit—Mödling — festzusetzen sein.

Bei Durchführung des vorstehend entwickelten Wochen- und Sonntagsfahrprogrammes ergeben sich bei Einhaltung der laut Tabelle, Beilage e, angenommenen Wocheutags-Zugsdichte:

*) Hiezu die Péagezüge der Südbahn und eventuell Eisenbahn Wien-Aspang.

Gefahrene Zugskilometer (exclusive der Vorortelinie):

	Zugskilometer	Zugskilometer
Untere und obere Wienthallinie pro Tag	2.580·5	
Gürtellinie pro Tag	1.632·8	
Quailinie pro Tag	1.120·35	
Praterlinie (Nordring)	96·0	
	5.429·65	
pro Jahr		1,981.800
Hievon ab:		
Für verminderten Verkehr während der Wintermonate (circa 48 Züge Hütteldorf—Hauptzollamt—Heiligenstadt, 20 Züge Hauptzollamt—Praterstern)		165.800
		1,816.000
Hiezu:		
Für Mehrleistungen an Sonn- und Feiertagen des Sommers (circa 6 pCt. des normalen Sommerverkehres)		48.000
somit approximative Gesammtfahrleistung pro Jahr rund		1,864.000

(exclusive des Vorortevekehres).

II. Abfertigungsbefugnisse der Stationen und Haltestellen.

a) Personenverkehr.

Die Haltestellen der Stadtbahnlinien werden mit Fahrkarten nach allen jenen Stationen und Haltestellen der eigenen Linien und der Anschlussbahnen dotirt werden, nach welchen ein directer Zugsverkehr von den Stadtbahnlinien besteht; ebenso vice versa.

Die Stationen (Hauptzollamt, Heiligenstadt und Hütteldorf) werden auch mit Karten für den Fernverkehr der anschliessenden k. k. Staatsbahnen, und zwar erstere Station für alle Relationen bedacht, letztere für jene Relationen, welche dermalen durch die Personencassen der correspondirenden Hauptbahnhöfe (Heiligenstadt—Wien K.F.J.B., Hütteldorf—Wien K.E.B.) bedient werden.

b) Gepäcksverkehr.

Die Abfertigung von Gepäck soll sowohl über die Linien der Stadtbahn (im Transitverkehre), als auch von und nach den Stationen Hütteldorf, Hauptzollamt, Heiligenstadt und den Stationen der Vorortelinie stattfinden. In den sämmtlichen übrigen Haltestellen der Stadtbahn kann schon mit Rücksicht auf die bei der Abwicklung des Stadtbahnverkehres wegen der raschen Zugsfolge zu wahrende Regelmässigkeit und thunlichste Abkürzung der Aufenthalte (in Bruchtheilen von Minuten) eine Gepäcksexpedition nicht erfolgen.

Eine Ausnahme wird nur rücksichtlich der als Reisegepäck aufgegebenen Marktgüter der „Waldfrüchtensammler" des Wiener Waldes platzzugreifen haben, welche, im Sinne der Verfügung der Finanz-Landesdirection in besonderen (Güter-) Wagen verladen, am Zugsschlusse angehängt, in Heiligenstadt, bezw. Hütteldorf unter Raumverschluss gelegt und mittelst Marktzügen nach der Station Michelbeuern befördert werden.

Es erscheint daher nothwendig, diese Güter zu im vorhinein bestimmten Zügen und nur nach Michelbeuern, welche Station zu dieser Manipulation entsprechend auszugestalten sein wird, aufzunehmen und für die Vornahme der verzehrungssteueramtlichen Revision dortselbst vorzusorgen.

An Sonn- und Feiertagen während der Sommerfahrplan-Periode wird der Gepäcksverkehr auf sämmtlichen Stadtbahnlinien wegen des zu bewältigenden Massenverkehres eine Beschränkung erfahren müssen. An diesen Tagen wird eine Gepäcksexpedition nur im Transitverkehre, sowie nach und von den in den Morgenstunden bis circa 9 Uhr Vormittags abgehenden, bezw. ankommenden Fernzügen stattfinden.

Ueber die Art der steueramtlichen Revision des Reisegepäckes hat das k. k. Finanzministerium bereits eine Entscheidung getroffen. Es wird somit der auf die Stadtbahn übergehende Zug die steueramtliche Manipulation nicht abwarten. Die Weitersendung des zur steueramtlichen Revision gestellten Reisegepäcks findet nach beendeter Revision mit dem nächstfolgenden direct nach der Bestimmungsstation verkehrenden Zuge statt.

Der Inhaber eines Gepäcksscheines über aufgegebenes Gepäck, welches auf Strecken der Stadtbahnlinien überzugehen hat, wird daher mit Rücksicht auf die in der Station Hütteldorf oder Heiligenstadt stattfindende steueramtliche Revision, wie auch wegen Uebertragen des von Fernzügen auf die Stadtbahn übergehenden Gepäckes nicht berechtigt sein können, in der Bestimmungsstation die sofortige Auslieferung des Gepäckes an der Ausgabestelle zu verlangen.

Ebenso wird das aus der Stadt auf Fernzüge übergehende Gepäck nur dann verlässlich mit letzteren befördert werden können, wenn es mindestens 15 Minuten vor Abgang des Fernzuges in Hütteldorf, bezw. Heiligenstadt anlangt. Für beide Richtungen muss sonach die Bestimmung des § 33 des Betriebsreglements eine Einschränkung erfahren.

I. Fahrpark. (Bedarf und Deponirung.)

a) Wagenpark.

Die Stadtbahn hat nur Wagen der II. und III. Classe zu führen, und ist demzufolge auch auf den Localstrecken Hütteldorf—Neulengbach und Heiligenstadt—Tulln die I. Wagenclasse bei den Localzügen aufzulassen. Frauenabtheilungen sind nicht einzurichten, weil die Benützbarkeit der Wagen hiedurch eine zu beschränkte würde.

Hingegen wird in jeder Zugsgarnitur — ohne Rücksicht auf dessen Stärke — je ein Wagen II. und ein Wagen III. Classe für Nichtraucher zu reserviren sein.

Da die Wagengarnituren im Interesse einer möglichst guten Ausnützung alternirend auf allen vorbezeichneten Linien in Verwendung kommen sollen und ein Verstärken oder eine Reducirung derselben — um der grösseren oder geringeren Frequenz auf einzelnen Linien oder zu gewissen Tageszeiten Rechnung zu tragen — wegen der Manipulationsschwierigkeiten und der bedeutenden Kosten halber ausgeschlossen ist, so bleibt ihre Zusammenstellung während des ganzen Tages und für alle Linien eine gleiche (Normalgarnitur).

Die Zugsgarnituren werden an Werktagen für den Sommerverkehr, wie folgt, zusammengestellt sein (Normalgarnitur):

ein CD-Wagen, halb Gepäcksraum, halb III. Classe
ein Wagen III. Classe
„ „ II. „
„ „ II. „ (für Nichtraucher)
„ „ III. „ „ „
„ „ III. „
„ „ halb Gepäcksraum, halb III. Classe

An Sonntagen werden alle Wagenzüge gleichmässig um drei Wagen III. Classe verstärkt (Sonntagsgarnitur); die Einrangirung der II. Classewagen in die Mitte des Zuges wird beibehalten.

Die Stärke der Normalgarnitur bestimmte sich nach der Frequenz der überwiegenden Zahl der Localzüge auf der Westbahn und der Franz Josef-Bahn während der Sommermonate.

Die Zusammensetzung der Sonntagszüge ist bedingt durch die mit 100 m angenommene Perronlänge aller Haltestellen und Stationen im Bereiche der Stadtbahn.

Die Stadtbahnzüge sind mit continuirlichen selbstthätigen Bremsen auszurüsten, und müssen nicht nur die Tender-, sondern auch die Maschinenräder bremsbar sein.

Die CD-Wagen sollen aus zwei Abtheilungen III. Classe bestehen und so construirt sein, dass jener Theil, welcher gegen die Zugsmaschine gerichtet ist, bezw. an dieselbe angrenzt, durch das Umklappen der Sitze als Gepäcks- und Manipulationsraum verwendet werden kann.

Sollen die Wagenplateaux (wenigstens das nach rückwärts gelegene) ausnützbar sein, so müssen die Locomotiven mit gut functionirenden Rauchverzehrungs-Vorrichtungen versehen sein; auch müssen die Plateaux vollkommen sicheren Aufenthalt während der Fahrt ermöglichen.

Die Normalgarnitur, sowie die Sonntagsgarnitur wird von zwei Zugsbegleitern, wovon einer als Zugsführer fungirt, begleitet; von einem dieser Zugsbegleiter wird die Gepäcksmanipulation an Wochentagen besorgt.

Zur Bedienung des im vorliegenden Verkehrsprogramme besprochenen gesammten Wochentagsdienstes auf den einheitlich zu betreibenden Linien (inclusive der Vorortelinie) sind 51 Wagenzüge à 7 Wagen erforderlich, welche — entsprechend der für gegenwärtiges Programm ausgearbeiteten Studien — nach jedesmaliger Beendigung des Dienstes zur Wiederaufnahme desselben am nächsten Tage in nachstehenden Stationen aufgestellt sein müssen:

16 Garnituren in Hütteldorf,
15 „ „ Heiligenstadt,
2 „ „ Neulengbach,
4 „ „ Rekawinkel,
8 „ „ Purkersdorf,
2 „ „ Tulln,
2 „ „ Andrä-Wördern,
2 „ „ Kritzendorf,
51 Garnituren in Summa.

Als Grundlage für die Berechnung des Wagenbedarfes für den gesammten Stadtbahnverkehr (inclusive der Localstrecken der k. k. Staatsbahnen) muss der stärkste zu erwartende Verkehr, somit der Verkehr an Sonn- und Feiertagen während des Sommers, angenommen werden.

Die zur anstandslosen Abwicklung des Sonntagsverkehres — unter Zugrundelegung der vorn besprochenen Maximalfahrordnung — nothwendige Wagenanzahl beträgt 600 Wagen, das sind 60 Garnituren zu 10 Wagen (Sonntagsgarnitur). Der Reparaturstand wird nur mit einer Garnitur (somit 1·7 Percent) angenommen, weil der Vollbedarf nur an Sommersonntagen eintritt, sohin die sechs Tage der Woche und der ganze Winter für Reparaturen und Revision verbleibt. Dieser Reparaturstand ist in obiger Ziffer (600 Wagen) enthalten.

Zur Deckung dieses Bedarfes können von den k. k. Staatsbahnen die dermalen ausschliesslich für den Wiener Localverkehr verwendeten Wagen, und zwar:

(36 A Bi + 36 Bi =) 72 $\frac{\text{I./II. Cl.}}{\text{II. Cl.}}$ 216 III. Cl.

Summe 288 Wagen beigestellt werden.

Da nun der Bedarf

120 II. Cl., 360 III. Cl., $\frac{\text{120 III. Cl.}}{\text{mit Gepäcksabtheilung}}$

Summe 600 Wagen beträgt, so wird ein Abgang von 312 Wagen entstehen, für deren Anschaffung ein Betrag von 1,810.000 fl. erforderlich sein wird.

Die Abgabe des gesammten Wagenparkes, welcher dermalen zur Abwicklung des Sonntagsverkehres auf der Westbahnstrecke in Verwendung kommt (circa 190 Wagen), kann übrigens nur in der Voraussetzung und insolange erfolgen, als der gesammte, also auch der Sonntagslocalverkehr thatsächlich von der Westbahnstrecke Wien—Hütteldorf auf die Stadtbahnlinie (Wienthallinie) abgelenkt wird.

Sobald jedoch die Dampftramway St. Veit—Mödling als Vollbahn an die Stadtbahn direct anschliessen wird, wird, wie vorn ausgeführt, die Nothwendigkeit eintreten, an Sonntagen den Localverkehr der Westbahn von der Stadtbahn wieder nach dem Westbahnhofe Wien abzulenken. Dies würde somit die Wiedereinführung eines Localverkehres ab Wien Westbahnhof bedeuten und die Rückberufung der hiefür erforderlichen, von den k. k. Staatsbahnen für den Stadtbahnverkehr abgegebenen Personenwagen zur Folge haben müssen. Es müsste sohin anlässlich der Ausbildung der Dampftramway nach Mödling als Vollbahn für die laut Vorstehendem erforderlich werdende Ergänzung des Wagenbedarfes der Stadtbahn rechtzeitig vorgesorgt werden.

Von der früher genannten Gesammt-Wagenanzahl (600) werden circa 360 Wagen zur Aufrechthaltung des regelmässigen Werktagsverkehres im Sommer und circa 250 für den Winterdienst benöthigt werden; es wird somit für die Unterbringung an Werktagen, bezw. Remisirung während des Winters jenes Theiles dieses Wagenparkes vorgesorgt werden müssen, für welchen in den dermalen vorhandenen Remisen (Purkersdorf, Pressbaum etc.) der Raum nicht ausreicht.

Die geplanten Geleiseanlagen in Lobkowitz-Brücke, Brigitta-Brücke und Praterstern werden voraussichtlich für das Umkehren und das zeitweise Deponiren der Züge genügen; der besprochene Fahrplan lässt sich mit diesen Anlagen durchführen.

Da an Wochentagen circa 51 Züge in Verwendung sein werden, wird bei Bemessung der herzustellenden Wohnräume und Kasernen für das Dienstpersonal hierauf entsprechende Rücksicht zu nehmen sein, wobei bemerkt wird, dass, soweit dies jetzt vorausgesehen werden kann, dieses Personal zu gleichen Theilen in den beiden Stationen Hütteldorf und Heiligenstadt dislocirt werden wird.

b) Locomotiven.

Nachdem für den Bedarf an Locomotiven der Verkehr an Sonntagen massgebend ist, werden zur Beförderung der im vorstehenden Programme angegebenen Anzahl von Zügen erforderlich sein:

Zur Führung der Züge auf der Stadtbahn . .	38 Stück
als Wechselmaschinen behufs Ausrüstung mit Kohle und Wasser	9 „
als Reserven in Hütteldorf und Heiligenstadt .	2 „
für Reparaturen 6 Percent	3 „
Zusammen	52 Stück

und ergibt sich für jede Locomotive unter Zugrundelegung einer Gesammtleistung von 1,864.000 Zugskilometer eine Jahresleistung von 36.000 Zugskilometer ohne Nebendienstleistung.

Die Kosten dieser 52 Stück Locomotiven mit den Reserven, Geschwindigkeitsmessern etc. werden 1,870.000 fl. betragen.

Die Gesammtauslagen für den Fahrpark werden sonach rund 3,700.000 fl. betragen.

Die für den Dienst in Aussicht genommene Locomotivtype ist eine Tenderlocomotive mit drei gekuppelten Achsen und einer vorderen und hinteren beweglichen Laufachse; diese Locomotive wird daher im Dienste nicht gedreht werden müssen.

Diese Locomotivtype wurde bereits mit dem Erlasse des k. k. Handelsministeriums vom 21. October 1894, Z. 44.835, genehmigt.

Durch diese Vermehrung der Fahrbetriebsmittel wird schliesslich eine Vergrösserung der Werkstättenanlagen in Wien erforderlich werden, nachdem die dermaligen Werkstätten der k. k. Staatsbahnen für die bisher vorhandenen Fahrbetriebsmittel bereits ungenügend sind. Diese Erweiterungen, deren Kosten derzeit schwerlich genau festgesetzt werden können, wären für das Jahr 1898 in Aussicht zu nehmen.

Beilage a.

In den Stadtbahnverkehr einbezogene, einheitlich zu betreibende Linien.

a) Stadtbahnlinien.

Localbahnen.	Länge
Wienthallinie mit den Strecken: Hütteldorf—Hauptzollamt	11·441 Kilometer
Hauptzollamt—Praterstern	1·290 „
Donaucanallinie: Hauptzollamt—Heiligenstadt	5·071 „
Hauptbahnen.	
Gürtellinie: Heiligenstadt—Lobkowitz-Brücke	8·422 „
Vorortelinie: Hernals—Heiligenstadt (Penzing—Hernals, II. Bauperiode)	5·326 „
b) Anschlusslinien.	
Hütteldorf—Neulengbach	32·100 „
Heiligenstadt—Tulln (Absdorf-Hippersdorf)	30·200 „
	93·850 Kilometer

Beilage b.

Neue Bezeichnung

der in den Stadtbahnverkehr einbezogenen oder unmittelbar anschliessenden Linien.

Obere Wienthallinie, Strecke: Hütteldorf—Lobkowitz-Brücke.
Untere Wienthallinie, Strecke: Lobkowitz-Brücke—Hauptzollamt.
Quailinie, Strecke: Hauptzollamt—Heiligenstadt.
Gürtellinie, Strecke: Lobkowitz-Brücke—Heiligenstadt.
Vorortelinie, Strecke: Heiligenstadt—Penzing, bezw. Hernals.
Nordringlinie, Strecke: Hauptzollamt—Praterstern—Heiligenstadt; vorläufig bis zum Ausbau der Donaustadtbahn als Praterlinie bezeichnet.
Südringlinie (im Betriebe der Südbahn), Strecke: Hauptzollamt—Meidling—Hütteldorf.
Friedhoflinie (im Betriebe der Eisenbahn Wien-Aspang), Strecke: Hauptzollamt—Aspang-Bahn—Schwechat.

Beilage c.

Anzahl der Züge pro Stunde.

In der Strecke	In der Zeit																			Zugsanzahl für beide Richtungen im Tag (circa)
	Beginn und erster Frühverkehr		Dichterer Verkehr nach der Stadt		Minimaler Tagesverkehr								Dichterer Abendverkehr von der Stadt			Nachtverkehr und Schluss (Rückfahrten)			Deponirung und Ausgleich	
	Früh							Mittag					Abend						Nacht	
	5h–6h	6h–7h	7h–8h	8h–9h	9h–10h	10h–11h	11h–12h	12h–1h	1h–2h	2h–3h	3h–4h	4h–5h	5h–6h	6h–7h	7h–8h	8h–9h	9h–10h	10h–11h	11h–12h	
Wienthallinie . Obere .	7	10		7	3 *)							7	6	7	8	6	5	4	2	230 ***)
Wienthallinie . Untere .	5	8	10	8	6							10				9		6	3	280
Quailinie	3	7	10	9	6							9	10			7	6		5	270
Gürtellinie	3	8	6		4·5								6			5	4		2	190
Nordringlinie, und zwar Praterlinie, Hauptzollamt—Praterstern **) .	2		4	2	2—3						4		5			6		4	1	120
Vororteliuie	0	1																	0	40

*) Da zwischen den Punkten Lobkowitz-Brücke und Hütteldorf keine Anlage zum Umkehren der Züge projectirt ist, wird Hietzing hinsichtlich der Zugsanzahl so wie die Station Hütteldorf bedient; sollte dieser Verkehr als zu gering erkannt werden, so wird mit Rücksicht auf die Nothwendigkeit der Erstellung eines Fahrplanes mit nahezu gleichen Zugsintervallen die Verdopplung der Zugsanzahl (von 3 auf 6 per Stunde) erfolgen müssen. Dies hätte jedoch eine ungünstige Ausnützung der Züge oberhalb Hietzing zur Folge. Nach Ausbau der Dampftramway Hietzing-Mödling wird für Hietzing von selbst mindestens eine Verdopplung des Verkehres resultiren.

**) Hier sind die von Meidling, eventuell von der Aspang-Bahn in Hauptzollamt eintreffenden und zum grössten Theile nach Praterstern weiterzuführenden Züge der Südbahn und Eisenbahn Wien-Aspang einbezogen. (Dermalen verkehren auf der Wiener Verbindungsbahn im Sommer je 30 Züge per Tag.)

***) Darunter 30 Vor-, bezw. Nachzüge.

Entscheidungen über Rechtsstreite aus dem Gebiete der Schiffahrt im Jahre 1895.

Ein Unfall, der sich unlängst im Manchester Schiffscanal ereignete, hat Veranlassung dazu gegeben, die Bestimmung der Merchant Shipping Act in Betreff der Haftbarkeit der Rheder für Schäden, welche durch Verschulden des Capitäns oder der Mannschaft angerichtet wurden, einer genaueren Prüfung zu unterziehen. Es hat sich dabei herausgestellt, dass die beschränkte Haftung bis zur Höhe des Werthes von Schiff und Ladung nur in dem Falle eintritt, wenn der durch Verschulden der Besatzung verursachte Schaden ein anderes Fahrzeug betrifft, keineswegs aber dann, wenn es sich um Beschädigung von festen Gegenständen, Hafenanlagen, Canälen etc. handelt. In letzterem Falle bleibt die Haftung des Rheders nach englischem Rechte eine unbeschränkte.

In dem erwähnten Falle kam ein Dampfer den Manchester Schiffscanal abwärts; durch irgend ein Missverständniss oder Versehen des Maschinisten wurde beim Passiren einer Schleuse die von der Commandobrücke nach dem Maschinenraume übermittelte Ordre, zu stoppen und rückwärts zu gehen, nicht befolgt. In Folge dessen rannte der Dampfer mit voller Fahrt in die geöffnete Schleuse, zertrümmerte die am anderen Ende liegenden Schleusenthore und glitt, ohne erheblichen Schaden zu nehmen, in die jenseits gelegenen Theile des Canales, dessen Stand ungefähr 5 m niedriger war, als das Niveau der oberen Canalhälfte. Glücklicherweise gelang es den Schleusenwärtern, die Thore an der anderen oberen Seite der Schleuse rechtzeitig zu schliessen, so dass weiteres Unheil verhütet wurde. Wäre es nicht gelungen, so würde die Folge davon eine Ueberschwemmung des niedriger gelegenen Landes gewesen sein, mit einem ganz unberechenbaren Schaden an Gut und möglicherweise auch an Menschenleben. Für diesen Schaden wäre der Rheder, beziehungsweise die an dem fraglichen Schiffe interessirten Personen (Mitrheder oder Actionäre) haftbar gemacht worden, und zwar nicht nur bis zur Höhe von Schiff und Fracht, sondern mit dem ganzen Vermögen.

Dass die Schiffsführer keine Vorsichtsmassregeln versäumen und sich bei Ablieferung von Ladung vergewissern sollten, ob der sich meldende Empfänger auch thatsächlich im legitimen Besitze des Connossements ist, lehrt ein in London zum Austrage gekommener Process. Ein Schiff war in Monatscharter von einer Firma für Reisen zwischen England und Nord- und Südamerika gemiethet. Die Charter enthält folgende Clausel:

„Wenngleich Capitän und Mannschaft vom Rheder bezahlt werden, sollen dieselben doch die Agenten und Dienstleute des Verfrachters sein und dessen Interessen an der Fracht nicht nur während der Reise, sondern auch bei allen Gelegenheiten wahren. Bei Ausfertigung der Frachtbriefe gilt die Unterschrift des Capitäns ausdrücklich als die des Agenten des Verfrachters, welcher wieder durch seine Unterschrift den Rheder von aller Verbindlichkeit und jedweder Verantwortung enthebt."

Das Schiff nahm in Cardiff eine Ladung Kohlen nach Rio de Janeiro ein. Der Capitän zeichnete die übliche Anzahl Connossements, welche jedoch weder die obige Clausel, noch einen Hinweis auf dieselbe enthielten, wohl aber die Bemerkung „Fracht und andere Bedingungen laut Charter-Party" und stellte dieselben dem Verfrachter, der auch zugleich der Verschiffer der Kohlenladung war, zu. Nun überredete dieser den Capitän, statt nach Rio de Janeiro zu segeln, den Cours nach Buenos Ayres zu nehmen. Gegen Aushändigung der Connossements wurde dann bei einer Bank ein Vorschuss von dem Befrachter aufgenommen, während bei Ankunft des Schiffes in Buenos Ayres die Agenten des Befrachters dem Capitän gegenüber behaupteten, sie seien im Besitze der Connossements, so dass dieser ihnen thatsächlich die Ladung auslieferte, welche sofort verkauft wurde. Indessen waren die Befrachter in Concurs gerathen, und die Bank erhob nun ihrerseits Ansprüche auf Schadenersatz von den Rhedern auf Grund der in ihren Händen befindlichen Connossements. Das Gericht entschied zu Gunsten der Bank, indem es erklärte, die Rheder seien für die Handlung des Capitäns verantwortlich und nicht die Charterer. Wenn ein Rheder die Haftung für ein Verschulden des Capitäns oder der Mannschaft auf Jemand anders übertragen wollte, sollte dies durch einen ausdrücklichen diesbezüglichen Vermerk auf dem Connossement, welches der Capitän zeichnet, geschehen.

Rheder und Capitän scheinen hier das Opfer eines Betruges geworden zu sein, der umso leichter ausgeführt werden konnte, als der Capitän offenbar in den einschlägigen rechtlichen Verhältnissen wenig bewandert war. Es liegt im Interesse der Rheder selbst, ihre Capitäne in dieser Hinsicht so gut wie möglich zu instruiren. Nicht selten sind aber die Informationen, welche den Schiffern über geschlossene Frachten etc. ertheilt werden, so knapp und mangelhaft, dass es nicht zu verwundern ist, wenn derartige Missgriffe vorkommen. Was den Capitänen am meisten abgeht und worauf bis jetzt in ihrer Ausbildung noch am wenigsten Werth gelegt wird, ist eine grössere Geschäftsgewandtheit und eine gründliche Kenntniss der auf die Schiffahrt bezüglichen Theile des Handelsgesetzes. Die alten amerikanischen Rheder pflegten ihre Steuerleute, die sie zu Capitänen zu befördern gedachten, erst ein Jahr in ihrem Rhedereicomptoir zu beschäftigen, und sie haben allen Grund gehabt, mit dieser Methode zufrieden zu sein.

In dem Falle des Segelschiffes „Arno", das auf See von der Mannschaft verlassen und später von einem Dampfer eingeschleppt wurde, hat der britische Appellations-Gerichtshof erkannt, dass, wenn ein Schiff auf See verlassen ist und später geborgen wird, durch das Verlassen des Schiffes der Frachtvertrag zwischen dem Rheder und dem Ladungseigenthümer aufgehoben wird, und der erste die Bezahlung der Fracht, die bei normalem Verlaufe der Reise fällig geworden wäre, nicht beanspruchen kann. Durch diese Entscheidung wird aber selbstverständlich die Haftung des Ladungsempfängers für den auf ihn entfallenden Theil des Bergelohnes nicht berührt.

Der Rechtsgrundsatz der Amerikaner, dass Beschädigungen an der Ladung, die durch „latent defects in hull or machinery" entstehen, d. h. durch Mängel am Schiff oder der Maschine, die auch bei gebührender Sorgfalt der Mannschaft nicht entdeckt werden konnten, zu Lasten des Rheders fallen, ist durch eine Entscheidung des obersten Gerichtshofes der Vereinigten Staaten bekräftigt worden. Ein Dampfer hatte für eine Reise von Boston nach Deptford eine Anzahl Ochsen auf Deck verladen. Nachdem das Schiff neun Tage in See war, brach der Sternschaft, so dass das Schiff manövrirunfähig wurde und von einem anderen Dampfer eingeschleppt werden musste. In der Folge dauerte die Reise, die unter gewöhnlichen Umständen etwa 13 Tage in Anspruch genommen hätte, 25 Tage, so dass dem Eigenthümer des Viehs durch Eingehen der Thiere und Fallen der Marktpreise ein Schaden von 7850 Dollars erwuchs. Das Gericht erkannte an, dass die mangelhafte Beschaffenheit der Sternwelle auch dann nicht hätte entdeckt werden können, wenn der Schaft vor dem Beladen herausgenommen und untersucht worden wäre. Es wurde entschieden, dass in jedem Seefrachtvertrage, sofern das Gegentheil nicht ausdrücklich bedungen ist, eine Bürgschaft Seitens des Rheders geleistet werde, dass das Schiff bei Antritt der Reise absolut seetüchtig sei. Dass dem Rheder Mängel nicht bekannt gewesen, oder dass er sein Bestes gethan, etwaige Mängel ausfindig zu machen, genüge nicht, ihn von seiner Verantwortlichkeit zu befreien. Die Garantie ist absolut, dass das Schiff thatsächlich seetüchtig sei oder sein soll, und nicht abhängig von Wissen oder Nichtwissen, der Sorgfalt oder Nachlässigkeit des Rheders.

In den Kohlencharters pflegt die Bestimmung enthalten zu sein, dass die Fracht unter oder nach dem ausgewogenen Gewichte, oder aber nach dem im Connossement angegebenen Gewichte unter Abzug von 2 Percent gezahlt werden soll. Ob unter diesen Umständen auch der Werth der Kohlen von dem Frachtbetrage gekürzt werden kann, ist vielfach bestritten worden. In einem Falle, wo auf dem Connossement ausdrücklich vermerkt war, dass der Rheder die Kosten der zu wenig gelieferten Kohlen tragen sollte, hat dieser gleichwohl die Klage gegen den Empfänger erhoben, weil von letzterem der Betrag für die zu wenig gelieferten Kohlen von der Fracht abgezogen worden war, unter Berufung darauf, dass der Capitän wohl bevollmächtigt gewesen sei, mit dem Ladungsempfänger über die Art und Weise der Frachtberechnung ein Abkommen zu treffen, aber keineswegs über die Erstattung der Kosten für die fehlenden Kohlen. Das Gericht nahm an, es seien hinlängliche Beweise dafür erbracht, dass der Capitän thatsächlich die Machtvollkommenheit hatte, einen derartigen Contract zu schliessen, und die Höhe der gewährten Vergütung nicht zu beanstanden sei. [„Hansa"]

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Localbahn Itzkany-Suczawa. (Variante km 1·4—2·6: Politische Begehung.) Die k. k. Landesregierung in Czernowitz hat hinsichtlich des von der Bauunternehmung E. Gross und Comp. vorgelegten Projectes für die Variante km 1·4—2·6 der Localbahn Itzkany-Suczawa die politische Begehung, Enteignungs-

verhandlung, sowie die Feststellung der feuersicheren Herstellungen auf den 16. April anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Landesregierungsrath Johann Fekete de Bélafalva betraut. [G.-I.-Z. 6434.]

Localbahn Lemberg (Kleparów)-Janów. (Auflassung der Haltestelle Przydalki: Stationscommission.) Die k. k. Statthalterei in Lemberg hat die Stationscommission anlässlich der von der k. k. priv. galiz. Actien-Hypothekenbank als Concessionärin der Localbahn Lemberg (Kleparów)-Janów angeregten Auflassung der Haltestelle Przydalki auf den 18. April anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Bezirkscommissär Dr. Stanislaus Usłyanowski betraut. [G.-I.-Z. 6226.]

Localbahn Borki wielkie-Grzymałów. (Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Lemberg hat die politische Begehung, Enteignungsverhandlung und Verhandlung wegen der Festsetzung der feuersicheren Herstellungen für die Localbahn Borki wielkie-Grzymałów, ferner die Abhaltung der Stationscommission für die Station Skalat auf den 20. April und die nächstfolgenden Tage anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Statthaltereirath und Bezirkshauptmann in Tarnopol, Dyonisius Ritter von Zawadzki, betraut. [E.-M.-Z. 3137.]

Projectirte Localbahn Linz-Kleinmünchen. (Anordnung der Trassenrevision) Die k. k. Statthalterei in Linz hat hinsichtlich des von der Oesterr. Eisenbahn-Verkehrsanstalt vorgelegten Vorprojectes für eine schmalspurige, alternativ mit elektrischer oder Dampfkraft zu betreibende Localbahn mit durchgängiger Strassenbenützung von Linz nach Kleinmünchen, mit einer Abzweigung zum Donau-Umschlagplatze in Linz, die Trassenrevision auf den 11. April anberaumt. [E.-M.-Z. 3069.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Anschaffung von 855 Waggons.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die vom Verwaltungsrathe der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn beabsichtigte Anschaffung von 110 Stück Personenwagen III. Classe, 195 Stück gedeckten Güterwagen und 550 Stück Kohlenwagen, welche sämmtlich nach bereits genehmigten Typen bei der Waggon- und Tenderfabrik F. Ringhoffer in Prag-Smichow, sowie zum Theil bei der Nesselsdorfer Wagenbau-Fabriksgesellschaft und bei der Maschinen- und Waggonbau-Fabriks-Actiengesellschaft vormals H. D. Schmid in Wien-Simmering gebaut werden sollen, unter der Bedingung genehmigt, dass auch die nach älteren Typen herzustellenden Wagen den Bestimmungen des Handelsministerial-Erlasses vom 13. October 1892, Z. 32.904, betreffend die Bauart der Fahrbetriebsmittel mit normaler Spurweite, entsprechend gebaut werden, und des Weiteren die Vorschriften, betreffend die Ausrüstung der gedeckten Lastwagen mit der permanenten und die Beschaffung der erforderlichen mobilen Einrichtung für Militärtransporte nach neuer Type, sowie über das Anbringen von Auffangschleifen für das Bremsgestänge eingehalten werden. Bei diesem Anlasse wurde der Verwaltung der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn auch die Anbringung einer continuirlichen Radreifenbefestigung bei allen diesen Wagen nahegelegt. [Z. 718/I.]

— (Bestellung von Radreifen im Auslande.) Dem Verwaltungsrathe der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn wurde vom k. k. Eisenbahnministerium im Sinne der Bestimmungen im § 8 der Ah. Concessionsurkunde vom 1. Jänner 1886, R.-G.-Bl. Nr. 7, die erbetene Bewilligung ertheilt, 160 Stück Radreifen für Locomotiven, 280 Stück Radreifen für Tender und 14 Stück Achsen für Locomotiven, sämmtlich aus Tiegelgussstahl, bei dem Bochumer Vereine für Bergbau und Gussstahlfabrikation in Bestellung zu bringen. [Z. 2392/I.]

— (Einstellung von fünf Kesselwagen.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat den von der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn vorgelegten Typenplan für einen zu Melassetransporten bestimmten Kesselwagen mit Bremse, wonach die Troppauer Zuckerraffinerie-Actiengesellsehaft 5 Stück solcher Wagen in der Nesselsdorfer Waggonfabrik mit der Bestimmung zur Einstellung in den gesellschaftlichen Fahrpark erbauen zu lassen beabsichtigt, mit der Aufforderung genehmigt, dass diese Wagen mit der D-Sicherheitskuppel und den Handgriffen für Wagenkuppler zu versehen sind. [Z. 2245/I.]

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. (Fahrplanverbesserung auf der Linie Klein-Schwechat—Mannersdorf.) Mit Beginn der Sommerfahrordnung 1896 und auf die Dauer derselben wird auf der Localbahn Kl.-Schwechat—Mannersdorf ein neues Zugspaar zur Einführung gelangen. Der Tourzug wird von Mannersdorf um 7 U. 25 M. Früh abgehen, in Götzendorf Anschluss an die Züge Nr. 101w und 20w nach und von Bruck a/L. und Wien erhalten und in Klein-Schwechat um 9 U. 37 M. ankommen, woselbst der Anschluss nach Wien-Aspangbahnhof durch Verlegung des Aspangbahnzuges Nr. 111 hergestellt wird. Der Retourzug wird von Klein-Schwechat mit Anschluss von Wien-Aspangbahnhof um 9 U. 51 M. Vormittags abgehen, in Fischamend um 10 U. 36 M. ankommen, von hier um 11 U. 15 M. weitergehen, in Götzendorf Anschluss an die Züge Nr. 103w und 102w nach und von Wien und Bruck a/L. erhalten und in Mannersdorf um 1 U. 1 M. Nachmittags einlangen. [Z. 2090/I.]

Localbahnen Spielfeld-Radkersburg und Radkersburg-Luttenberg. (Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit: Localcommission.) Die k. k. Statthalterei in Graz hat über das Einschreiten der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft als betriebführende Unternehmung der Localbahnen Spielfeld-Radkersburg und Radkersburg-Luttenberg um Erhöhung der Maximal-Fahrgeschwindigkeit auf diesen Localbahnen von 25 auf 30 km per Stunde die Localcommission anberaumt. [E.-M.-Z. 3178.]

Materialbahnen der Union-Baugesellschaft. (Locomotivprüfungen.) Am 11. und 16. October 1895 fanden im Sinne der Bestimmungen der Eisenbahn-Betriebsordnung vom 16. November 1851 die technisch-polizeilichen Prüfungen rücksichtlich dreier für die Materialschleppbahnen der Union-Baugesellschaft bestimmten Secundär-Tenderlocomotiven statt, welche in der Locomotivfabrik von Krauss & Comp. in Linz gebaut wurden und die Fabriksnummern 1454, 2334 und 3255 besitzen. Die Kessel dieser Locomotiven wurden laut Certificat der gesetzlichen Probe unterzogen und haben dieselbe anstandslos bestanden. Die gleichartig gebauten Locomotiven haben zwei Achsen, von denen die zweite die Triebachse ist; beide Achsen liegen vor der Feuerbüchse und sind mit einander gekuppelt. Die Maschinen haben horizontale aussenliegende Cylinder, innenliegende Frames; die Steuerung zeigt die Construction nach Stephenson, ist aussenliegend, und geschieht die Umsteuerung mittelst Hebel. Das Kesselgewicht wird durch vier Blattfedern auf die Achsen übertragen. Die Wasserkasten liegen theils vor der ersten Achse, theils zwischen dieser und der zweiten Achse. Der Kessel ist mit einer vollständigen Armatur ausgerüstet, und sind die Locomotiven noch versehen mit einem Blaserohre, Hilfsgebläse, zwei Injectoren nach Friedmann, Funkenfänger und Hebelbremse, auf beide Achsen wirkend. Die Spurweite beträgt 0·74 mm. Das Totalgewicht jeder dieser Locomotiven beträgt 7·64 t. Die Probefahrten wurden auf den Schleppgeleisen in Hütteldorf tour und retour unternommen und hiebei mittlere Geschwindigkeiten von 16, bezw. 18 km per Stunde erreicht, so dass kein Anstand obwaltete, die vorbeschriebenen Werkslocomotiven der Union-Baugesellschaft für den Materialtransportdienst zu übergeben. [Z. 1898/I.]

Nachrichten aus Ungarn.

Eisenbahnprojecte. (Ertheilung von Vorconcessionen.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat den Nachbenannten die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten im Sinne der bestehenden Normen für nachfolgend bezeichnete Eisenbahnlinien ertheilt:

1. Mit Erlass vom 27. Februar, Z. 1578, der Temesvárer Strasseneisenbahn-Actiengesellschaft für die Umgestaltung des bisherigen Betriebsnetzes für elektrischen Betrieb und für die mit Benützung entsprechender, ihr bisheriges Betriebsnetz erweiternder Strassenzüge im Bereiche des städtischen Gebietes herzustellende Verbindung zwischen den Bahnhöfen Temesvár-Józsefváros und Temesvár-Gyárváros auf die Dauer eines Jahres.
2. Mit Erlass vom 27. Februar, Z. 8224, dem Grossgrundbesitzer von Lesencze-Tomaj, Franz Hertelendy, für eine von der Endstation Tapolcza der Linie Ukk—Tapolcza der Transdanubischen (Westungarischen) Localbahnen abzweigende und in deren Verlängerung diese über Raposka, Balaton-Edercs und die Gemarkung der Gemeinde Meszes-Györök in der Endstation Keszthely mit der Linie Balaton-Szt. György—Keszthely verbindende normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.
3. Mit Erlass vom 24. Februar, Z. 8627, dem Reichstagsabgeordneten Mathias Biringer, Director der Baglóczer Berg-

bau-Actiengesellschaft in Sopron (Oedenburg), für eine von der Endstation Pinkafö (Pinkafeld) der Localbahn Szombathely (Steinamanger) -Pinkafö ausgehende, über Rétfalu und Buglócz bis in das Thalheimer Kohlenbergbaurevier führende, theilweise als Bergbahn mit Drahtseilbetrieb herzustellende Montanbahn auf die Dauer eines Jahres.

4. Mit Erlass vom 27. Februar, Z. 2102, dem Mitgliede des Magnatenhauses Graf Johann Zichy jun., Grossgrundbesitzer von Nagyláng, und dem Carl Rózsa, Secretär der Ungarischen Localbahn-Actiengesellschaft, und Consorten für eine von einem geeigneten Punkte der projectirten Localbahn Székesfehérvár (Stuhlweissenburg) -Sárbogárd (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 29 ex 1895, Vorconcession Post 3) ausgehende, über Soponya und die Gemarkung der Gemeinde Nagyláng bis Kálóz und von dort aus einerseits über Kis-Hörcsök und Nagy-Hörcsö bis Sárbogárd, andererseits über Dégh bis Szilas-Balhas führende normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.

Erste Ungarische Transport-Actiengesellschaft. (Ordentliche Generalversammlung.) Am 22. März fand in Budapest unter Vorsitz des Directions-Präsidenten Reichstagsabgeordneten Gabriel Dániel die diesjährige ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Ersten Ungarischen Transport-Actiengesellschaft (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 53 ex 1895) statt. — Nach Constatirung der Beschlussfähigkeit der Versammlung und Constituirung des Bureau gelangte der Bericht der Direction über die Gestion im Betriebsjahre 1895 zur Verlesung. Dieser Bericht weist zuzüglich des Vortrages von fl. 8931·34 einen Reingewinn von fl. 52.954·35 aus, von welchem Betrage nach Abzug verschiedener Dotationen fl. 33.465 zur Bezahlung einer Dividende von fl. 23.— verwendet werden, während der Rest von fl. 3885·90 vorgetragen wird. Nach Kenntnissnahme und Genehmigung des Berichtes und Ertheilung des Absolutoriums an die Direction und den Aufsichtsrath folgten die Wahlen in diese beiden Körperschaften.

Budapest—Szent-Lörinczer Localbahn-Actiengesellschaft. (Ordentliche Generalversammlung.) Am 24. März fand in Budapest unter Vorsitz des Directions-Präsidenten Josef v. Pucher die diesjährige ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Budapest—Szent-Lörinczer Localbahn-Actiengesellschaft (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 53 ex 1895) statt. — Nach Constatirung der Beschlussfähigkeit der Versammlung und nach Constituirung des Bureau gelangte der Bericht der Direction über die Gestion im Betriebsjahre 1895 zur Verlesung, welcher constatirt, dass der Personenverkehr einen sehr erfreulichen Aufschwung genommen und in Folge dessen die Einnahmen sich gleichfalls günstig gestaltet haben. — Die gesammten Betriebseinnahmen betrugen fl. 82.020·70, denen Ausgaben im Betrage von fl. 52.571·06 gegenüber stehen, so dass der Ueberschuss fl. 29.449·64 beträgt. Auf Antrag der Direction wurde beschlossen, die Coupons der Prioritäts- und Stammactien mit je fl. 8, die Genussscheine aber mit fl. 2 vom 1. April ab einzulösen. Nach Kenntnissnahme und Genehmigung des Berichtes und Ertheilung des Absolutoriums an die Direction und den Aufsichtsrath erfolgten die Wahlen in diese beiden Körperschaften.

Ausland.

Serbien. (Projectirte Eisenbahnlinien.) In erster Linie ist die Concessionirung einer Eisenbahn zum Timokflusse geplant, welche normalspurig ausgeführt werden und von Nisch über Kujaževatz, Zaječar nach Negotin und von da an die Donau geführt werden soll, wo, etwa in der Gegend von Kladovo, eine Verbindung mit dem rumänischen Eisenbahnnetze herzustellen sein wird. Die Bahn ist binnen 3½ Jahren vom Tage des Beginnes der Arbeiten dem Verkehre zu übergeben. Die Regierung übernimmt die Garantie einer fünfpercentigen Verzinsung des Baucapitals und behält sich das Recht vor, die Bahn nach Ablauf von zehn Jahren zu verstaatlichen. Für die auf dieser Bahn einzuführenden Tarife ist als Maximalhöhe die Höhe der Tarife der Serbischen Staatsbahnen, als Minimalhöhe der Selbstkostenpreis der Transporte festgesetzt. Unter den gleichen Bedingungen soll auch eine normal- oder schmalspurige Bahn von Belgrad über Valjevo an die bosnische Grenze concessionirt werden. Ebenso ist auch die Concessionirung der Linien Paraćin—Boljevatz—Zaječar und Kragujevatz—Čačak—Užice in Aussicht genommen.

Russland. (Festsetzung der Stationsentfernungen für einzelne Theile der Sibirischen Eisenbahn.) Vom Ministerium der Verkehrsanstalten sind nach der „Ztg. d. V. D. E.-V." für einzelne Theile der Sibirischen Bahn und der Verbindungsbahn Tscheljabinsk-Jekaterinburg die Entfernungen zwischen den einzelnen Stationen dieser Bahnstrecken festgesetzt worden, und zwar:

1. für die Westsibirische Bahn, gerechnet von Tscheljabinsk aus:

	Werst		Werst
Tschernjawskaja	41	Marianowka	700
Tschumljak	83	Omsk	746
Schumicha	117	Kormilowka	790
Mischkino	156	Kalatschinskaja	820
Syrenka	206	Schadrinskaja	860
Kurgan	241	Tatarskaja	904
Wargaschi	276	Karatschi	953
Lebjashje	318	Tebosskaja	996
Manuschino	363	Kapinsk	1049
Petuchowo	407	Koshurla	1090
Mamljutka	449	Ubinskaja	1132
Petropawlowsk	490	Kargasch	1166
Tokuschi	523	Tschulym	1209
Medweshje	567	Duplenskaja	1249
Issil-Kul	617	Kamyschenka	1285
Kotschubejewo	657	Ob	1332

2 Für die Ussuribahn, gerechnet von Wladiwostock aus:

	Werst		Werst
Nadeshdinskaja	42	Swijagina	256
Rasdolnoje	66	Schmakowka	292
Nikolskoje	102	Ussuri	327
Newelskaja	146	Prochaska	349
Tschernigowka	185	Mur-Amurski	377
Spasskaja	224	Iman	387

3. Für die Verbindungsbahn zwischen dem Anfangspunkte der Sibirischen und der Ural-Bergwerksbahn Tscheljabinsk-Jekaterinburg:

	für Passagiere, Gepäck und Eilgüter, von Jekaterinburg I gerechnet	für gewöhnliche Frachtgüter, von Jekaterinburg II gerechnet
	Werst	Werst
Jekaterinburg	—	—
Uktus	11	7
Mramorskaja	41	37
Poldnewaja	70	66
Ufalei	98	95
Mauk	125	122
Kyschtym	147	143
Argaut	179	176
Essaulskaja	208	204
Tscheljabinsk	231	227

— (Ergebnisse des Personen-Zonentarifes im Jahre 1895.) Nach den Berichten, welche die Eisenbahnverwaltungen dem Ministerium der Verkehrsanstalten über den Verkauf der Passagierbillets gemacht haben, sind im Jahre 1895 auf sämmtlichen Eisenbahnen 42,000.000 Billets für 58,000.000 Rubel verkauft worden, während im vorhergehenden Jahre 43,000.000 Billets für die Summe von 50,000.000 Rubel verkauft worden sind. Somit hat der neue Zonentarif bereits im ersten Jahre seiner Wirksamkeit glänzendere Resultate ergeben, als man voraussehen konnte. Obgleich für ausgedehnte Strecken der Tarif um nahezu 75 Percent herabgesetzt worden ist, so sind ungeachtet dessen die Einnahmen dennoch um 8,000.000 Rubel gestiegen, wobei die Ausgaben der Eisenbahnen für Vergrösserung des rollenden Materials, für Verstärkung des Personalbestandes und für die Vermehrung der Passagierzüge äusserst minim gewesen sind. Nur für die Anfertigung der Billets und verschiedene Druckarbeiten sind die Ausgaben nicht unerheblich gestiegen.

[„Ztg. d. V. D. E.-V."]

— (Stationsentfernungen für die Swenzjany-Zufuhrbahn.) Die Entfernungen zwischen den einzelnen Stationen der Swenzjany-Zufuhrbahn sind bestätigt worden. Die Benennung der neuen Stationen und deren Entfernung von der Station Swenzjany der St. Petersburg-Warschauer Eisenbahn ergibt:

	Werst		Werst
Swenzjany Station . . .	—	Postawy	67
Stadt Swenzjany	14	Warapajewo	89
Lyntuly	28	Koslowsk	101
Goduzischki	50	Glubokoje	119

— (Entwicklung und Ausdehnung des Eisenbahnnetzes im Jahre 1895.) Im Jahre 1895 entwickelte sich das Eisenbahnnetz wie folgt: Im Bau wurden vollendet und dem Verkehr übergeben: 1. von Korenewo bis Rylsk der Linie Moskau-Kiew-Woronesh, in einer Ausdehnung von 22 Werst; 2. von Scheropani bis Tschiatury der Transkaukasischen Bahn, 39 Werst; 3. von Orany bis Pataranzy der St. Petersburg-Warschauer Bahn, 36 Werst; 4. von Lochwizy bis Gadjatsch, von Boromli bis Lebedin und von Kirilowka bis zur Stadt Achtyrka der Charkow-Nikolajew-Eisenbahn, insgesammt 93 Werst; 5. von Bogojawlensk bis Ssosnowka, von Jerschowo bis Nikolajewsk, von Petrowsk bis Wolsk, von Krassowka bis Balandy und von Urbach bis Alexandrow-Gai der Rjasan-Uralbahn, insgesammt 579 Werst; 6. von Swenzjany bis Postawy, 66 Werst. Im Jahre 1895 sind demnach insgesammt 830 Werst neuer Eisenbahnen dem Verkehr übergeben worden. Ohne die grosse Sibirische, Transkaspi- und Finnländische Eisenbahn betrug die Ausdehnung des russischen Eisenbahnnetzes am Schluss des Jahres 1895 — 32.050 Werst, davon 7387 Werst mit doppeltem Geleise. In Bezug auf die Vertheilung der Eisenbahnen unter die Staatsbahnen und Privatgesellschaften sei bemerkt, dass im verflossenen Jahre vom 1. Jänner in die Verwaltung der Krone übergingen: die Südwestbahnen in einer Ausdehnung von 3269 Werst, und vom 15. August wurde in die Verwaltung der Nikolaibahn die 28 Werst lange Borowitschilinie übernommen. Nach den somit stattgehabten Aenderungen vertheilt sich die Gesammtausdehnung des Eisenbahnnetzes — 32.050 Werst — in der Weise, dass 20.372 Werst oder 63·6 Percent auf Staatsbahnen und die übrigen 36·4 Percent auf Privatgesellschaften entfallen. Im Jahre 1895 wurde der Bau folgender wichtigen Eisenbahnlinien genehmigt: 1. der Linie von Tichorezkaja bis zur Station Wolshskaja in Zarizyn der Wladikawkas-Eisenbahn, 505 Werst; 2. von der Station Bologoje bis Pskow der Rybinsk-Eisenbahn, 335 Werst; 3. von Moskau über Kaluga nach Brjansk, von Morschansk bis Liwny und von Pirjatin bis Krassnoje der Moskau-Kiew-Woronesh-Eisenbahn, insgesammt 510 Werst; 4. von Jarosslaw bis Rybinsk der Eisenbahn Moskau-Jarosslaw-Archangel, 81 Werst und 5. wurde die Genehmigung ertheilt, 8 verschiedene Eisenbahnen zu bauen, zu welchem Zweck im Reichsbudget des Jahres 1895 10 Millionen Rubel assignirt waren. Die Gesammtausdehnung dieser genehmigten Linien übersteigt 1500 Werst. Zu erwähnen wäre ferner noch, dass im Laufe des Jahres 1895 der Bau der Eisenbahnen, die in früheren Jahren genehmigt wurden, mit grossem Eifer betrieben wurde, und zwar: an der Transbaikal-Eisenbahn — von Myssowaja bis Stretensk 1057 Werst, an der Westsibirischen Bahn — von Tscheljabinsk bis zum Ob 1332 Werst, von Jekaterinburg bis Tscheljabinsk — 227 Werst und bis zur Anfahrt am Irtysch — 4 Werst, an der Mittelsibirischen Bahn — vom Ob bis Irkutsk 1723 Werst, die Zweigbahn nach Tomsk und andere Zweigbahnen — 870 Werst, an der Ussuribahn — von Wladiwostok bis Iman 387 Werst, von Iman bis Chabarowsk 330 Werst und zur Anfahrt am Amur — 6 Werst. Ferner schreiten die Arbeiten an der 935 Werst langen Linie Perm-Kotlas rüstig vorwärts, mit dem Bau der Linie von Ssamarkand bis Andishan (515 Werst) ist ebenfalls begonnen worden. Zum Schluss des Jahres 1895 waren im Bau begriffen und für den Bau genehmigt über 12.350 Werst neuer Eisenbahnen, so dass nach Beendigung derselben das russische Eisenbahnnetz eine Gesammtausdehnung von 46.000 Werst haben wird. Die Finnländischen Eisenbahnen, deren Ausdehnung, 2244 Werst beträgt, sind in den 46.000 Werst nicht enthalten.

Spanien. (Betriebseröffnungen im Jahre 1895.) Im Jahre 1895 wurden 635 km neuer Bahnen eröffnet. Es haben eröffnet: 1. die Gesellschaft Madrid-Saragossa-Alicante die Linie Valladolid-Ariza (255 km); 2. die Südspanische Eisenbahngesellschaft die Strecken Baëza-Quesada und Guadix-Almeria (154 km); 3. die Saragossa-Mittelmeer-Eisenbahngesellschaft die Strecke Puebla de Hijar-Alcaniz (32 km); 4. die Bergwerks- und Hüttengesellschaft von Penarroya die Schmalspurbahn Penarroya-Fuenta del Arco (69 km); 5. die Eisenbahngesellschaft Elgoibar-Deva-San Sebastian die schmalspurige Strecke San Sebastian-Zaranz (26 km); 6. die Eisenbahngesellschaft Olot-Gerona die schmalspurige Strecke Gerona-Amer (23 km); 7. die Eisenbahngesellschaft Grao de Valencia-Turis die Strecken Picasent Carlet (18 km) und Carlet-Alberique (13 km); 8. die Eisenbahngesellschaft Santander-Cabezon de la Sal diese 45 km lange Schmalspurbahn; ausserdem 9. die Rio Tinto-Gesellschaft ihre bereits seit 1865 für den Privatgebrauch im Betriebe befindliche Bahn Rio Tinto-Huelva (85 km) für den öffentlichen Verkehr.

Schiffahrt.

Bureau „Veritas“. (Unfälle zur See im Monate Februar.) Die Administration des Bureau „Veritas“ hat die Liste der Seeunfälle veröffentlicht, welche im Laufe des Monates Februar zur Anzeige gelangt sind. Wir entnehmen dieser Publication folgende statistische Daten: Verlust an Seglern: 18 amerikanische, 2 dänische, 4 deutsche, 18 englische, 4 französische, 1 griechischer, 2 italienische, 1 niederländischer, 9 norwegische, 4 schwedische, zusammen 63. In dieser Zahl sind 6 vermisste Schiffe mit inbegriffen. Verlust an Dampfern: 1 amerikanischer, 1 belgischer, 15 englische, 1 französischer, 1 griechischer, 1 portugiesischer, zusammen 20. Ursachen der Verluste an Seglern: Strandung 41, Feuer 1, gescheitert 2, abandonnirt 9, condemnirt 4, vermisst 6, zusammen 63. Ursachen der Verluste an Dampfern: Strandung 9, Zusammenstoss 6, Feuer 2, gescheitert 1, abandonnirt 1, condemnirt 1, zusammen 20.

„Adria“, kgl. ungarische Seeschiffahrts-Actiengesellschaft. (Ordentliche Generalversammlung.) Am 28. März fand in Budapest unter Vorsitz des Directionspräsidenten Grafen Stefan Szapáry die diesjährige ordentliche Generalversammlung der Actionäre der „Adria“, kgl. ungarische Seeschiffahrts-Actiengesellschaft, statt. Nach Constatirung der Beschlussfähigkeit der Versammlung gelangte der Bericht der Direction über die Gestion im Betriebsjahre 1895 zur Verlesung. Dieser verweist darauf, dass die im vorjährigen Berichte angekündigten Ersparnisse (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 8 ex 1895) in den verschiedenen Zweigen der Administration im abgelaufenen Geschäftsjahre thatsächlich erzielt wurden, und nur diesem Umstande hat es die Gesellschaft zu danken, dass es gelungen ist, eine sogar etwas günstigere Bilanz als für das vorhergegangene Geschäftsjahr vorlegen zu können. Die Direction legt diesem Resultate umso grösseren Werth bei, als dasselbe bei dem Umstande, dass der Frachtenmarkt keine wesentlichen Aenderungen aufweist und der Verkehr gegen 1894 sogar um etwas zurückblieb, zu der Annahme berechtigt, dass mit Eintritt besserer Geschäftsverhältnisse auch auf eine wesentliche Steigerung der Geschäftsresultate mit Sicherheit gerechnet werden kann. Die Bilanz schliesst mit Hinzurechnung des vorjährigen Gewinnvortrages von fl. 18.404·35 mit einem Reingewinn von fl. 342.734·29, ist daher um fl. 19.222·65 günstiger als im Vorjahre. Der Gesammtverkehr des Jahres 1895 belief sich auf 544.138 t gegen 609.692 t des Vorjahres. Die Gesellschaft ist ihren Verpflichtungen gegenüber der Regierung auch in diesem Jahre voll nachgekommen, und wurde die bedungene Zahl der Fahrten auch heuer überschritten. Aus- und Einfahrten vollführten die Dampfer der „Adria“ im Berichtsjahre 523, wovon 264 Fahrten auf die Ausreise von Fiume und 259 Fahrten auf die Heimreise nach dem Mutterhafen entfallen; mit den eigenen Schiffen hat die „Adria“ 940.706 Seemeilen zurückgelegt, entgegen 938.114 Seemeilen des Vorjahres. Auch im abgelaufenen Jahre hat die gesellschaftliche Flotte keine grösseren Seeunfälle zu verzeichnen. Für durch einzelne kleinere Havarien verursachte Schäden wurde die Gesellschaft von ihren Versicherern entschädigt. Weiter meldet der Bericht, dass alle aus dem Fiumaner Magazinsbrande vom 13. August 1894 herrührenden Schadenangelegenheiten geordnet sind, wobei die „Adria“ nur ein verhältnissmässig geringes Opfer zu tragen hatte. Der Bau des Palais der Gesellschaft in Fiume schreitet programmgemäss vorwärts, und wird dasselbe mit Ende dieses Jahres beziehbar sein. Es ist schon heute mit ziemlicher Sicherheit vorauszusehen, dass es der Direction gelingen wird, die Localitäten derart zu vermiethen, um eine entsprechende Verzinsung der in diesem Baue investirten Capitalien zu sichern. Weiter wurde der Gesellschaft ein passendes Grundstück im Freihafen von der Regierung überlassen, auf welchem die Gesellschaft ein ihren Bedürfnissen vollkommen entsprechendes Magazin mit dem Kostenaufwand von fl. 26.100 errichten liess. Der Bericht bespricht nun die einzelnen Posten der Bilanz. Die Post Creditoren zeigt gegen das Vorjahr eine Verminderung von fl. 308.583·25. Die Voraussetzung, dass diese schwebende Schuld bereits bis Ende 1896 gänzlich amortisirt sein wird, dürfte nicht in Erfüllung gehen, da der Palaisbau in Fiume die sich im laufenden Jahre ansammelnden Baarvorräthe in grösserem Masse in Anspruch nehmen wird, doch glaubt die Direction, annehmen zu können, dass mit Ende 1897 die Post Creditoren mit keinem namhaften Betrag mehr in der Bilanz figuriren wird. Bezüglich

Verwendung des in der vom Handelsminister genehmigten Bilanz ausgewiesenen Gewinnes von fl. 342,734 29 macht die Direction nachstehende Vorschläge: dass dem Reservefonds zugeführt werden fl. 16.216·50, dass der Coupon Nr. 5 der Actien vom 1. April l. J mit fl. 10 eingelöst werde, gleich fl. 250.000, dass eine 10percentige Tantième im Betrage von fl. 18.311·34 der Direction ausbezahlt werde, weiter der Pensionsfonds mit fl. 3400, der Reservefonds mit weiteren fl. 5783·50, der Assecuranzreservefonds mit fl. 46.670·67 dotirt und der Betrag von fl. 2352·28 auf neue Rechnung übertragen werde. Nach Kenntnissnahme und Genehmigung des Berichtes wurde gemäss den Anträgen der Direction beschlossen, vom Reingewinne von fl. 342.734·29 nach Dotirung der Reserve- und des Pensionsfonds und nach Ausscheidung der Tantièmen den Betrag von fl. 250.000 zur Bezahlung einer Dividende von fl. 10 per Actie zu verwenden und fl. 2352·28 auf neue Rechnung vorzutragen. Der Assecurationsfonds der Gesellschaft hat die Höhe von fl. 600.000 erreicht, während der ordentliche Reservefonds auf fl. 490.000 angewachsen ist. Nach Ertheilung des Absolutoriums wurde der Werth der Präsenzmarken der Direction mit zusammen fl. 6000 und das Honorar der Aufsichtsräthe mit je fl. 400 festgestellt. Schliesslich wurden die bisherigen Mitglieder der Direction und des Aufsichtsrathes wiedergewählt. Kurz nach der Generalversammlung constituirte sich die Direction, und es wurden Graf Stefan Szapáry zum Präsidenten, ferner Konrad v. Burchard-Bélavári und Alexander Ritter v. Lederer zu Vicepräsidenten wiederberufen.

Quarantainenachrichten.

Constantinopel. Zufolge Conseilsbeschlusses wurde die ärztliche Visite gegen ägyptische Häfen des Mittelländischen Meeres aufgehoben.

Madrid. Herkünfte von Alexandrien werden zur freien Gemeinschaft zugelassen.

Sofia. Die bulgarische Regierung hat die ärztliche Visite aller Schiffe angeordnet, welche aus russischen oder türkischen Schwarze Meer-Häfen in bulgarischen Häfen einlaufen und in Sulina nicht schon ärztlich untersucht worden sind. Wurde in den genannten Schiffen das Sod- und Trinkwasser in Sulina nicht durch frisches ersetzt, so hat dies in dem ersten bulgarischen Hafen zu geschehen, der angelaufen wird.

Hongkong. In Folge des Auftretens der Beulenpest in Hongkong werden alle von dort kommenden Schiffe, welche Chinesen an Bord haben, in Singapore einer zehntägige Quarantaine unterzogen.

Verschiedene Mittheilungen.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des LXXI. Stückes.) Das am 4. April herausgegebene LXXI. Stück enthält unter

Nr. 2119: Kundmachung der k. k. Statthalterei für das Küstenland vom 28. März 1896, Z. 6454/IV, betreffend die Beschränkung der Einfuhr von Klauenthieren aus Ungarn in das Küstenland.

Nr. 2120: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Salzburg vom 29. März 1896, Z. 3718, betreffend die Beschränkung der Einfuhr von Klauenthieren aus Ungarn nach Salzburg.

Nr. 2121: Verzeichniss der von der Lungenseuche betroffenen Sperrgebiete in Oesterreich-Ungarn, aus welchen die Einfuhr von Rindvieh auf Grund des Artikels 5 des Viehseuchen-Uebereinkommens vom 6. December 1891, sowie Ziffer 5 des Schlussprotokolles zu untersagen ist.

Generalversammlungen.

23. März: Localbahn Mori-Arco-Riva am Gardasee.
28. „ Localbahn Unzmarkt - Mauterndorf (constituirende Generalversammlung).
31. „ Ungarische Westbahn.
9. April: Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn.
15. „ Allgemeine Waggonleih-Gesellschaft.
16. „ Internationale Waggonleih-Actiengesellschaft.
28. „ Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft.

Actien-Abstempelung.

Prag-Duxer Eisenbahn-Stammactien. Die Besitzer dieser Stammactien werden aufgefordert, ihre Actien behufs Abstempelung auf den Nominalbetrag per ö. W. fl. 100 vom 1. April ab einzureichen. Die auf die Stammactien entfallenden Dividenden können vor erfolgter Abstempelung nicht behoben werden.

Lagerhaus-Angelegenheiten.

Oeffentliches Lagerhaus und Freilager Wien, II., Franzensbrückenstrasse.

Monat März 1896.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waaren	Stand am ersten März 1896	Eingelagert (vom ersten bis letzten März)	Ausgelagert (vom ersten bis letzten März)	Stand am letzten März 1896
	in metrischen Centnern (bei Spiritus in Hektolitergraden)			
Ingesammt	93.945	26.699	26.014	94.630
Darunter wichtige Waaren:				
Fettwaaren	2.498	503	306	2.695
Kaffee	2.828	992	696	3.124
Wein	6.237	2.358	3.486	5.109
Zucker	60.460	19.773	16.833	63.400
Diverse	21.922	3.073	4.693	20.302
Assecuranzwerth . . fl.	3,611.710	999.520	942.130	3,669.100

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

	Stand am ersten März 1896	Ausgegeben, bezw. abgesondert übertragen (vom ersten bis letzten März)	Zurückgelangt (vom ersten bis letzten März)	Stand am letzten März 1896
Lagerscheine:				
Stück	39	1	4	36
Versicherungswerth . fl.	81.400	1.000	7.000	75.400
Abgesondert übertragene Warrants:				
Stück	—	—	—	—
Versicherungswerth . fl.	—	—	—	—
Lombardbetrag . . . fl.	20.900	—	2.900	18.000

Oeffentliches Lagerhaus und Freilager Wien, II., Praterquai.

Monat März 1896.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waaren	Stand am ersten März 1896	Eingelagert (vom ersten bis letzten März)	Ausgelagert (vom ersten bis letzten März)	Stand am letzten März 1896
	in metrischen Centnern (bei Spiritus in Hektolitergraden)			
Insgesammt	48.391	100	20.827	27.664
Darunter wichtige Waaren:				
Weizen	17.916	—	4.105	13.811
Hafer	16.514	100	13.014	3.600
Gerste	3.102	—	498	2.604
Reps	4.251	—	—	4.251
Diverse	6.608	—	3.210	3.398
Assecuranzwerth . . fl.	381.660	650	144.070	238.240

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

	Stand am ersten März 1896	Ausgegeben, bezw. agesondert übertragen (vom ersten bis letzten März)	Zurückgelangt (vom ersten bis letzten März)	Stand am letzten März 1896
Lagerscheine:				
Stück	1	—	1	—
Versicherungswerth . fl.	1.520	—	1.520	—

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischer Eisenbahnverband.

Ausnahmetarif für Lebensmittel in Eilfracht. Einbeziehung der Station Budapest-Józsefváros etc.

Am 30. April 1896 wird die Station Budapest-keleti pályaudvár (Ostbahnhof) für den Eilgut-Auf- und Abgabsverkehr geschlossen, dagegen die Station Budapest-Józsefváros am 1. Mai 1896 für den Eilgut-Auf- und Abgabsverkehr — mit Ausnahme zollpflichtiger Sendungen — eröffnet.

Es ist daher in dem vom 1. December 1893 giltigen Ausnahmetarif für Lebensmittel in Eilfracht des Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Eisenbahnverbandes die Station Budapest-keleti pályaudvár zu streichen und an deren Stelle die Station Budapest-Józsefváros mit den für erstgenannte Station bestehenden Taxen nachzutragen.

Wien, am 8. April 1896. [248]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Schweizerisch-Oesterreichisch-Ungarischer Transitverkehr.

Nachtrag I zum Tarife vom 1. Februar 1874.

Mit Giltigkeit vom 1. Mai 1896 tritt der Nachtrag I zu dem vom 1. Februar 1874 giltigen Tarife für den directen Güterverkehr zwischen Genf transit und Verrières transit einerseits und Wien (K.E.B. und K.F.J.B.), Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, dann Stationen der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft und der königl. Ungar. Staatseisenbahnen andererseits in Kraft.

Derselbe enthält:

I. Aenderung des Titels des Tarifes;
II. Aenderung des Reglements;
III. Tarifvorschriften;
IV. Aenderungen und Ergänzungen der Waarenclassification;
V. Aenderungen und Ergänzungen des allgemeinen Tarifes und der Specialtarife;
VI. Aufhebung der Reductionstabellen;
VII. Bestimmungen über die Güterabfertigung in den einzelnen Budapester Bahnhöfen;
VIII. zollämtliche Behandlung der nach Budapest bestimmten Güter, welche nicht an der Grenze verzollt werden;
IX. Kilometerzeiger und Lieferzeittabelle.

Hiedurch werden ausser Kraft gesetzt:

1. Das Reglement für den Transport von Gütern auf Seite 3—18 und die Tarifvorschriften auf Seite 73 bis 76 des Haupttarifes;
2. der bisherige Inhalt der Waarenclassification und der Tariftabellen des Haupttarifes, insoweit hiefür im gegenwärtigen Nachtrage andere Angaben vorgesehen sind;
3. die Nachträge I—XIII, soweit sie nicht bereits aufgehoben sind;
4. alle im Instructionswege eingeführten einschlägigen Frachtsätze und Bestimmungen.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen und Stationen zum Preise von 40 Heller = 40 Centimes für das Stück erhältlich.

Wien, am 8. April 1896. [249]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Galizisch-Ungarischer Gemeinschaftsverkehr.

Einführung des Nachtrages III zu den Kartirungssätzen vom 1. September 1894.

Mit 1. Mai 1896 gelangt zu den Kartirungssätzen bis und von den galizisch-ungarischen Uebergangspunkten für den directen Güterverkehr zwischen den Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen (Linien in Galizien und der Bukowina) einerseits und den Stationen der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen andererseits der Nachtrag III zur Einführung.

Derselbe enthält:

I. Aenderung bezüglich des Eilgutverkehres mit den Budapester Bahnhöfen;
II. Einbeziehung der Station Báránd für den allgemeinen Güterverkehr;
III. Einbeziehung der Station Sajó-Szt.-Peter in den Ausnahmetarif XIX.
IV. Kartirungssätze für Glaswaaren der Classen A und B im Verkehre mit den Stationen Pálfalva und Sajó-Szt.-Peter.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen, bezw. im Wege der Verbandsstationen zum Preise von 15 kr. per Exemplar erhältlich.

Wien, am 4. April 1896. [250]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Directer Personenverkehr nach Budapest anlässlich der Millenniums-Ausstellung.

Abänderung des Einführungstermines der Hefte II und III des bezüglichen Tarifes.

Die Hefte II und III des Tarifes für den directen Personenverkehr nach Budapest anlässlich der Millenniums-Ausstellung dortselbst, welche im „Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt“ Nr. 38 vom 4. April 1896 mit Wirksamkeit vom 15. April 1896 verlautbart wurden, gelangen erst mit 25. April 1896 zur Einführung.

Wien, am 8. April 1896. [251]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Eröffnung einer Haltestelle.

Am 12. April 1896 wird die Haltestelle Wettmannstetten bei Wächterhaus Nr. 16, zwischen den Stationen Preding-Wieselsdorf und Gross-Florian auf der Linie Lieboch—Wies der Graz-Köflacher Bahn, für den Personenverkehr und beschränkten Gepäcksdienst eröffnet.

Wien, am 2. April 1896. [252]

Oesterreichisch-Ungarisch-Rumänischer Eisenbahnverband.

Einführung des Nachtrages III zum Tarif-Theil II, Heft 1.

Der am 1. Mai 1896 in Kraft tretende Nachtrag III zum Heft 1 des Tarifes, Theil II, für den vorbezeichneten Eisenbahnverband wird unter Anderem, nicht wie verlautbart, die Aufhebung, sondern die Abänderung des Artikelverzeichnisses und der besonderen Bestimmungen des Ausnahmetarifes Nr. 3 (Eisen und Eisenwaaren) enthalten, wogegen die Frachtsätze dieses Ausnahmetarifes auch fernerhin unverändert in Kraft bleiben.

Wien, am 9. April 1896. [253]

Die Direction der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
auch im Namen der übrigen betheiligten Verwaltungen.

Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Tägliche Schiffsverbindung (Abfahrt 7 Uhr Früh mitteleuropäische Zeit) ab Wien-Weissgärber und Wien-Praterquai nach Budapest. Rückfahrt nach Wahl via Marchegg oder Bruck a. d. L. nach Wien-Nordbahnhof oder Wien-Staatsbahnhof.

Ab 26. April 1896 werden anlässlich der Millenniums-Ausstellung in Budapest combinirte Tour- und Retourkarten Wien-Budapest zur Ausgabe gebracht. Diese Tour- und Retourkarten haben 14tägige Giltigkeit, gerechnet vom Abfahrtstage von Wien, und berechtigen sowohl auf der Schiffsstrecke als auf der Bahnstrecke zur einmaligen Fahrtunterbrechung innerhalb der Giltigkeitsdauer.

Fahrpreise:

			fl. B.-N.
Wien-Budapest,	I. Platz Schiff	Personenzug	13.—
Budapest-Wien,	I. Classe Bahn		
Wien-Budapest,	I. Platz Schiff	Personenzug	10.20
Budapest-Wien,	II. Classe Bahn		
Wien-Budapest,	I. Platz Schiff	Schnellzug	12.—
Budapest-Wien,	II. Classe Bahn		
Wien-Budapest,	II. Platz Schiff	Personenzug	7.—
Budapest-Wien,	III. Classe Bahn		

Den mit Personenzugskarten versehenen Reisenden steht es frei, ab Budapest den Schnellzug oder eine höhere Wagenclasse gegen Aufzahlung der bei der Bahn für normale Fahrkarten vorgesehenen Gebühren zu benützen. — Zwei Kinder unter 10 Jahren können mit einer combinirten Tour- und Retourkarte fahren. Einzelne Kinder unter 10 Jahren geniessen keine Ermässigung.

25 kg Freigepäck wird nur auf der Schiffsstrecke gewährt.

Wien, am 8. April 1896. [254]

Sonstige Nachrichten.

Umladung von unter dem Bande der Consumabgabe stehenden Zuckererzeugnissen beim Transporte auf den österr. Eisenbahnen. (Handhabung der einschlägigen Vorschriften.) Ein von der geschäftsführenden Verwaltung der Eisenbahn-Directoren-Conferenz gestelltes Ansuchen wegen entsprechender Anweisung der Finanzbehörden in Betreff der Handhabung der Vorschrift über die Umladung der unter dem Bande der Consumabgabe stehenden Zuckersendungen hat dem k. k. Finanzministerium Veranlassung gegeben, die unterstehenden Finanzbehörden zu verständigen, dass die Bestimmungen des F.-M.-E. vom 7. October 1893, Z. 40.713 (R.-G.-Bl. Nr. 151, V.-Bl. Nr. 48), betreffend die Umladung von unter dem Bande der Consumabgabe stehenden Zuckererzeugnissen auf dem Transporte, stets dann Anwendung zu finden haben, wenn die Umladung von dem Versender, bezw. Frachtenführer vorher rechtzeitig unter Angabe des Ortes und des Zeitpunktes der nächstgelegenen Finanzwach-Abtheilung angezeigt werden kann (Punkt b des Erlasses), und dass daher nur in jenen Fällen, in welchen diese Voraussetzung erwiesenermassen nicht zutrifft, die im Sinne des § 160 der Zoll- und Monopolsordnung erstattete Anzeige als genügend angesehen werden darf.

Der § 160 der Zoll- und Staatsmonopols-Ordnung hat folgenden Wortlaut:

„Alle Ereignisse, durch welche

a) die Nothwendigkeit herbeigeführt wird, von der vorgezeichneten Strasse abzuweichen, die Waare ausser einer amtlichen Niederlage abzulegen oder umzuladen, oder die zum Eintreffen bei einem Zollamte auf der Bollete eingeräumte Zeitfrist zu überschreiten, oder durch welche

b) die Beschaffenheit der Waare oder das angegebene Gewicht geändert, der äussere Umschlag der Waarenbehältnisse beschädigt, der Verschluss verletzt oder unkenntlich gemacht, die Bezeichnung der Päcke oder Behältnisse verwischt oder vertilgt wird, müssen unverzüglich dem nächsten Zollamte oder der nächsten, zur Verwaltung der politischen Geschäfte bestellten Obrigkeit, im Falle diese näher gelegen ist, angezeigt werden.

Von der Obrigkeit ist die Richtigkeit der angegebenen Thatsache zu erörtern und dem Waarenführer über die Anzeige, dann über das Erhobene die Bestätigung zu ertheilen.

Mit derselben hat sich der Waarenführer bei dem nächsten Zollamte auszuweisen. Das letztere pflegt hierüber, oder im Falle die Anzeige unmittelbar daselbst eingebracht wird, über dieselbe die weitere Amtshandlung.“ [E.-M.-Z. 1729/I.]

Südwestdeutsch-Schweizerischer Eisenbahnverband. (Verlegung des Einführungstermines für das neue Tarifheft II F.) Das auf den 1. April 1896 angekündigte neue Tarifheft II F. für den Verkehr zwischen Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirkes St. Johann-Saarbrücken einerseits und der Ostschweiz andererseits wird voraussichtlich erst am 1. Mai 1896 in Kraft treten. Die jetzigen Tarifhefte II F. und III F. bleiben bis dahin bestehen.

— (Aenderung einer Stationsbezeichnung.) Die in den Tarifheften II A., II B., II C., II D., II E., II F. und II G. im Transittarif für Getreide und Baumwolle ab Mannheim u. s. w. nach der Ostschweiz, sowie im Cementtarif ab Heidelberg nach der Ostschweiz aufgeführte Station Zell der Tössthalbahn führt fortan die Bezeichnung „Remismühle-Zell“. Die Frachtbriefe über Sendungen nach dieser Station haben ausschliesslich die neue Bezeichnung zu tragen.

— (Verlegung des Einführungstermines für das neue Tarifheft I B.) Das angekündigte neue Heft I B. der südwestdeutsch-schweizerischen Gütertarife (Verkehr mit der Mittel- und Westschweiz wird voraussichtlich erst am 1. Mai 1896 in Kraft treten. In Folge dessen bleibt das jetzige Tarifheft I B. noch bis zum 30. April 1896 in Geltung.

Reexpeditionstarif für Flachs und Hanf ab Königsberg und ab Elbing. (Nachtrag IV.) Mit Geltung vom 1. April 1896 wurde der IV. Nachtrag herausgegeben. Er enthält Aufnahme neuer Stationen in den Tarif und Berichtigungen.

Tarif für die Zuschlagstaxen der Orient-Expresszüge. (Nachtrag I.) Zum Tarife für die bei Benützung der Orient-Expresszüge zu erhebenden Zuschlagstaxen der Schlafwagen-Gesellschaft ist am 1. April 1896 ein Nachtrag I in Geltung getreten.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
755	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Bahnen	Holz der Pos. H-19 der Güterclassification des Tarifes Theil I	Mszana dolna	Austerlitz	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1896	Ost-Nordwest-Oesterreichischer Eisenbahn-Verband, Theil II, Heft 2 vom 1. Jänner 1894	Bestehen keine directen Frachtsätze	kr. 63·0		Im Kartirungswege		
					Gaya					66·9				
					Strassnitz					66·0				
					Ungar.-Ostra					63·9				
					Znaim					80·0				
756	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Kohlen, mineralische	Sämmtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Kohlengruben des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der im Privatbesitze befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau (K.O.B.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere	Austerlitz	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 5000 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis Ende December 1896	Ausnahmetarif für den Oesterr. Kohlen-Verkehr vom 1. Jänner 1896	64·8 Heller	60·8 Heller	4·0 Heller	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	Die nebenbezifferten Frachtnachlässe werden aus den Gebührenantheilen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn getragen
				M.-Ostran					Heller 64·2	Heller 60·8	Heller 3·4			
757	Buschtěhrader Eisenbahn	Betheiligten Verwaltungen	Braunkohle in vollen Wagenladungen als Frachtgut	Dassnitz	Budapest-dunaparti teherpályaudvar Budapest-Ferenczváros*) Budapest-Lipótváros Budapest-nyugoti pályaudvar	1. Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht der Sendung, mindestens aber für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. 2. Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. *) Die Frachtsätze für die Abgabe von Kohlensendungen nicht eingerichtete Station Budapest-Ferenczváros haben nur für Sendungen der nächst dieser Station etablirten und mit derselben in directer Schienenverbindung stehenden Gasanstalt Giltigkeit	Vom 15. April 1896 bis auf Weiteres, längstens aber bis 31. December 1896	Localgütertarife der betheiligten Verwaltungen	Bestehen keine directen Frachtsätze	kr. ö. W. 103·2		Im Kartirungswege		
				Zieditz						104·5				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
758	Kaschau-Oderberger Eisenbahn		Laut Waarenclassification des Tarifes, Theil I in die Classe B gehörige Eisenwaaren	O d e r b e r g	Ruttka transit	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Sendungen müssen auf den Linien der kgl. Ungarischen Staatsbahnen mindestens 300 km durchlaufen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	L o c a l t a r i f	42·3 kr.	29·0 kr.	13·3 kr.	Im Rückvergütungswege	Gegen auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende Duplicat-Frachtbriefe, vorzulegen spätestens bis Ende März 1897	Für in Oderberg aus Deutschland eintretende Sendungen wird an Ueberfuhrsgebühr 3·8 kr. pro 100 kg separat zur Aufrechnung gelangen
759	Eisenbahn Wien-Aspang		Kohle, mineralische, von Agendorf provenirend	Wr.-Neustadt transit	Biedermannsdorf	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens aber für das Ladegewicht des verwendeten Wagens	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localgütertarif	12·3 Kreuzer ö. W.	7·0 Kreuzer ö. W.	5·3 Kreuzer ö. W.	K a r t i r u n g		Der nebige Frachtsatz hat auch für die mit der Station Biedermannsdorf in Geleiseverbindung stehenden Ziegelwerke Biedermannsdorf und Guntramsdorf Giltigkeit, und ist für die Ueberführung keine besondere Gebühr einzuheben
760	Eisenbahn Wien-Aspang		Getreide (Gerste)	Maria-Lanzendorf	Traiskirchen	Bei Aufgabe in beliebigen Mengen inclus. Auf- und Ablegegebühr	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localgütertarif	Kreuzer ö. W. 11·0 10·3	6·5	4·5 3·8	Kartirung		
761	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	a) Petroleum, roh und raffinirt, Blau- und Grünöl, ferner Mineraltheer und mineralische Schmieröle b) Petroleum-Naphtha (Benzin aus Erdöl, destillirt)	Oderberg (K.F.N.B.) via Gänserndorf—Marchegg	Wien (Staatsbahnhof) loco	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der für den Ausnahmetarif für Petroleum etc., giltig vom 1. September 1891 (resp. vom 1. Jänner 1894) bestehenden besonderen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Ausnahmetarif für Petroleum etc., giltig vom 1. Jänner 1894	Besteht kein directer Frachtsatz	ad a) 40·6 Kreuzer ad b) 43·4 Kreuzer		Im Kartirungswege		Auf diese Transporte findet die im Verordnungs-Blatte Nr. 143 ex 1895 unter Post Nr. 2246 publicirte Frachtbegünstigung keine Anwendung

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
762	Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft		Mauerziegel und Torf	Parsch	St. Leonhard	Bedingungslos	Bis Ende December 1896	Tarif vom 1. April 1896, betreffend den directen Verkehr zwischen den Stationen der Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft und denen der k. k. österr. Staatsbahnen	8·5	6·5	2·0	Im Rückvergütungswege	Vorlage der Frachtbriefe bis spätestens Ende Jänner 1897	
763	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Bier der Pos. B-14 der Güterclassification des Tarif-Theiles I als Eilgut	Laun Wittingau	Prag (St.B.) Wyšehrad Smichow Wiesa-Oberleutendorf Klostergrab Teplitz-Waldthor Wien II K.F.J.B. Prag (St.B.) St. Pölten	Bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens a) 5.000 kg b) 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1896	Localtarif	Kreuzer ö. W. a) und b) 68 62 62 25 31 38 121 97 121	a) / b) 58 / 55 53 / 51 53 / 51 22 / 22 27 / 27 33 / 31 102 / 98 82 / 79 102 / 98	a) / b) 10 / 13 9 / 11 9 / 11 3 / 3 4 / 4 5 / 7 19 / 23 15 / 18 19 / 23	Im Kartirungswege		
764	Südbahn-Gesellschaft		Cement, Ziegel, Bruchsteine und Quadern	Leoben S.B. transit	Graz S.B.	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Abladen durch Organe der k. k. österr. Staatsbahnen. Sendungen müssen für Regiezwecke der k. k. österr. Staatsbahnen bestimmt und an deren Organe adressirt sein	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarif	Verschieden	22 Heller	Verschieden	Im Kartirungswege		
765	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Baumwolle, rohe	Triest und Fiume	Myslowitz transit	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den verwendeten Wagen und Frachtbrief. Sendungen müssen mit directen nach Sosnowice lautenden Frachtbriefen zur Aufgabe gelangen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Triest-Fiume-Norddeutscher Verbandsgütertarif Theil II vom 1. Jänner 1896	349 Pfennig D. R.-W.	210 Heller Kronenwährung	Verschieden je nach dem Coursstande	Im Kartirungswege		

Spalte	Inhalt
1. Fortlaufende Nummer	766
2. Die Publication erfolgt von der	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen
3. und im Namen der	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn, Südbahn-Gesellschaft, Böhm. Nordbahn-Gesellschaft, Buschtěhrader Eisenbahn. Aussig-Teplitzer Eisenbahn, Eisenbahn Wien-Aspang, Böhm. Commercialbahnen und Kaschau-Oderberger Eisenbahn
4. Das Zugeständniss wird für Artikel	1. Kleie, Klee, Kleehen, Futterkräuter, Futterrüben, Häckerling, Häcksel, Kaff, Ohm, Spreu, Schläupe, Spülicht, Trähern, Trestern, Malzkeime, Oelkuchen und Oelkuchenmehl; 2. Heu und Stroh; 3. Holzwolle, Torf- und Waldstreu
5. für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von – nach	Rücksichtlich der Localbahnstrecken der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft und der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, ferner der Localbahnstrecken der Böhmischen Nordbahn-Gesellschaft: Böhm.-Kamnitz—Steinschönau und Röhrsdorf—Zwickau i. B., der Strecken der Böhm. Commercialbahnen und der österreichischen Linien der Kaschau-Oderberger Eisenbahn Rücksichtlich der Aussig-Teplitzer Eisenbahn und der Eisenbahn Wien-Aspang Rücksichtlich der Haupthahnstrecken der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn und der Böhm. Nordbahn-Gesellschaft, incl. der Localbahn Schluckenau-Nixdorf, dann der österr. Linien der Südbahn-Gesellschaft, sowie der Linien der Buschtěhrader Eisenbahn Rücksichtlich der im Abschnitte A des Localgütertarifes der k. k. österr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 1 und 2, aufgeführten Bahnlinien
6. macht bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Aufgabe als Frachtgut mit von der Versandt- bis zur Bestimmungsstation direct lautenden Frachtbriefen, auf welchen eine Gemeinde der vom Mäusefrass heimgesuchten Gerichtsbezirke Aussig, Bilin, Brüx, Buchau, Duppau, Dux, Falkenau. Görkau, Jechnitz, Kaaden, Karbitz, Karlsbad, Komotau, Leitmeritz, Lobositz, Lnditz, Petschau. Podersam, Postelberg, Saaz, Teplitz. Wegstädtl, Weisswasser, Neu-Benatek, Beraun, Jungbunzlau, Brandeis a. E., Böhm.-Brod, Frauenberg, Hořovic, Münchengrätz, Eule, Karolinenthal, Kladno, Kolin, Schwarz-Kosteletz, Kauřim, Pürglitz, Libochowitz, Lomnic bei Wittingau, Laun, Melnik, Rakonitz, Raudnic, Říčan, Schlan, Smichow, Neu-Straschitz, Wittingau, Unhošt, Welwarn, Veseli, Zbirov und Königsaal in Böhmen als Empfängerin zu erscheinen hat. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen, ferner **Abfuhr der Sendungen in der Bestimmungsstation mittelst Strassenfahrzeugen.** Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken, sofern denselben diese Leistungen nicht ohnedem schon nach den allgemeinen Tarifbestimmungen obliegen. Ueber den Vollzug dieser letzteren Leistungen, sowie darüber, dass die Sendungen vom Bahnhofe der Bestimmungsstation der vorstehenden Bedingung gemäss abgeführt wurden, sind bahnämtliche Bestätigungen auf den betreffenden Frachtbriefen einzuholen, was bezüglich des Aufladens sogleich bei der Aufgabe, hinsichtlich des Abladens und der Abfuhr der Sendungen aber sogleich beim Bezuge zu geschehen hat
7. und gilt in der Zeit	Vom 23. April 1896 bis auf Weiteres, längstens bis 31. Juli 1896
8. Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht – Bezeichnung	Localtarife der betheiligten Bahnen
9. Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Verschieden
10. Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	0·15 kr. – 0·13 kr. – Für die Artikel ad 1. und 3.: 0·13 kr.; für die Artikel ad 2.: für Entfernungen auf jeder einzelnen Bahn bis 200 km 0·13 kr., über 200 km 0·10 kr. – Für Entfernungen bis zu 200 km 0·10 kr., von über 200 km 0·08 kr. pro 100 kg und 1 km einschliesslich der Manipulationsgebühr bei Wahrung der Minimal-Frachtgebühr von ö. W. fl. 4·— pro Frachtbrief und Wagen
11. Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Verschieden
12. Art der Durchführung	Im Rückvergütungswege
13. Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Gegen die bis längstens Ende September 1896 durch die als Bestellerin und Empfängerin der Sendungen auftretende Gemeinde bei der Verwaltung der Empfangsbahn zu bewirkende Vorlage der betreffenden Original-Frachtbriefe, von denen jeder mit einem nach dem unten angefügten Muster in allen Theilen vorschriftsmässig ausgefertigten Cumulativ-Bestellzettel anszustatten ist. Frachtbrief und Cumulativ-Bestellzettel haben vollkommen übereinzustimmen, und darf demzufolge auch der letztere über kein grösseres Quantum als eine Wagenladung lauten. — Beide Belege werden bei Liquidirung der Refactiebeträge bahnseitig zurück behalten. Bei verspäteter Vorlage erlischt jeder Anspruch auf Vergütung
14. Besondere Bemerkungen	Diese Begünstigung gilt sowohl für den Localverkehr, als auch rücksichtlich der eigenen Strecken jeder einzelnen betheiligten Verwaltung für den directen Verkehr mit den anderen österr. Eisenbahnen, wenn es sich um Sendungen an Gemeinden der von den Mäusen verheerten, nebenstehend aufgeführten Gerichtsbezirke Böhmens handelt. Kommen hiebei getrennte Strecken des k. k. Staatsbahnnetzes zur Benützung, so wird der Frachtberechnung für dieselben die Summe der einzelnen Kilometer-Entfernungen zu Grunde gelegt. Der auf der Südnorddeutschen Verbindungsbahn bestehende Frachtzuschlag wird vorliegendenfalls nicht eingehoben. Auf der Kaschau-Oderberger Eisenbahn endlich findet die Frachtermässigung nur insolange Anwendung, als die daselbst bestehenden Ausnahmetarife nicht billiger sind

Cumulativ-Bestellzettel.

Das gefertigte Gemeindeamt in . . . . bestellt in . . . . für den Bedarf der nachbenannten Gemeindeangehörigen folgende Quantitäten an Futter-, hezw. Streuartikel:

Vor- und Zuname des Gemeindeangehörigen	Bezeichnung des Artikels	Quantum in Kilogramm	Anmerkung
	Zusammen		

Dieses Gesammtquantum wird in der Station . . . . unter der Adresse des gefertigten Gemeindeamtes nach der Station . . . . aufgegehen und in der letztgenannten Station mittelst Strassenfuhrwerkes abgeführt werden.

Das Anfladen der Sendung wird vom Absender, das Abladen derselben hingegen vom Empfänger auf eigene Kosten innerhalb der tarifmässigen Frist bewirkt.

Das Gemeindeamt verpflichtet sich gleichzeitig, das bezogene Quantum vorstehend bezeichneter Artikel nur an die genannten Gemeindeangehörigen zur Verwendung im eigenen Wirthschaftsbetriebe abzugehen.

Gemeindeamt . . . . den . . . . 1896.

L. S. Unterschrift:

Die gefertigte k. k. Bezirkshauptmannschaft bestätigt, dass das vorhezifferte Quantum bezeichneter Artikel zur Verwendung im eigenen Bereiebe der genannten Gemeindeangehörigen bestimmt und dem Wirthschaftsbetriebe derselben angemessen ist, daher hiefür die Seitens der österr. Eisenbahn-Verwaltungen ans Anlass der Mäuseverheerungen in Böhmen für die Gerichtsbezirke: Aussig, Bilin, Brüx, Buchau, Duppau, Dux, Falkenau, Görkau, Jechnitz, Kaaden, Karbitz, Karlsbad, Komotau, Leitmeritz, Lobositz, Luditz, Petschau, Podersam, Postelberg, Saaz, Teplitz, Wegstädtl, Weisswasser, Nen-Benatek, Berann, Jnngbunzlau, Brandeis a. E., Böhm.-Brod, Frauenberg, Hořovic, Münchengrätz, Eule, Karolinenthal, Kladno, Kolin, Schwarz-Kosteletz, Kauřim, Pürglitz, Libochowitz, Lomnic hei Wittingau, Laun, Melnik, Rakonitz, Raudnitz, Ričan, Schlan, Smichow, Neu-Straschitz, Wittingau, Unhošt, Welwarn, Veseli, Zhirov und Königsaal vorgesehenen Frachtermässigungen bei dem weiteren Umstande Anwendung finden können, als die obige Gemeinde dem vorstehend genannten Gerichtsbezirke . . . . angehört.

K. k. Bezirkshauptmannschaft . . . . den . . . . 1896.

L. S. Unterschrift:

Anmerkung. Der Cumulativ-Bestellzettel darf üher kein grösseres Quantum als eine Wagenladung lauten.

Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Angabe der Berichtigung, beziehungsweise Umschreibung derselben	Bemerkungen
						von	nach		
24	Nr. 22 vom 25. Februar 1896	Nr. 490	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Kohle	Littitz Littitz Nürschan Staab Staab	Arad Györ Arad Arad Györ	In der Rubrik „Bedingungen" ist nach der ersten Zeile zu setzen: „Bei Frachtzahlung für das factische Gewicht, mindestens aber für das Ladegewicht der verwendeten Wagen"	
25	Nr. 33 vom 21. März 1896	Nr. 641	K. k. General-Direction österr. Staatsbahnen	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Schlacken, und zwar: Frischfeuer-, Hammer-, Luppen-, Puddelofen-, Schweissofen-, Walzen- und eisenhältige Konverter-Schlacken	Gross-Reifling St. Pölten Weissenbach-St. Gallen	den deutschen Stationen „I nördlich vom Schnittpunkte" der Ausnahmetarife Nr. 3 A und Nr. 3 B des Ostdeutsch-Oesterr. Tarifes, Theil II, Heft 3	In der Rubrik 10 ist bei den ausgewiesenen Frachtsätzen ein Doppelstern zu machen und in der Rubrik 14 die Bemerkung „**) Giltig von der österr. Aufgabsstation bis zum Schnittpunkte"- (II Südlich vom Schnittpunkte)	

Abänderung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Angabe der Abänderung und Bezeichnung des Zeitpunktes derselben	Bemerkungen
						von	nach		
15	Nr. 151 vom 31. December 1895	Nr. 2658	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Kaschau-Oderberger Eisenbahn	Viehsalz (denaturirt, zum menschlichen Genusse nicht geeignet), in Säcken verpackt	Hall, Hallein, Aussee, Ebensee, Triest, Bochnia, Wieliczka, Dobromil und Kaczyka	allen österreichischen Stationen der Kaschau-Oderberger Eisenbahn	Die Frachtsätze sub a, b und c gelten bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1896 unter Einhaltung der gleichen Bedingungen und Modalitäten auch rücksichtlich der österreichischen Strecken der Kaschau-Oderberger Eisenbahn	

Ausserkraftsetzung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6		7	8
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der betheiligten Bahnverwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Zeitpunkt der Aufhebung	Besondere Bemerkungen
					von	nach		
17	Nr. 25 vom 3. März 1896	Nr. 549	K. k. österr. Staatsbahnen, Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutsche Verbindungsbahn, Südbahn-Gesellschaft, Böhmischen Nordbahn-Gesellschaft, Buschtěhrader Eisenbahn, Aussig-Teplitzer Eisenbahn, Eisenbahn Wien-Aspang, Böhmischen Commercialbahnen und Kaschau-Oderberger Eisenbahn	1. Kleie, Klee, Kleeben, Futterkräuter, Futterrüben, Häckerling, Häcksel, Kaff, Ohm, Spreu, Schlämpe, Spülicht, Träbern, Trestern, Malzkeime, Oelkuchen und Oelkuchenmehl; 2. Heu und Stroh; 3. Holzwolle, Torf- und Waldstreu; mit der Bestimmung für die vom Mäusefrass betroffenen Gemeinden Böhmens	rücksichtlich der Strecken der nebenstehend genannten Bahnverwaltungen		23. April 1896	Ein neues Zugeständniss für die gleichen Transporte ist im gegenwärtigen Blatte verlautbart

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 41. **Wien, 14. April 1896.** **IX. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Kundmachung des Finanzministeriums vom 25. Februar 1896,*) betreffend die Ermächtigung der Hauptzollämter II. Classe in Oswiecim und Jägerndorf zur Austrittsbehandlung von Zucker.

Die Hauptzollämter II. Classe in Oswięcim und Jägerndorf werden zur Austrittsbehandlung von mit dem Anspruche auf Ausfuhrbonification über die Zolllinie austretendem Zucker im Sinne der bestehenden Vorschriften ermächtigt.

Biliński m. p.

Erlass des Finanzministeriums vom 13. März 1896,**) betreffend die Vereinigung mehrerer Consumzuckersorten zu einer Sendung bei der unter Raumverschluss erfolgenden Ausfuhr von Consumzucker aus Zuckererzeugungsstätten über die Zolllinie.

Im Einvernehmen mit dem kgl. ungarischen Finanzministerium wird in Abänderung der Bestimmung des Abschnittes II, Z. 2 der Anlage A der Zuckersteuer-Vollzugsvorschrift vom Jahre 1888 (R.-G.-Bl. Nr. 111) gestattet, dass bei der Ausfuhr von Consumzucker aus Zuckererzeugungsstätten über die Zolllinie unter ein und demselben Raumverschlusse in einer Sendung auch verschiedene Consumzuckersorten vorkommen dürfen.

In diesem Falle müssen folgende Anordnungen genau eingehalten werden:

1. Die Einlagerung der einzelnen Zuckersorten in den Verschlussraum hat derart zu geschehen, dass die zu je einer Zuckersorte gehörigen Colli vereinigt bleiben;

2. zugleich mit der betreffenden Ausfuhrerklärung hat die Partei einen einfachen Grundriss des Eisenbahnwaggons beizubringen, aus welchem die Lagerung der zu jeder einzelnen Zuckersorte gehörigen Colli im Verschlussraum ersichtlich sein muss.

Das Versendungsamt hat den Grundriss zu prüfen und, im Falle derselbe richtig befunden wurde, diesen Umstand auf demselben zu bestätigen.

Der Grundriss hat die Sendung bis zum Austrittsamte zu begleiten.

3. In der Ausfuhrerklärung sind die Angaben bezüglich einer jeden einzelnen Zuckersorte zusammenzuziehen. Wenn daher beispielsweise eine Ausfuhrsendung aus 100 Zuckerbroden und aus 100 Kisten Würfelzucker bestehen würde, so wäre in den Rubriken 1, 3 und 9 der betreffenden Ausfuhrerklärung anzuführen: 100, 1—100, Zucker in Broden, 100, 101—200, Würfelzucker. Wird von der obigen Gestattung Gebrauch gemacht, so können selbstverständlich die einzelnen zu einer mindestens 500 kg Zucker umfassenden Sendung gehörigen Zuckersorten auch ein geringeres Gewicht als 500 kg haben.

*) Enthalten in dem am 14. März 1896 ausgegebenen XVI. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 36.
**) Enthalten in dem am 23. März 1896 ausgegebenen XVIII. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 42.

Werden bei der Ausfuhr von Consumzucker aus Zuckererzeugungsstätten über die Zolllinie unter einem und demselben Raumverschlusse mehrere Zuckersendungen vereinigt, so haben auch weiterhin die Bestimmungen des Punktes 4 des Finanzministerial-Erlasses vom 12. März 1890, R.-G.-Bl Nr. 38, mit Ausnahme der Bestimmung des letzten Absatzes Anwendung zu finden.

Biliński m. p.

Ausdehnung der Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von Ustrzyki dolne bis zur ungarischen Grenze auf eine Flügelbahn von Michnowiec, eventuell Smolnik-Zurawin nach Turka.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat die dem Ingenieur und Gutsbesitzer Ludwig Ritter v. Baldwin-Ramult in Lemberg im Vereine mit Bronislaus Ritter v. Osuchowski und Bronislaus Graf Lasocki mit dem Erlasse vom 30. Jänner 1896, Z. 68.370 ex 1895 (Verordnungs-Blatt Nr. 18 vom 15. Februar 1896), ertheilte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von Ustrzyki dolne über Czarna, Lipie, Michnowiec, Lutowiska, Smolnik und Wołosałe zur galizisch-ungarischen Landesgrenze auf eine Flügelbahn von Michnowiec über Lomna, eventuell von Smolnik-Zurawin nach Turka ausgedehnt.

Wien, am 26. März 1896. Z. ad 68.370 ex 1895.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von Mähr.-Ostrau nach Freiberg mit einer Schleppbahnverbindung von Braunsberg nach Stiebnig oder nach Paskau.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem Guts- und Fabriksbesitzer Edmund Söllinger in Braunsberg die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normal-, eventuell schmalspurige Localbahn von Mähr.-Ostrau über Witkowitz, Alt-Biela und Braunsberg nach Freiberg mit einer Schleppbahnverbindung von Braunsberg nach Stiebnig oder nach Paskau im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Wien, am 27. März 1896. Z. 798/I.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Schleppbahn von der oberhalb Dubnian gelegenen St. Maria-Zeche bis in die Station Göding der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem Bergwerksbesitzer Adolf Gmeyner in Göding die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Schleppbahn von der oberhalb Dubnian gelegenen St. Maria-Zeche bis in die Station Göding der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Wien, am 31. März 1896. Z. 3662/I.

Statistik der Eisenbahnen Deutschlands im Betriebsjahre 1894/95.

Von der im Reichseisenbahnamte bearbeiteten „Statistik der im Betriebe befindlichen Eisenbahnen Deutschlands“, soweit sie der Reichsaufsicht unterstehen, also abgesehen von den Kleinbahnen, ist der die Ergebnisse des Betriebsjahres 1894/95 umfassende Band XV erschienen.

In Folgendem theilen wir die wichtigsten, Seitens des „D. R.-A.“ dem Werke entnommenen Ergebnisszahlen mit, verglichen mit den entsprechenden Angaben aus dem vor zehn Jahren erschienenen V. Bande (Betriebsjahr 1884/85).

Eigenthumslänge der Vollspurbahnen.

In dem zehnjährigen Zeitraume ist die Eigenthumslänge der deutschen Eisenbahnen von 36.538 auf 44.167 km, d. i. um 7629 km = 21 pCt. gewachsen; die Gesammtlänge hat jetzt eine Ausdehnung erreicht, die den Umfang des Erdäquators um 4097 km übersteigt. Von dieser Länge entfielen am Ende des Jahres 1884/85 auf Hauptbahnen 30.440 km oder 83 pCt., auf Nebenbahnen 6098 km oder 17 pCt., dagegen waren am Ende des letzten Betriebsjahres 31.635 km oder 72 pCt. Hauptbahnen und 12.532 km oder 28 pCt. Nebenbahnen vorhanden. Die Hauptbahnen haben somit nur um 3·9 pCt., die Nebenbahnen aber um 105·5 pCt., also um mehr als das Doppelte zugenommen. Uebrigens sind den Nebenbahnen nicht allein neugebaute Strecken, sondern auch frühere Hauptbahnen zugefallen, von denen rund 746 km in Nebenbahnen umgewandelt wurden.

Die gesammte Länge der vollspurigen Geleise (Haupt- und Nebengeleise) betrug am Schlusse des Betriebsjahres 1894/95 79.495 km. Sie hat sich seit 1884/85 um 17.101 km = 27 pCt., seit dem Vorjahre um 1556 km = 2 pCt. vermehrt.

Die Länge des zweiten durchlaufenden Geleises betrug im Jahre 1894/95 15.219 km. Die einspurigen Bahnen (28.948 km) stehen danach zu den zweispurigen im Verhältnisse von 1·9 : 1. Im Jahre 1884/85 war das Verhältniss 2·4 : 1. Der Ausbau der zweiten Geleise machte also in den letzten zehn Jahren verhältnissmässig raschere Fortschritte als der Neubau einspuriger Linien.

Dritte und vierte durchlaufende Geleise sind in Längen von 107 und 66 km vorhanden.

Das Verhältniss der Hauptgeleise zu den Nebengeleisen war im Jahre 1884/85 3·2 : 1, im Jahre 1894/95 3 : 1. Die allerdings geringe Verschiebung zu Gunsten der Nebengeleise rührt von der Erweiterung der bestehenden Bahnhöfe und der Anlage grosser Rangirbahnhöfe her.

Ausstattung der einzelnen deutschen Bundesstaaten mit Eisenbahnen.

Bei einem Flächeninhalte von rund 540.484 km², einer Einwohnerzahl von 46·14 Millionen im Jahre 1884/85 und von 51·37 Millionen im Jahre 1894/95 entfielen im Gesammtdurchschnitt:

auf 100 km²
im Jahre 1884/85 . . 6·74 km Eisenbahnen
„ „ 1894/95 . . 8·16 „ „
und auf 10.000 Einwohner
im Jahre 1884/85 . . 7·90 km Eisenbahnen
„ „ 1894/95 . . 8·59 „ „

Die Ausstattung der einzelnen Bundesstaaten mit Eisenbahnen ergibt sich aus der folgenden Uebersicht:

Lauf. Nummer	Staat	Kilometer Eisenbahnen			
		auf je 100 km² Grundfläche		auf je 10.000 Einwohner	
		1884/85	1894/95	1884/85	1894/95
1.	Preussen	6·24	7·61	7·84	8·49
2.	Bayern	6·62	7·81	9·28	10·32
3.	Sachsen	13·83	15·24	6·67	6·14
4.	Württemberg	7·39	7·95	7·29	7·53
5.	Baden	8·81	10·34	8·44	9·20
6.	Hessen	10·90	12·04	8·71	9·05
7.	Mecklenburg-Schwerin	3·98	7·71	9·36	17·32
8.	Sachsen-Weimar	7·77	9·73	8·85	10·44
9.	Mecklenburg-Strelitz	5·41	8·07	15·84	24·06
10.	Oldenburg	5·15	6·85	9·58	12·07
11.	Braunschweig	9·33	12·48	9·40	10·70
12.	Sachsen-Meiningen	6·58	8·48	7·62	9·03
13.	Sachsen-Altenburg	10·52	13·02	8·68	9·66
14.	Sachsen-Coburg-Gotha	8·76	13·17	8·64	12·08
15.	Anhalt	10·17	12·50	9·60	9·94
16.	Schwarzburg-Sondershausen	8·74	10·71	10·38	11·91
17.	Schwarzburg-Rudolstadt	2·49	4·44	2·90	4·72
18.	Waldeck	0·89	3·21	1·79	6·20
19.	Reuss ältere Linie	11·17	11·17	6·56	5·22
20.	Reuss jüngere Linie	5·82	9·54	4·34	6·18
21.	Schaumburg-Lippe	7·16	7·15	6·70	6·00
22.	Lippe	2·40	2·41	2·34	2·20
23.	Lübeck	15·75	15·75	6·49	5·71
24.	Bremen	17·56	18·81	2·69	2·53
25.	Hamburg	9·31	9·90	0·70	0·60
26.	Elsass-Lothringen	8·96	10·10	8·43	9·04

Anzahl der Stationen.

Die Gesammtzahl der Stationen des deutschen Eisenbahnetzes ist in dem zehnjährigen Zeitraume von 6025 auf 8235, d. i. um 37 pCt., somit stärker gestiegen als die Geleiselänge. Es entfallen heute 5·36 km Bahnlänge auf eine Station, während vor 10 Jahren die durchnittliche Entfernung der Stationen 6·06 km betrug. Diese Verkürzung des durchschnittlichen Abstandes rührt von der Einschaltung neuer Stationen auf älteren Bahnen her. Die vorhandenen Stationen zerfallen in 4059 Bahnhöfe, 2633 Haltestellen und 1543 Haltepunkte.

Betriebsmittel.

Zur Bewältigung des Verkehres standen den vollspurigen deutschen Eisenbahnen im Betriebsjahre 1894/95 15.839 Locomotiven, 30.354 Personenwagen mit 68.736 Achsen und 322.219 Gepäcks- und Güterwagen mit 655.974 Achsen zur Verfügung, während im Jahre 1884/85 12.098 Locomotiven, 22.145 Personenwagen mit 49.586 Achsen und 246.588 Gepäcks- und Güterwagen mit 503.223 Achsen vorhanden waren. In dem zehnjährigen Zeitraume hat somit eine erhebliche Zunahme stattgefunden; bei den Locomotiven um 3741 Stück oder um 30·9 pCt., bei den Personenwagen um 8209 Stück oder um 37·1 pCt. und bei den Gepäcks- und Güterwagen um 75.631 Stück oder um 30·7 pCt. Die Vermehrung ist bei allen Gattungen der Betriebsmittel stärker als der Zuwachs der Bahnlänge. Die Beschaffungskosten der Betriebsmittel haben sich von 1477·09 Millionen Mark auf 1884·62 Millionen Mark oder um 27·6 pCt. erhöht. Von letzterer Summe entfallen 675·18 Millionen Mark auf Locomotiven, 269·82 Millionen Mark auf Personenwagen und 939·62 Millionen Mark auf Gepäcks- und Güterwagen.

Leistungen der Betriebsmittel.

Auf den vollspurigen Betriebsstrecken sind im Jahre 1894/95 von den eigenen und fremden Locomotiven 552·69 Millionen Locomotiv-Kilometer zurückgelegt worden, davon 369·71 Millionen als eigentliche Nutzkilometer, d. s. solche Wegelängen, auf denen die Maschine zur Beförderung eines Zuges diente. Gegen das Jahr 1884/85 haben hienach die Locomotiv-Kilometer im Ganzen um 47 pCt., die Nutzkilometer um 45·6 pCt. zugenommen.

Die eigenen und fremden Personen-, Gepäcks- und Güterwagen haben auf den vollspurigen Betriebsstrecken im Jahre 1894/95 13.886·12 Millionen Wagenachskilometer geleistet. Auf die Personenwagen entfallen hievon 2882·04 und auf die Gepäcks- und Güterwagen 10.984·02 Millionen Achskilometer. Gegen das Jahr 1884/85 haben somit die Wagenachskilometer im Ganzen um 40·7 pCt. zugenommen.

Personenverkehr.

Einen erfreulichen Aufschwung haben in dem zehnjährigen Zeitraume von 1884/85 bis 1894/95 der Personen- und der Güterverkehr genommen. Was den Personenverkehr betrifft, so wurde im Jahre 1894/95 bei einer durchschnittlichen Betriebslänge von 43.310 km eine Einnahme von 392·20 Millionen Mark, gegen 269·61 Millionen Mark im Jahre 1884/85, mithin ein Mehr von 122·59 Millionen Mark = 45·5 pCt. erzielt, obwohl die Betriebslänge durch den Hinzutritt neuer Bahnen nur um 21 pCt. gestiegen ist. Jedes Kilometer brachte eine Einnahme von 9056 Mk., gegen 7529 Mk., mithin ein Mehr von 1527 Mk., d. s. 20·3 pCt. Dagegen ist die Einnahme für je 1000 Achskilometer der Personen- und Gepäckswagen von 116 auf 106 Mk. zurückgegangen, was sich vornehmlich durch den Hinzutritt neuer Bahnen mit anfänglich geringem Verkehre erklärt. Die reine Personenbeförderung, einschliesslich Militär- und Sonderzüge, hat ein Mehr von 118·48 Millionen Mark, d. s. 45·5 pCt., die Beförderung von Gepäck und Hunden ein solches von 2·54 Millionen Mark, d. s. 27·8 pCt., aufzuweisen, während die Nebenerträge einen Zuwachs von 1·57 Millionen Mark, d. s. 541 pCt., erzielten. Die grosse Steigerung der Nebenerträge wird besonders aus der erweiterten Einführung von Bahnsteigkarten zu erklären sein.

Während die Einnahme aus der I. Classe eine Steigerung von 1·54 Millionen Mark = 11·1 pCt., die

aus der II. Classe eine solche von 20·22 Millionen Mark = 27 pCt. erfuhr, hat die Einnahme aus der III. Classe einen Zuwachs von 57·62 Millionen Mark = 45·1 pCt. und die aus der IV. Classe einen solchen von 34·83 Millionen Mark = 92·8 pCt. aufzuweisen. Die erhebliche Steigerung der Einnahme aus der IV. Classe ist namentlich auf eine Vermehrung der Züge mit Wagen dieser Classe, sowie darauf zurückzuführen, dass die Wagen inzwischen grösstentheils mit Sitzplätzen eingerichtet worden sind.

Bei einer Bevölkerung von 51·37 Millionen im Jahre 1894/95, gegen 46·14 Millionen im Jahre 1884/85, entfallen auf jeden Einwohner im Jahre 1894/95 durchschnittlich 11 Eisenbahnfahrten, gegen durchschnittlich nur 6 im Jahre 1884/85, dagegen ist die durchschnittlich zurückgelegte Wegelänge von 28 auf 24 km zurückgegangen, eine Erscheinung, in der die beträchtliche Zunahme des Stadt- und Vororteverkehres zum Ausdrucke kommt.

An Personenkilometern sind im Jahre 1894/95 im Ganzen 12,810·54 Millionen, gegen 7689·33 Millionen im Jahre 1884/85, also zwei Drittel mehr, zurückgelegt worden; auf 1 km der durchschnittlichen Betriebslänge beträgt die Zunahme 37·7 pCt.

Von den zurückgelegten Personenkilometern entfallen auf die I. Classe 196·94 Millionen (168·85), auf die II. Classe 1934·48 Millionen (1375·62). auf die III. Classe 6334·76 Millionen (3964·38), auf die IV. Classe 3666·62 Millionen (1780) und auf Militär 677·74 Millionen (400·48). Bei allen Classen ist eine Zunahme eingetreten, und zwar bei der I. Classe um 16·6 pCt., bei der II. Classe um 40·6 pCt., bei der III. Classe um 59 8 pCt., bei der IV. Classe um 106 pCt. und bei dem Militär um 69·2 pCt., doch ist die percentuelle Steigerung der Personenkilometer bei allen Classen höher als die der Einnahmen, so dass die durchschnittliche Einnahme für 1 Personenkilometer, die im Jahre 1884/85 3·38 Pfg. betragen hat, bis auf 2·96 Pfg. im 1894/95 zurückgegangen ist. Die Ursache für diese rund 12 pCt. betragende Ermässigung ist theils in der Herabsetzung der Fahrpreise bei verstaatlichten Privatbahnen, theils in der vermehrten Ausgabe von Arbeiterfahrkarten, der stärkeren Benützung der Zeitkarten und in der durch Freigabe der Schnellzüge, Ausdehnung der Giltigkeitsdauer u. s. w. begünstigten Zunahme des Rückfahr- und Rundreiseverkehres, sowie in dem Anwachsen der IV. Classe gegenüber den höheren Classen zu erblicken.

Während die Ausnützung der bewegten Plätze in den drei oberen Classen zurückging, nämlich in der I. Classe von 9·85 auf 8·2 pCt., in der II. Classe von 20·69 auf 19·03 pCt. und in der III. Classe von 25·11 auf 23·80 pCt., ist sie in der IV. Classe von 30·3 auf 34·61 pCt. gestiegen.

Güterverkehr.

Wie der Personenverkehr, so hat auch der Güterverkehr sowohl hinsichtlich des Umfanges, als auch der Erträgnisse in dem zehnjährigen Zeitraume von 1884/85 bis 1894/95 eine erhebliche Steigerung erfahren.

Während die Einnahme im Jahre 1884/85 685·06 Millionen Mark betragen hat, ist sie im Jahre 1894/95 auf 963·45 Millionen Mark gewachsen; es hat mithin eine Zunahme von 278·39 Millionen Mark oder von 40·6 pCt. stattgefunden. Jedes Kilometer brachte eine Einnahme von 21·916 Mk., gegen 18.824 Mk., also 16·4 pCt. mehr ein. Die Einnahme für je 1000 Achskilometer der Güterwagen hat sich von 93 Mk. auf 97 Mk. gehoben. Diese Steigerung, die auf den ersten Blick befremden könnte, weil der durchschnittliche Frachtbetrag für das Tonnenkilometer, wie weiter unten bemerkt, herabgegangen ist, rührt von der Erhöhung der Tragfähigkeit der Güterwagen her.

Von der Einnahme aus dem Güterverkehre entfallen im Jahre 1894/95 937·78 Millionen Mark auf Frachterträge, 1·56 Millionen Mark auf die Entschädigung für die Beförderung von Postgut und 24·11 Millionen Mark auf Nebenerträge, gegen 663·76 Millionen Mark, 2·29 Millionen Mark und 19·01 Millionen Mark im Jahre 1884/85. Hienach sind die Frachterträge, die aus der Beförderung von Eil- und Expressgut, Frachtgut, Militärgut, Vieh, Leichen und frachtpflichtigem Dienstgut erzielt wurden, sowie die Nebenerträge um 41·3, bezw. 26·8 pCt. gestiegen, dagegen ist die Entschädigung für die Beförderung von Postgut um 31·9 pCt. zurückgegangen. Dieser Rückgang findet seine Erklärung darin, dass die Bestimmungen des Eisenbahn-Postgesetzes vom 20. December 1875 auf die verstaatlichten preussischen Privatbahnen anzuwenden waren, nachdem der Staat das Eigenthum dieser Bahnen erworben hatte, und dass die concessionsmässigen Leistungen der Mehrzahl der früheren Privatbahnen zu Gunsten der Postverwaltung geringere waren als die allgemein gesetzlichen. Von den Frachterträgen, ausschliesslich derjenigen für Militärgut und für frachtpflichtiges Dienstgut, die sich wegen der darin eingetretenen grundsätzlichen Aenderungen zum Vergleiche nicht eignen, haben im Jahre 1894/95 die Classen des einheitlichen deutschen Gütertarifes mehr eingebracht als im Jahre 1884/85: das Eil- und Expressgut 5·44 Millionen Mark oder 29·86 pCt., das Stückgut einschliesslich des Specialtarifes für bestimmte Stückgüter 36·02 Millionen Mark oder 34·52 pCt., das Frachtgut in Wagenladungen 160·17 Millionen Mark oder 61·30 pCt., ferner die Wagenladungen von 10 t und darüber nach Ausnahmetarifen 44·96 Millionen Mark oder 18·46 pCt. und endlich der Viehtransport 9·38 Millionen oder 41·29 pCt.

Die Anzahl der zurückgelegten Tonnenkilometer der gegen Frachtberechnung beförderten Güter, mit Ausschluss des Postgutes, ist von 16.207·51 Millionen im Jahre 1884/85 auf 24.349·73 Millionen, also um 50·24 pCt. gestiegen. Bei Zurückführung der geleisteten Tonnenkilometer auf 1 km der durchschnittlichen Betriebslänge hat sich eine Zunahme von 445.353 Tonnenkilometern im Jahre 1884/85 auf 553.891 Tonnenkilometer im Jahre 1894/95 = 108.538 Tonnenkilometer oder 24 4 pCt. ergeben. Die geringere Zunahme der Verkehrsdichtigkeit gegenüber der des Verkehrsumfanges erklärt sich daraus, dass die neu hinzugetretenen Strecken den älteren Bahnen hinsichtlich der Verkehrsdichtigkeit beträchtlich nachgestanden haben. Bei den einzelnen Tarifclassen stellt sich die Steigerung der Tonnenkilometer, wie folgt:

A. In den Classen des einheitlichen deutschen Gütertarifes:

1. beim Eil- und Expressgut um 17·73 Millionen Tonnenkilometer oder um 22·63 pCt.,
2. beim Stückgut, einschliesslich des Specialtarifes für bestimmte Stückgüter, um 349·88 Millionen Tonnenkilometer oder um 40·52 pCt.,
3. beim Frachtgut in Wagenladungen um 4831·54 Millionen Tonnenkilometer oder um 78·73 pCt.

B. Bei Ausnahmetarifen für Wagenladungen von 10 t und darüber um 1821·41 Millionen Tonnenkilometer oder um 21·66 pCt.

C. Beim Viehtransport um 185·49 Millionen Tonnenkilometer oder um 73·88 pCt.

Die durchschnittliche Einnahme auf ein Tonnenkilometer aller gegen Frachtberechnung beförderten Güter ist von 4·10 auf 3·85 Pfg. gefallen. Die danach eingetretene durchschnittliche Verbilligung der Frachten um rund 6 pCt. erklärt sich aus Tarifermässigungen verschiedener Art, wie Herabminderung der Einheitssätze, Versetzung vieler Artikel in niedrigere Tarifclassen, erweiterte Einführung ermässigter Ausnahmetarife für Massentransporte u. s. w. Auf die Abnahme der durchschnittlichen Einnahme auf ein Tonnenkilometer beim Viehtransporte von 9·05 auf 7·35 Pfg. = 18·8 pCt. ist neben der Einführung von Frachtermässigungen auf einzelnen Eisenbahnen die Ausdehnung der directen Expedition und das Fallenlassen der Abfertigungsgebühren bei Umexpeditionen von Einfluss gewesen.

Bauaufwendungen.

Für die vollspurigen deutschen Bahnen beliefen sich im Jahre 1884/85 die Bauaufwendungen, worunter die eigentlichen Baukosten und verschiedene sonstige Aufwendungen zu verstehen sind, im Ganzen auf rund 9347 Millionen Mark, somit für 1 km der Eigenthumslänge auf 256.333 Mk. Sie sind im Betriebsjahre 1894/95 im Ganzen auf rund 10.948 Millionen Mark gestiegen, für 1 km der Eigenthumslänge aber auf 247.992 Mk. gefallen. In dem zehnjährigen Zeitraume hat also im Gesammtbetrage eine Zunahme von 1601 Millionen Mark, d. s. 17·13 pCt., dagegen für das Kilometer eine Abnahme von 3·25 pCt. stattgefunden. Der Rückgang bei den kilometrischen Kosten erklärt sich daraus, dass in der letzten Zeit überwiegend billigere Nebenbahnen gebaut worden sind.

Die Kosten des letzten Erwerbes, also das eigentliche Anlagecapital der jetzigen Eigenthümer, stellen sich etwas höher als die Bauaufwendungen, nämlich im Jahre 1884/85 auf rund 9612 und im Jahre 1894/95 auf rund 11.181 Millionen Mark oder 253.256 Mk. auf 1 km.

Von den Kosten des letzten Erwerbes waren beschafft worden bis zum Jahre

	Millionen Mark
1884/85:	
bei den Staatsbahnen durch Staatsanleihen und aus extraordinären Fonds rund . . .	8.758
bei den Privatbahnen durch Emission von Actien und Obligationen und durch schwebende Schulden	854
1894/95:	
bei den Staatsbahnen durch Staatsanleihen und aus extraordinären Fonds rund . . .	10.440
bei den Privatbahnen durch Emission von Actien und Obligationen und durch schwebende Schulden	741

Betriebseinnahmen.

Die gesammten Betriebseinnahmen (ausschliesslich der Pachtzinse) sind von 1012·30 Millionen Mark im Jahre 1884/85 auf 1408·01 Millionen Mark im Jahre 1894/95, also um 39·1 pCt., gestiegen, obwohl die durchschnittliche Betriebslänge nur um rund 21 pCt. zugenommen hat. Davon entfallen auf den Personen- und Gepäcksverkehr 27·85 pCt. (26·63), auf den Güterverkehr 68·43 pCt. (67·67) und auf die sonstigen Einnahmen 3·72 pCt. (5·70). Auch die auf das Kilometer Betriebslänge entfallenden Einnahmen sind gestiegen, und zwar von 27.770 auf 31.953 Mk., also um 15·06 pCt., dagegen sind die Einnahmen auf 1000 Nutzkilometer von 3985 auf 3808 Mk., mithin um 4·44 pCt., und diejenigen auf 1000 Wagenachskilometer aller Art von 103 auf 101 Mk., mithin um 1·94 pCt., zurückgegangen.

Betriebsausgaben.

Die Betriebsausgaben (ausschliesslich der Kosten für erhebliche Ergänzungen, Erweiterungen und Verbesserungen und ausschliesslich des Pachtzinses) sind in der Zeit von 1884/85 bis 1894/95 von 564·55 auf 845·26 Millionen Mark, also um 49·72 pCt., die Ausgaben auf 1 km der durchschnittlichen Betriebslänge von 15.487 auf 19.182 Mk, also um 23·86 pCt., gestiegen. Fast auf gleicher Höhe haben sich die auf 1000 Nutzkilometer berechneten Ausgaben (2223 gegen 2286 Mk.) gehalten, während diejenigen auf 1000 Wagenachskilometer die geringe Steigerung von 7·02 pCt. aufzuweisen haben. Der Percentsatz der Betriebsausgaben im Verhältnisse zu den Betriebseinnahmen hat sich im Jahre 1884/85 auf 55·77, im Jahre 1894/95 auf 60·03 gestellt. Von den Betriebsausgaben beanspruchten die persönlichen Kosten 48·98 pCt. im Jahre 1894/95, gegen 48·37 pCt. im Jahre 1884/85. Darauf folgen nach der Reihe ihres Antheiles die Kosten des Bahntransportes mit 20·36 (18·96) pCt., die Kosten der Erneuerung bestimmter Gegenstände mit 12·74 (14·01) pCt., die Kosten der Unterhaltung der Bahnanlagen mit 10·53 (10·33) pCt., die allgemeinen Kosten mit 5·99 (6·04) pCt., die Kosten für die Benützung fremder Bahnanlagen und Beamten mit 1·04 (1·71) pCt. und die Kosten für die Benützung fremder Betriebsmittel, abzüglich der betreffenden Einnahmen, mit 0·36 (0·58) pCt.

Betriebsüberschuss.

Unter Ausscheidung der Kosten für erhebliche Ergänzungen u. s. w. und des Pachtzinses hat der Ueberschuss der Betriebseinnahmen über die Betriebsausgaben betragen: im Jahre 1884/85 447·75 Millionen Mark, im Jahre 1894/95 562·74 Millionen Mark, er hat also um 25·68 pCt. zugenommen; dagegen ist er im Verhältniss zu der Gesammteinnahme nach Ausscheidung des Pachtzinses von 44·23 auf 39·97, mithin um 10·66 pCt. zurückgegangen. Als Rente des auf die betriebenen Strecken verwendeten Anlagecapitals betrachtet, ergab der Betriebsüberschuss im Jahre 1884/85 4·63 pCt., im Jahre 1894/95 dagegen 5·07 pCt., mithin 0·44 pCt. mehr. Jedes Kilometer der durchschnittlichen Betriebslänge brachte im Jahre 1894/95 12.771 Mk., gegen 12.282 Mk. im Jahre 1884/85, mithin ein Mehr von 489 Mk. = 3·98 pCt.

Anzahl und Gehaltsverhältnisse der Beamten und Arbeiter.

Bei den vollspurigen Eisenbahnen waren im Betriebsjahre 1894/95 im Jahresdurchschnitte 426.128 Beamte und Arbeiter, einschliesslich der Handwerker, Lehrlinge und Frauen, beschäftigt; mithin kommt auf je 121 Einwohner ein Eisenbahnbediensteter. Gegen das Jahr 1884/85 hat eine Vermehrung der Beamten und Arbeiter um 97.632 Personen oder um 29·7 pCt. stattgefunden, während zu gleicher Zeit die Eigenthumslänge der Eisenbahnen nur um 21 pCt. zugenommen hat. Das grössere Anwachsen der Zahl der Beamten und Arbeiter erklärt sich einerseits aus der inzwischen eingetretenen Verkehrs-

steigerung, andererseits aus den erheblichen Erleichterungen, die im Dienste namentlich des niederen Personals eingeführt wurden.

Von sämmtlichen Beamten und Arbeitern entfielen auf die allgemeine Verwaltung 16.442 (14.890), auf die Bahnverwaltung 122.298 (99.029), auf die Transportverwaltung 224.865 (164.664) und auf die Werkstättenverwaltung 62.523 (49.913). Die Gesammtzahl ist naturgemäss bei allen Verwaltungszweigen gestiegen, am stärksten, um 36·6 pCt., bei der Transportverwaltung.

Die Besoldungen und sonstigen persönlichen Ausgaben für Beamte und Arbeiter betrugen im Jahre 1894/95 im Ganzen 526·26 Millionen Mark, gegen 350·92 Millionen Mark im Jahre 1884/85, sie haben mithin um 175·34 Millionen Mark = 49·97 pCt. zugenommen. Die Gesammtsumme der persönlichen Ausgaben ist hienach beträchtlich mehr gewachsen als die Gesammtzahl der Beamten und Arbeiter, so dass die durchschnittliche Aufwendung für jede beschäftigte Person von 1068 auf 1235 Mk. = 15·64 pCt. gestiegen ist.

Schmalspurige Eisenbahnen.

Die Eigenthumslänge der dem öffentlichen Verkehre dienenden, der Reichsaufsicht unterstehenden Schmalspurbahnen (also ausschliesslich der sogenannten Kleinbahnen), die zu Ende des Betriebsjahres 1884/85 im Ganzen 322·60 km betrug, ist bis Ende 1894/95 auf 1353·18 km, also auf das 4·2 fache gewachsen.

Von den Schmalspurbahnen waren 598·99 km (257·94) Staatsbahnen und 754·19 km (64·66) Privatbahnen, wovon 21·45 km (7) unter Staatsverwaltung standen.

789·83 km hatten eine Spurweite von 1·00 m
6·61 km „ „ „ „ 0·90 m
193·50 km „ „ „ „ 0·785 m
363·24 km „ „ „ „ 0·75 m

An Betriebsmitteln standen den Schmalspurbahnen im Betriebsjahre 1894/95 290 Locomotiven, 778 Personenwagen und 5804 Gepäcks- und Güterwagen zur Verfügung, während im Jahre 1884/85 nur 69 Locomotiven, 97 Personenwagen und 3194 Gepäcks- und Güterwagen vorhanden waren. Von diesen Betriebsmitteln wurden geleistet im Jahre 1884/85 886.613 Nutz- und 24,067.362 Wagenachskilometer, im Jahre 1894/95 5,604.574, bezw. 81,578.181, mithin bei den Nutzkilometern ein Mehr von 532 pCt. und bei den Wagenachskilometern ein solches von 239 pCt.

An Baukosten waren aufgewendet im Jahre 1884/85 im Ganzen 17·98 Millionen Mark und auf 1 km der Eigenthumslänge 52.644 Mk., im Jahre 1894/95 dagegen 79·26 Millionen Mark, bezw. 58.571 Mk. Es sind sonach nicht nur die Gesammt-Baukosten, und zwar um 340·8 pCt., sondern auch die kilometrischen Kosten, und zwar um 11·3 pCt., gestiegen.

Die Betriebseinnahmen sind von 1·43 Millionen Mark im Jahre 1884/85 auf 6·69 Millionen Mark, also um 367·8 pCt., und die Betriebsausgaben von 0·67 auf 4·71 Millionen Mark, mithin um 603 pCt., gestiegen.

Die Ausgaben sind also stärker gewachsen als die Einnahmen, weshalb der Betriebsüberschuss nur um 160·5 pCt. (von 0·76 auf 1·98 Millionen Mark) zugenommen hat.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Linie Wien—Krakau: Bauherstellung in Hullein.) Die Errichtung eines zweistöckigen Bediensteten-Wohnhauses in der Station Hullein wurde genehmigt. [24. März, Z. 1835 I.]

— Schuppen in Krakau.) Der am Bahnhofe in Krakau bestehende hölzerne Schuppen wurde für Zwecke des Albuminfabriks-Besitzers M. Langrock verlängert. [23. März, Z. 2057/I.]

Oesterr. Nordwestbahn. (Linie Wien—Tetschen: Herstellung einer Wasserleitung in Prag.) Auf Grund des Ergebnisses der am 16. November 1895 durchgeführten Localverhandlung wurde die Herstellung einer an die bestehende städtische Wasserleitung in Karolinenthal anschliessende Wasserleitung am Frachtenbahnhofe in Prag genehmigt. [13. März, H.-M.-Z. 1045.]

Südnorddeutsche Verbindungsbahn. (Linie Josefstadt—Seidenberg: Veränderungen in Reichenau i. B.) Anlässlich der Vergrösserung des Aufnahmsgebäudes in der Station Reichenau i. B. wurde ein in der Nähe desselben gestandener Wagenkasten überstellt und im Anschlusse an denselben für Lampisteriezwecke ein zweiter Wagenkasten aufgestellt. [24. März, Z. 2017/I.]

— (Linie Pardubitz—Liebau: Reconstruction von hölzernen Brücken.) Die hölzernen Ueberfahrtsbrücken in km 20·714, 38·406 und 59·366 werden reconstruirt. [12. März, Z. 2105/I.]

Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn. (Abschrankung des Gemeindeweges in km 20·2/3: Localcommission.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft hat die Localcommission betreffs Bewilligung zur Abschrankung des Gemeindeweges in km 20·2/3 der Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn auf den 14. April anberaumt. [E.-M.-Z. 3284.]

Localbahn Deutschbrod-Humpoletz. (Schneeschutzanlagen: Localcommission.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Deutschbrod hat die Localcommission hinsichtlich des von der Oesterr. Nordwestbahn vorgelegten Projectes über die Errichtung von Schneeschutzvorrichtungen längs der Strecke der Localbahn Deutschbrod-Humpoletz auf den 15. April anberaumt. [E.-M.-Z. 2800.]

Wiener Tramway-Gesellschaft. (Geleiseänderung in der Alserstrasse: Bauconsens.) Auf Grund der am 24. März vorgenommen politischen Begehung hinsichtlich des Projectes der Wiener Tramway-Gesellschaft über eine Geleiseänderung in der Strecke Alserstrasse H.-Nr. 57 bis zur Kreuzung mit der Linie der Neuen Wiener Tramway wurde der Bauconsens ertheilt. [E.-M.-Z. 3206.]

Nachrichten aus Ungarn.

Eisenbahnprojecte. (Ertheilung von Vorconcessionen.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat den Nachbenannten die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten im Sinne der bestehenden Normen für nachfolgend bezeichnete Eisenbahnlinien ertheilt:

1. Mit Erlass vom 27. Februar, Z. 13.055, dem Reichstagsabgeordneten Baron Fedor Nikolics für eine
   a) von der Station Nagy-Kikinda der Hauptlinie Budapest—Orsova—Verciorova der kgl. Ungar. Staatsbahnen und der im Staatsbetriebe stehenden Linie Nagy-Kikinda—Nagy-Becskerek der gleichnamigen Eisenbahn-Actiengesellschaft abzweigende und diese über Nákofalva, Nagy-Komlós, Kis-Ösz, Lovrin und die Gemarkung der Gemeinde Peszák in der Station Perjámos mit der Flügelbahn Valkány—Varjas der Hauptlinie Budapest—Orsova—Verciorova der kgl. Ungar. Staatsbahnen,
   b) von der Station Perjámos der Linie a) abzweigende und diese über Szemlak in der Station Pecska mit der Linie Szeged—Arad der Vereinigten Arader und Csanáder Eisenbahnen

   verbindende normalspurige Localbahn unter gleichzeitiger Uebertragung der vom Concessionswerber Baron Fedor Nikolics bisher erworbenen Rechte (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 47 ex 1895, Vorconcession Post 2 a b) an die Direction der Vereinigten Arader und Csanáder Eisenbahnen als Rechtsnachfolgerin des erstgenannten auf die Dauer eines Jahres.

2. Mit Erlass vom 27. Februar, Z. 12.860, dem Ingenieur und Bauunternehmer Stefan Poper als Rechtsnachfolger des (bezüglich der Strecke a) früheren Concessionsmitbewerbers Reichstagsabgeordneten Josef Telegdy (vergl. Vrdgs - Bl. Nr. 87 ex 1894, Vorconcession Post 1) für eine
   a) von der Station Mezö-Telegd der Hauptlinie Budapest—Nagyvárad (Grosswardein) — Kolozsvár (Klausenburg) abzweigende, über Puszta-Ujlak, Czigányfalva, Kövesd, Bogdán, Szonárhegy und die Gemarkung der Gemeinde Tataros bis Kis-Tótfalu,
   b) in Ergänzung der Vorconcession a) von Kis-Tótfalu aus über Kövesegyháza und Sástelek, eventuell über Hagymádfalva, Sárszeg und die Gemarkung der Gemeinde Alsó-Derna bis Felsö-Derna (Comitat Bihár)

   führende, mit Dampfkraft zu betreibende schmalspurige, eventuell normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.
3. Mit Erlass vom 27. Februar, Z. 12.860, dem Budapester Einwohner Julius Benke, Director der Budapester Sparcasse und Landes-Pfandleihanstalt, für eine
   a) von der Station Felsö-Galla, eventuell deren Nachbarstation Bánhida (zwischen Almás-Füzitö und Kelenföld) der donaurechtsuferseitigen Hauptlinie Budapest—Bruck a. d. Leitha der kgl. Ungar. Staatsbahnen abzweigende und diese über Környe, Kecskéd, Dad, Császár und die Gemarkung der Gemeinde Kéthely in der Station Kisbér mit der Linie Györ (Raab)—Székesfehérvár (Stuhlweissenburg) der Südbahn-Gesellschaft,
   b) von einem geeigneten Punkte der Linie a) abzweigende und diese über Bakony-Magyar-Szombathely, Bánk-Lazi, Románd, Gicz, Nagy-Dem und die Gemarkung der Gemeinde Lovász-Patona in der Station Gyömöre, eventuell Vaszar mit der Hauptlinie Budapest—Györ (Raab)—Kis-Czell — Szombathely (Steinamanger) — Fehring der kgl. Ungar. Staatsbahnen

   verbindende normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.
4. Mit Erlass vom 2. März, Z. 11.435, den Bauunternehmern Gustav Bähr und August Márkus für eine
   a) von der zukünftigen Station Litke der concessionirten Nográder Comitatsbahn, d. i. der Linie Aszód—Balassa-Gyarmat — Losoncz (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 110 und 122 ex 1895), ausgehende, über Mihály-Gerge, Kis-Gerge, Lipsa-Gerge, Karancs-Keszi und die Gemarkung der Gemeinde Puszta-Kutas bis Etes
   b) von der zukünftigen Station Puszta-Kutas der Linie a) abzweigende, über die Gemarkung der Gemeinde Lapujtö weiterhin bis Karancs-Berény und von dort aus einerseits bis Kis-Aranypuszta, andererseits bis Karancs-Alja

   führende normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.

Projectirte Localbahn Balázsfalva (Blasendorf)-Sóvarád-Parajd. (Ausbaubeschluss.) Die Interessenten der Comitate Kis-Küküllö (Klein-Kokelburg) und Alsó-Fehér in Siebenbürgen haben den Beschluss zum Ausbaue der projectirten Kis-Küküllöer Comitats-Localbahnen, und zwar vorerst der Linie Balázsfalva, eventuell Karacsonfalva-Sóvarád-Parajd (vergleiche Vrdgs.-Bl. Nr. 93 ex 1893, Vorconcession Post 3) gefasst. Die Kosten dieser 105·5 km langen Bahn, deren im Allgemeinen den Lauf der Küküllö verfolgende Trasse theilweise in coupirtes Terrain fällt, sind mit 4,100.000 fl., das ist 40.000 fl. per laufendes Bahnkilometer, bemessen. Die projectirte Linie wird, von der Strecke Tövis—Karacsonfalva—Balazsfalva—Kis-Kapus der Hauptlinie Budapest—Nagyvárad (Grosswardein)—Brassó (Kronstadt)—Predeal ausgehend, von dort aus in nordöstlicher Richtung Anschluss an das concessionirte und theilweise bereits im Baue begriffene grosse siebenbürgische Bahnnetz (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 130 ex 1894) finden, somit als Ergänzungsglied des im äussersten östlichen Grenzlande der Monarchie projectirten umfangreichen Eisenbahnnetzes von verkehrpolitischer Bedeutung sein. Die Generalversammlung des Comitatsmunicipiums hat des ferneren die Entsendung einer vom Grafen Eugen Haller geführten Deputation beschlossen, welche mit Hinweis nicht nur auf die oben erwähnte, sondern auch volkswirthschaftliche Bedeutung der Bahn der Regierung die Bitte um Gewährung einer ausgiebigen Subvention vorbringen wird.

Localbahn Nagy-Bélicz—Privigye. (Technisch-polizeiliche Begehung.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat die technisch-polizeiliche Begehung der im Ausbau begriffenen Localbahn Nagy-Bélicz—Privigye (vergl. Concessionsurkunde Vrdgs.-Bl. Nr. 82 ex 1895) für den 17. April angeordnet. Die neue Bahn ist die Fortsetzung der nach Norden führenden Radialbahn Tótmegyer—Nyitra (Neutra)—Nagy-Tapolcsán—Nagy-Bélicz (Nyitrathalbahn), einer Flügelbahn der donaulinksuferseitigen Hauptlinie Marchegg—Budapest der kgl. Ungarischen Staatsbahnen und durchschneidet das Comitat Nyitra seiner ganzen Länge nach. Die noch als Sackbahn endigende Linie wird ihre Fortsetzung zum Anschlusse an die Hauptlinien Csácza—Zsolna (Sillein)—Kassa (Kaschau) der Kaschau-Oderberger Eisenbahn und Pozsony (Pressburg)—Trencsén—Zsolna der kgl. Ungarischen Staatsbahnen durch die projectirte Linie Privigye—Zsolna (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 12, Vorconcession Post 4) finden.

Localbahn Budapest-Soroksár-Haraszti. (Technisch-polizeiliche Begehung der Verbindungsbahn mit dem Budapester Lastenbahnhofe der kgl. Ungarischen Staatsbahnen.) Am 2. April fand unter Führung des Sectionsrathes Dr. Josef Stettina und mit Beiziehung der Vertreter der interessirten Staats-, Comitats- und Gemeindebehörden, sowie jener der kgl. Ungarischen Staatsbahnen und der Budapest-Soroksár-Haraszti-Raczkeveer Localbahn-Actiengesellschaft (im Betriebe der Direction der Budapester Strasseneisenbahn-Gesellschaft für Strassenbahnen [derzeit noch] mit Pferdebetrieb) die technisch-polizeiliche Begehung der die Linie Budapest—Soroksár—Haraszti—Ráczkeve mit dem Lastenbahnhofe der kgl. Ungarischen Staatsbahnen verbindenden, 450 m langen Verbindungsbahn statt, welche, nachdem der Bau der Strecke als entsprechend befunden wurde, mit Genehmigung des Commissionsleiters sofort dem Verkehre übergeben wurde. Der Hauptzweck dieser Verbindungslinie ist die Vermittlung des directen Ueberganges der mit der obgenannten Localbahn eintreffenden Lebensmittel auf die in die Centralmarkthalle (IX. Bezirk) einmündenden Geleise der kgl. Ungarischen Staatsbahnen (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 120 ex 1894).

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. (Technisch-polizeiliche Begehung der Station Dunakesz-Alager Wettrennplatz.) Am 2. April fand unter Führung des Oberinspectors Gustav Kemény der kgl. General-Inspection und mit Beiziehung der Vertreter der interessirten Staats-, Comitats- und Gemeindebehörden, sowie jener der kgl. Ungar. Staatsbahnen die technisch-polizeiliche Begehung der Station Dunakesz-Alager Wettrennplatz der donaulinksuferseitigen Hauptlinie Marchegg—Budapest der kgl. Ungar. Staatsbahnen statt. Die Geleise der zwischen Vácz (Waizen) und Budapest gelegenen Station Dunakesz sind nunmehr derart verlängert, dass die Züge bis zu der unmittelbar vor der grossen Tribüne des Wettrennplatzes errichteten Haltestelle Dunakesz-Alager Wettrennplatz verkehren können. Nachdem der Bau der neuen Strecke, sowie die Einrichtung der neuen Haltestelle als entsprechend befunden wurden, ertheilte der Commissionsleiter die Bewilligung zur Eröffnung des Verkehres.

Budapester Stadtbahn-Gesellschaft für Strasseneisenbahnen mit elektrischem Betriebe. (Fristerstreckung für den Ausbau der Betriebslinie zum neuen Volksgarten.) Die Direction der Budapester Stadtbahn-Gesellschaft mit elektrischem Betriebe hat mit Berufung darauf, dass die Maschinenfabrik der Ungarischen Staatsbahnen nicht im Stande ist, den vertragsmässig sichergestellten Eisenbedarf für die auszubauende, ins neue Volkswäldchen führende Linie zu liefern, beim Magistrat um Erstreckung der am 15. Mai fälligen Frist für die Uebergabe dieser Linie an den Verkehr angesucht. (Vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 24.) Der Handelsminister, bei dem um die Fristerstreckung gleichfalls angesucht werden musste, gab zunächst den Auftrag, dass die Maschinenfabrik der Staatsbahnen die übernommene Lieferung prompt effectuire. Die Maschinenfabrik erklärte jedoch, dass sie wegen Ueberbürdung mit Ausstellungsarbeiten absolut nicht im Stande sei, die Lieferung zur bestimmten Zeit zu effectuiren. Nun ermächtigte der Handelsminister die Direction der Stadtbahn, den nöthigen Eisenbedarf im Auslande zu bestellen. Die Direction knüpfte hierauf mit dem Eisenwerk in Osnabrück, dessen Specialität die Fabrikation der für diese Bahn gebrauchten Schienen ist, Verhandlungen an, welche das Resultat ergaben, dass der Bau der in Rede stehenden Linie durch die Bestellung im Auslande nicht wesentlich gefördert würde, da die Erzeugung und der Transport der Eisentheile so viel Zeit erfordert, dass inzwischen auch das genannte ungarische Etablissement die Lieferung zu bewerkstelligen im Stande wäre. Der königl. ungarische Handelsminister hat nun in Würdigung dieser Umstände der Gesellschaft die Genehmigung ertheilt, die neue Strecke statt am 15. Mai erst am 15. August dem Verkehre übergeben zu dürfen.

Projectirte Metropolitanbahn mit elektrischem Betriebe in Budapest. (Vornahme technischer Vorarbeiten.) Die ungarische Bank für Handel und Industrie, als Projectantin der zumeist als Unterpflasterbahn zu führenden

Metropolitanbahn (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 8), hat der hauptstädtischen Municipalverwaltung den Beginn der technischen Vorarbeiten gemeldet. Die Durchführung dieser Arbeit ist im gegebenen Falle insofern mit bedeutenden Schwierigkeiten verbunden, als bei Ausarbeitung der Detailprojecte auf die Anlage der Canalisirung, der Wasser- und Gasleitungen, der im Untergrunde gebetteten Telegraphen- und Telephon-Kabelleitungen, sowie auf den Stand des Untergrund-Wasserstandes, ja selbst auf die Tiefe zu unterfahrender Häuserfundamente Rücksicht genommen werden muss.

Untergrundbahn mit elektrischem Betriebe in Budapest. (Technisch-polizeiliche Begehung.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat die technisch-polizeiliche Begehung der vom Giselaplatze (Innere Stadt) ausgehenden unter der Andrássystrasse bis ins Stadtwäldchen führenden Untergrundbahn mit elektrischem Betriebe (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 17) angeordnet, damit im Falle eines günstigen Ergebnisses der Ueberprüfung des Bauzustandes und der Einrichtung die Eröffnung des Betriebes ehestens stattfinden könne.

Südbahn-Gesellschaft. (Ausgabe besonders ermässigter Tour- und Retourkarten im Verkehre mit den Plattensee-Stationen im Anschlusse an die Schiffe der Plattensee-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.) Die Budapester Betriebsdirection der Südbahn-Gesellschaft verlautbart, dass während der diesjährigen Badesaison vom 1. Mai bis Ende September ab Budapest Südbahnhof, Budapest Ostbahnhof, Budapest-Kelenföld, Stuhlweissenburg und Kanizsa besonders ermässigte, 60 Tage giltige Tour- und Retourkarten I., II. und III. Classe nach Siófok, Szántód, Balaton-Földvár H., Szemes, Boglár, Fonyód Station, Fonyód H. und Balaton-Szent György, ferner (via Siófok) nach Balaton-Füred, Almádi, Kencse und (via Boglár) nach Révfülöp und Badacsony und zurück zur Ausgabe gelangen (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 65 ex 1895). Auf Grund dieser Tour- und Retourkarten wird das Reisegepäck bis zu den oben genannten Eisenbahn- und Schiffsstationen, sowie umgekehrt direct abgefertigt, wobei auf der Südbahnstrecke per Karte 25 kg Freigewicht gewährt wird. Ausserdem werden während der Badesaison für den Verkehr zwischen Budapest S.B. und Siófok Abonnementskarten, schliesslich während der Sommersaison im Verkehre zwischen den Stationen der Strecke Siófok inclusive bis Balaton-Szt. György inclusive unter einander 8 Tage giltige ermässigte Tour- und Retourkarten ausgegeben.

Ausland.

Deutsches Reich. (Betriebsergebnisse deutscher Eisenbahnen im Monate Jänner 1896.) Die im Reichs-Eisenbahnamte aufgestellte Uebersicht der Betriebergebnisse deutscher Eisenbahnen für den Monat Jänner ergibt für die 61 Bahnen, welche auch schon im entsprechenden Monate des Vorjahres im Betriebe waren und zur Vergleichung gezogen werden konnten, mit einer Gesammtbetriebslänge von 39.612·89 km, Folgendes:

Im Monate Jänner betrug die Einnahme:

a) aus dem Personenverkehre: im Ganzen 22,268.266 Mk. oder 1,738.708 Mk. mehr als in demselben Monate des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 573 Mk. oder 5·91 pCt. mehr als in demselben Monate des Vorjahres;

b) aus dem Güterverkehre: im Ganzen 70,698.036 Mk. oder 6,160.068 Mk. mehr als in demselben Monate des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 1790 Mk. oder 6·99 pCt. mehr als in demselben Monate des Vorjahres.

In der Zeit vom Beginne des Etatsjahres bis Ende Jänner betrug die Einnahme:

A. Bei denjenigen Bahnen, deren Rechnungsjahr die Zeit vom 1. April bis 31. März umfasst:

a) aus dem Personenverkehre: im Ganzen 270,397.736 Mk. oder 18,794.485 Mk. mehr als in demselben Zeitraume des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 8462 Mk. oder 5·24 pCt. mehr als in demselben Zeitraume des Vorjahres;

b) aus dem Güterverkehre: im Ganzen 640,519.581 Mk. oder 32,131.818 Mk. mehr als in demselben Zeitraume des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 19.708 Mk. oder 3·10 pCt. mehr als in demselben Zeitraume des Vorjahres.

B. Bei denjenigen Bahnen, deren Rechnungsjahr mit dem Kalenderjahre zusammenfällt:

a) aus dem Personenverkehre: im Ganzen 3,883.471 Mk. oder 313.036 Mk. mehr als in demselben Zeitraume des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 596 Mk. oder 6·24 pCt. mehr als in demselben Zeitraume des Vorjahres;

b) aus dem Güterverkehre: im Ganzen 10,271.485 Mk. oder 1,284.136 Mk. mehr als in demselben Zeitraume des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 1552 Mk. oder 11·33 pCt. mehr als in demselben Zeitraume des Vorjahres.

Baden. (Ausdehnung des Staatsbahnnetzes und Stand der Fahrbetriebsmittel am Schlusse des Jahres 1894.) Am Schlusse des Jahres 1894 befand sich im Betriebe des badischen Staates ein Bahnnetz von 1459·07 km, von welchem sich 1376 km im Eigenthume des badischen Staates befanden, 53·70 km badischen Gemeinden und Gesellschaften gehörten, 24·48 km vom bayerischen Staate gepachtet waren, und 4·89 km (Verbindungsbahn in Basel) sich im Mitbetriebe befanden. Von den im Betriebe des badischen Staates befindlichen 1459·07 km liegen 1321·26 km im Grossherzogthum Baden, 20·96 km auf preussischem, 24·48 km auf bayerischem, 24·15 km auf württembergischem, 22·17 km auf hessischem und 46·05 km auf schweizerischem Gebiete. Von auswärtigen Bahnen liegen 133·45 km auf badischem Gebiete, und zwar 99·11 km der Württembergischen Staatsbahnen, 26·95 km der Hessischen Ludwigsbahn, und 7·39 km der Schweizerischen Nordostbahn; mithin befanden sich am Schlusse des Jahres 1894 im Grossherzogthume Baden zusammen 1497·80 km Eisenbahnen im Betriebe. Die Eigenthumslänge der Badischen Staatsbahnen (das ist ohne den badischen Theil der Main-Neckarbahn = 38·64 km und zuzüglich der an die bayerische Staatsbahnverwaltung verpachteten Strecke Wertheim-Mitte Mainbrücke = 1·61 km und der an die Centralverwaltung für Secundärbahnen verpachteten Strecke Donaueschingen-Hüfingen = 2·84 km) betrug überhaupt 1380·48 km und diejenige der badischen Privatbahnen 53·70 km; mithin hatten die Staats- und Privatbahnen eine Ausdehnung von zusammen 1434·18 km. Die an dem Bahnnetz gelegenen Stationen sind im Berichtsjahre von 371 auf 379 vermehrt worden. Von denselben dienen 285 für Personen- und Güterabfertigung, 91 nur für Personenabfertigung und 3 nur für Güterabfertigung. Im Betriebe befanden sich am Schlusse des Jahres 1894 558 Locomotiven (gegen 553 im Vorjahre), 1391 (1388) Personenwagen und 9941 (9799) Lastwagen. Von den Locomotiven waren zur Wagenbeheizung, bezw. zum Pulsometerbetrieb 552 Stück eingerichtet und mit Westinghouse-Bremse 316 Stück ausgerüstet. Mit Westinghouse-Bremse und Intercommunicationssignal waren 1367 Personenwagen und mit vorbezeichneter Bremse allein 335 Gepäcks- und Güterwagen versehen, während 24 Personenwagen mit Westinghouse-Bremsleitung und Intercommunicationssignal und 7 Güterwagen nur mit Westinghouse-Bremsleitung ausgerüstet waren. Auf 1 km Bahnlänge entfielen 0·382 Locomotiven, 0·95 Personenwagen und 6·81 Güterwagen.

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd. (Abfahrt des Dampfers „Maria Valeria" nach Kobe.) Dieser Dampfer von 2644 T. Gehalt ist am 20. Februar mit 19 Passagieren und 1379 Gewichtstonnen factischer Ladung nationaler Provenienz nebst 14.743 Stück Bauhölzer von Triest nach Kobe abgegangen. Derselbe verschiffte hauptsächlich: nach Port Said 34 Colli Esswaaren, 9 Colli Wein, 35 Colli Bier, 35 Colli Zucker, 34 Stück Träme, 2287 Stück Bretter, 1000 Stück Staffeln, 8022 Stück Knittel, 2000 Stück Halbstaffeln; nach Padang 2 Colli Mützen, 30 Colli Mehl, 3 Colli Kurzwaaren, 50 Colli Bier; nach Soerabaya 110 Colli Erdwachs; nach Samarang 24 Colli Seife, 50 Colli Erdwachs; nach Suez 1 Collo Manufacturwaaren, 41 Colli Zucker; nach Gedda 52 Colli Zündhölzer, 107 Colli Papier, 10 Colli Porzellan, 11 Colli Manufacturwaaren, 6 Colli Esswaaren; nach Suakim 4 Colli Glasperlen; nach Aden 52 Colli Papier, 14 Colli Metallwaaren, 52 Colli Tabak, 9 Colli Porzellan, 25 Colli Mehl, 500 Stück Staffeln; nach Zanzibar 90 Colli Mehl; nach Chinde 25 Colli Glasperlen; nach Mozambique 12 Colli Glasperlen; nach Massaua 4 Colli Glasperlen, 6 Colli Metallwaaren, 68 Colli Wein, 300 Colli Zucker, 110 Colli Bier, 296 Colli Esswaaren, 17 Colli Oel; nach Hodeidah 13 Colli Metallwaaren, 13 Colli Glaswaaren, 2 Colli Manufacturwaaren, 10 Colli Zucker, 100 Colli Zündhölzer; nach Kurrachee 29 Colli Metallwaaren, 4 Colli Musikinstrumente, 11 Colli Papier, 21 Colli Glasperlen, 6 Colli Baumwollwaaren, 5 Colli Lampen; nach Bombay 11 Colli Mützen, 36 Colli Knöpfe, 38 Colli Kurzwaaren, 103 Colli Farben, 81 Colli Baumwollwaaren, 655 Colli Papier, 9 Colli Spielkarten, 5 Musikinstrumente, 191 Colli Lampen, 265 Colli Metallwaaren, 88 Colli Manufacturwaaren, 126 Colli

Holzwaaren, 54 Colli Glasperlen, 10 Colli Schuhwaaren, 355 Colli Glaswaaren, 500 Colli Zucker, 48 Colli Garne, 316 Colli Uhren, 260 Colli Maschinenöl, 57 Colli Seife, 150 Colli Quecksilber, 6 Colli Spielwaaren, 10 Colli Chemikalien, 87 Colli Mineralwasser; nach Bagdad 3 Colli Metallwaaren, 8 Colli Papier, 4 Colli Manufacturwaaren; nach Bushire 60 Colli Zündhölzer; nach Bunder-Abbas 8 Colli Manufacturwaaren; nach Bassorah 1 Collo Mützen, 48 Colli Zündhölzer, 8 Colli Farben, 80 Colli Bier; nach Colombo 25 Colli Papier, 32 Colli Mehl, 7 Colli Baumwollwaaren, 36 Colli Zucker, 37 Colli Holzwaaren, 3360 Stück Bretter; nach Rangoon 77 Colli Metallwaaren, 73 Colli Manufacturwaaren, 7 Colli Baumwollwaaren, 36 Colli Lampen, 30 Colli Garne, 10 Colli Papier; nach Tuticorin 6 Colli Metallwaaren; nach Madras 12 Colli Kurzwaaren, 7 Colli Lampen, 8 Colli Metallwaaren, 5 Colli Manufacturwaaren, 6 Colli Holzwaaren, 7 Colli Glaswaaren, 29 Colli Garne, 46 Colli Papier, 9 Colli Tabak; nach Calcutta 34 Colli Knöpfe, 21 Colli Baumwollwaaren, 4 Colli Farben, 4 Colli Spielwaaren, 407 Colli Papier, 180 Colli Maschinenöl, 48 Colli Kurzwaaren, 53 Colli Lampen, 38 Colli Manufacturwaaren, 106 Colli Metallwaaren, 18 Colli Holzwaaren, 71 Colli Garne, 8 Colli Glasperlen, 11 Colli Schuhwaaren, 88 Colli Glaswaaren, 50 Colli Quecksilber; nach Penang 83 Colli Papier, 1 Collo Manufacturwaaren, 23 Colli Baumwollwaaren, 1 Collo Schuhwaaren; nach Singapore 136 Colli Papier, 45 Colli Baumwollwaaren, 3 Colli Schuhwaaren, 120 Colli Maschinenöl, 3 Colli Kurzwaaren, 17 Colli Metallwaaren, 3 Colli Holzwaaren, 28 Colli Bier, 11 Colli Glaswaaren; nach Cheribon 10 Colli Erdwachs; nach Padang 11 Colli Baumwollwaaren, 20 Colli Metallwaaren; nach Dei 28 Colli Bier; nach Soerabaya 371 Colli Erdwachs, 84 Colli Papier, 2 Colli Metallwaaren, 6 Colli Manufacturwaaren, 585 Colli Mehl, 75 Colli Wein, 37 Colli Seife; nach Samarang 4 Colli Manufacturwaaren, 38 Colli Papier, 50 Colli Erdwachs, 10 Colli Baumwollwaaren, 3 Colli Knöpfe; nach Batavia 10 Colli Seife, 10 Colli Papier, 3 Colli Baumwollwaaren, 10 Colli Kurzwaaren; nach Banda 40 Colli Mehl; nach Bangkok 15 Colli Baumwollwaaren; nach Saigon 50 Colli Bier; nach Macassar 50 Colli Mehl; nach Tegal 10 Colli Erdwachs; nach Hongkong 99 Colli Papier, 240 Colli Zündhölzer, 190 Colli Stahl, 12 Colli Seife, 60 Colli Bier, 9 Colli Glasperlen; nach Manila 56 Colli Papier, 74 Colli Garne, 334 Colli Bier; nach Shanghai 7 Colli Kurzwaaren, 91 Colli Bier, 41 Colli Seife, 100 Colli Zündhölzer, 12 Colli Wein, 49 Colli Papier; nach Chefoo 50 Colli Bier; nach Kobe 28 Colli Manufacturwaaren, 46 Colli Seife; nach Yokohama 10 Colli Droguen, 32 Colli Seife und 11 Colli Farben. Der Werth der ausgeführten Waaren betrug 717.595 fl. ö. W.

Projectirter Donau - Save - Schiffahrtscanal. (Ertheilung der Vorconcession.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat im Einvernehmen mit dem Ackerbauminister dem Magnatenhausmitgliede Koloman Mixich die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für einen die Donau mit der Save verbindenden schiffbaren Canal im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres ertheilt. Der projectirte Canal wird von der Donau-Dampfschiffahrts-Station Vukovár ausgehen und, die Comitate Szerem (Syrmien) und Vinkovce durchschneidend, die Donau mit der Save nächst Samac verbinden. Durch diesen circa 80 km langen Canal wird der wechselseitige Schiffsverkehr zwischen der Donau und der Save ab Vukovár bis Samac gegenüber dem gegenwärtigen 485 km betragenden Umweg über Zimony (Semlin) um 405 km verkürzt und, nachdem die Breite und Tiefe des neuen Canals derart herzustellen sind, um den Uebergang grösserer Dampfer zu gestatten, die derzeit kürzeste Verbindung zwischen Budapest und dem Occupationsgebiete hergestellt werden.

„Danubius", Schönichen-Hartmann vereinigte Schiffbau- und Maschinenfabriks - Actiengesellschaft. (Constituirende Generalversammlung.) Am 2. April fand in Budapest die constituirende Generalversammlung der „Danubius", Schönichen-Hartmann vereinigte Schiffbau- und Maschinenfabriks-Actiengesellschaft statt, in welcher die Fusion der Schönich'schen und Hartmann'schen Schiffbauanstalten, deren Werften an einander grenzen, stattfand. Das Actiencapital der Gesellschaft wurde mit 3,000.000 fl., getheilt in 30.000 Actien à 100 fl., normirt. Zum Präsidenten der neuen Gesellschaft wurde Albert Berzeviczy und zum Vicepräsidenten Ludwig Tolnay gewählt. Die Gesellschaft wird sich vornehmlich mit dem Baue kleiner Dampfer, so auch solcher zum Befahren von Nebenflüssen und Binnenseen befassen, welche, sowie Schiffe mit Petroleum-, Benzin- etc. Motoren, bisher zumeist aus England und Holland nach Oesterreich-Ungarn importirt wurden.

Oesterreichischer Lloyd.

Abfahrten ab Triest in der Woche vom 10. bis zum 16. April.

Adriatischer Dienst.

10. April, um 7 Uhr Früh: Dampfer „Danae", Capitän S. Lucich, nach Dalmatien bis Spizza, mit Berührung von Isola, Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosuizza, Traù, Spalato, Carober, Milnà, Cittavecchia, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Curzola, Orebich, Tersteuik, Meleda, Gravosa, Ragusavecchia, Castelnuovo, Teodo, Perasto, Risano, Perzagno, Cattaro und Budna. Ueberschiffung in Gravosa auf die Dampfer der Gesellschaft Ragusa-Metkovich nach Giupana, Slano, Canosa, Calamota, Isola di Mezzo und auf Verlangen nach Stagno grande.

10. „ um Mitternacht: Dampfer „Massimiliano", Capitän R. Mayer, nach Venedig.

11. „ um 7 Uhr Früh: Dampfer „Najade", Capitän P, Badessich, nach Dalmatien und Metkovich, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Postire, Pucischie, Macarsca, Gradaz und Fort-Opus. Ueberschiffung in Metkovich auf die Dampfer der Gesellschaft Ragusa-Metkovich nach Crkovice, Drace, Stagno piccolo und auf Verlangen nach Stagno grande.

13. „ um Mitternacht: Dampfer „Carlotta", Capitän M. Zurich, nach Venedig.

14. „ um 7 Uhr Früh: Dampfer „Thetis", Capitän G. Lucovich, nach Dalmatien bis Cattaro, mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Zaravecchia, Zlarin, Sebenico, Spalato, Milnà, Lesina, Curzola. Gravosa, Castelnuovo (Megline), Perasto, Risano und Perzagno. Ueberschiffung in Gravosa auf die Dampfer der Gesellschaft Ragusa-Metkovich nach Giupana, Slano, Canosa, Calamota, Isola di Mezzo und auf Verlangen nach Stagno grande.

15. „ um 7 Uhr Früh: Dampfer „Tritone", Capitän F. Tosoni, nach Dalmatien und Metkovich, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Almissa, Macarsca, S. Giorgio di Lesina, Trapano und Fort-Opus, überdies S. Martino und Gelsa auf der Rückfahrt; Anschluss in Pola nach Cherso, Rabaz, Abbazia, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Valcassione und Porto Manzo. Ueberschiffung in Metkovich auf die Dampfer der Gesellschaft Ragusa-Metkovich nach Crkovice, Drace, Stagno piccolo und auf Verlangen nach Stagno grande.

15. „ um Mitternacht: Dampfer „Massimiliano", Capitän R. Mayer, nach Venedig.

16. „ um 6 Uhr Abends: Dampfer „Metkovich", Capitän A. Scarpa, Eildampfer nach Cattaro, mit Berührung von Pola, Zara, Spalato und Gravosa.

Levante- und Mittelmeer-Dienst.

12. April, um 11 Uhr Vormittags: Dampfer „Flora", Capitän F. Marocchini, nach Smyrna, mit Berührung von Lussinpiccolo, Spalato, Gravosa, Cattaro, Antivari, Dulcigno, S. Giov. di Medua, Durazzo, Valona, Santi Quaranta, Corfu, Argostoli, Zante, Canea, Rethymo, Candien, Vathy, Cesmè und Khios.

12. „ um 7 Uhr Früh: Dampfer „Jupiter", Capitän G. Vitaglich, nach Thessalien und Constantinopel mit Verlängerung bis Braila, mit Berührung von Fiume, Corfu, Patras, Catacolo, Calamata, Syra, Piräus, Volo, Salonich, Cavalla, Lagos, Dedeagh, Dardanellen, Gallipoli, Rodosto, Burgas, Varna, Kustendje, Odessa, Sulina und Galatz. Ueberschiffung in Corfu nach Sajada, Parga, S. Maura, Prevesa und Salaghora.

15. „ um Mittag: Dampfer „Habsburg", Capitän P. Mersa, nach Alexandrien, mit Berührung von Brindisi. Ueberschiffung in Alexandrien nach Port Said, Jaffa, Caifa, Beyruth, Tripolis, Lattakia, Alexandrette, Mersyna, Larnaca, Limassol und Rhodus.

16. „ um 11 Uhr Vormittags: Dampfer „Aurora", Capitän N. Covacevich, nach Constantinopel und Batum mit Berührung von Brindisi, Santi Quaranta, Corfu, Patras, Piräus, Dardanellen, Ineboli, Samsun, Kerasund, Rizeh und Trapezunt. Für Passagiere und Werthsachen Ueberschiffung in Corfu nach Albanien, in Piräus nach Thessalien, Syra, Khios, Smyrna, und in Constantinopel nach Varna, Burgas, Kustendje, Odessa, Sulina, Galatz und Braila.

Dienst nach Ostindien, China und Japan.

20. April, um 4 Uhr Nachm.: Dampfer „Gisela", Capitän G. de Grisogono nach Indien, China und Japan, mit Berührung von Port Said Suez, Aden, Kurrachee, Bombay, Colombo, Penang, Singapore Hongkong, Shanghai und Kobe.

3. Mai, um Mittag: Dampfer „Imperator", Capitän G. Nicolich, nach Bombay, mit Berührung von Brindisi, Port Said, Suez und Aden. Anschluss in Bombay nach China und Japan bis Kobe. Die Ladung nach Madras und Calcutta wird in Colombo auf den Dampfer der Zweiglinie Colombo—Madras—Calcutta überschifft.

Ohne Haftung für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Contumaz-Massregeln.

Verschiedene Mittheilungen.

Teplitzer Elektricitäts- und Kleinbahn-Gesellschaft. (Constituirende Generalversammlung.) Am 9. März wurde in Teplitz die constituirende Generalversammlung der Teplitzer Elektricitäts- und Kleinbahn-Gesellschaft, welche auf Grund des § 6 der Kundmachung des k. k. Handelsministeriums vom 28. Februar 1895, R.-G.-Bl. Nr. 39, betreffend die Concessionirung einer mit elektrischer Kraft zu betreibenden schmalspurigen Kleinbahn von Teplitz nach Eichwald, gebildet wurde, im Beisein des k. k. Bezirkshauptmannes von Teplitz, Conrad Prinzen Hohenlohe-Schillingsfürst, als Regierungscom-

missär abgehalten. Nachdem der Vorsitzende Wilhelm v. Lindheim, General-Consul in Wien, das Vorhandensein aller erforderlichen Voraussetzungen constatirt hatte, erklärte die Versammlung die Gesellschaft für constituirt und genehmigte den Entwurf eines mit der Internationalen Elektricitätsgesellschaft und der Firma Lindheim & Co. in Wien abzuschliessenden Uebereinkommens. Sodann wurden Friedrich von Callenberg, Domänenrath, Dr. Carl Stöhr, Advocat, Heinrich Jaroschka, Centralinspector, alle in Teplitz, Wilhelm von Lindheim, Dr. Carl Freiherr v. Offermann, Präsident der Brünner Localeisenbahn-Gesellschaft in Brünn, Dr. Gotthold Stern und Max Déri, Directoren der Internationalen Elektricitäts-Gesellschaft in Wien, Franz Wittich, Geheimer Regierungsrath in Berlin, und Director Gustav Frisch in den Verwaltungsrath und Alfred Kamptz von Drasow, Centralrentmeister in Teplitz, Josef Winter, Oberbuchhalter in Wien, als Mitglieder, Carl Fliegauf, Ingenieur in Teplitz, und Eduard Netter, Oberbuchhalter in Wien, in den Revisionsausschuss gewählt.

Firmaprotokollirung. In dem Handelsregister des k. k. Handelsgerichtes Wien wurde am 3. April bei der Firma

„Ybbsthalbahn“

Jakob Scherber, k. k. Regierungsrath in Wien, als vom k. k. Eisenbahn-Ministerium mit Erlass vom 20. Februar 1896, Z. 2718, ernanntes Mitglied des Verwaltungsrathes eingetragen.

— In dem Handelsregister des k. k. Landes- als Handelsgerichtes Graz wurde am 24. März bei der Firma

„Grazer Tramway-Gesellschaft“

eingetragen, dass das Actiencapital von 700.000 fl. auf 1,600.000 fl. erhöhbar ist und dermalen durch Ausgabe von weiteren 700 Stück volleingezahlter Actien á 200 fl. Nominale von 700.000 fl. auf 840.000 fl. Nominale erhöht wurde.

Lagerhaus-Angelegenheiten.

Oeffentliches Landes-Lagerhaus für Getreide und Spiritus in Krakau.

Monat März 1896.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waaren	inländischer Provenienz				ausländischer Provenienz			
	Lagerstand am ersten	Eingelagert vom ersten bis letzten	Ausgelagert vom ersten bis letzten	Lagerstand am letzten	Lagerstand am ersten	Eingelagert vom ersten bis letzten	Ausgelagert vom ersten bis letzten	Lagerstand am letzten
	Getreide in metrischen Centnern; Spiritus in Hektolitern à 100 %							
Weizen	4971·62	202·49	1394·89	3779·22	1128·69	125·24	201·50	1052·43
Roggen	2190·95	201·57	442·08	1950·44	199·87	199·21	99·13	299·95
Gerste	931·46	571·63	276·11	1226·98	4842·44	326·59	2266·57	2902·46
Hafer	501·45	92·34	170·57	423·22	—	—	—	—
Erbsen	238·92	203·32	338·07	104·17	901·04	204·25	222·57	882·72
Bohnen	1299·03	699·85	295·78	1703·10	45·43	—	—	45·43
Raps	82·66	—	9·09	73·57	229·01	270·67	346·70	152·98
Wicken	199·16	101·26	—	300·42	1138·99	150·06	258·06	1030·99
Leinsaat	811·35	—	303·75	507·60	—	—	—	—
Rübensamen	46·30	—	—	46·30	—	—	—	—
Mohn	27·54	—	—	27·54	172·69	—	35·00	137·69
Kleesaat	109·72	194·79	168·32	136·19	162·24	—	35·12	127·12
Senfsaat	95·04	—	—	95 04	—	—	—	—
Diverse	2150·32	1594·39	1762·29	1982·42	10·01	1·00	11·01	—
Zusammen	13655·52	3861·64	5160·95	12386·21	8830·41	1277·02	3475·66	6631·77
Versicherungswerth ö.W. fl.	117.537	38.741	46.924	109.354	72.166	9.320	28.010	53.476
Spiritus	—	—	—	—	—	—	—	—
Versicherungswerth ö.W. fl.	—	—	—	—	—	—	—	—

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

Auf Waaren	Im Umlaufe am ersten	Ausgestellt bezw. vorgemerkt vom ersten bis letzten	Zurückgelangt vom ersten bis letzten	Im Umlaufe am letzten	Im Umlaufe am ersten	Ausgestellt bezw. vorgemerkt vom ersten bis letzten	Zurückgelangt vom ersten bis letzten	Im Umlaufe am letzten
Getreide:								
Lagerscheine . . . Stück	49	18	12	55	37	20	20	37
Versicherungswerth ö.W. fl.	43.400	17.720	15.000	25.680	28.787	17.805	16.355	30.237
Abgesondert übertragene Warrants . . . . Stück	46	15	12	49	34	5	18	21
Versicherungswerth ö.W. fl.	42.850	15.570	15.000	43.420	25.987	3.880	13.880	15.987
Lombardbetrag . . ö.W. fl.	25.105	8.120	8.360	24.865	13.530	1.950	7.280	8.200
Spiritus:								
Lagerscheine . . . Stück	—	—	—	—	—	—	—	—
Versicherungswerth ö.W. fl.	—	—	—	—	—	—	—	—
Abgesondert übertragene Warrants . . . . Stück	—	—	—	—	—	—	—	—
Versicherungswerth ö.W. fl.	—	—	—	—	—	—	—	—
Lombardbetrag . . ö.W. fl.	—	—	—	—	—	—	—	—

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Norddeutsch-Oesterreichischer Personenverkehr über Tetschen und Seidenberg.

Einführung directer Fahrkarten von Leitmeritz Stadt nach Bremen und Hamburg-Altona Verbindungsbahn.

Ab 1. Mai 1896 gelangen in der Station Leitmeritz Stadt directe einfache Fahrkarten mit Giltigkeit für alle Züge nach Bremen über Tetschen—Kötzschenbroda —Riesa / oder Meissen-Leisnig —Leipzig—Halle—Helmstadt / Oebisfelde / Goslar-Hildesheim —Wunstorf oder Stendal-Ueltzen und ebensolche Fahrkarten nach Hamburg-Altona Verbindungsbahn über Tetschen—Kötzschenbroda —Riesa / oder Meissen-Leisnig —Leipzig—Halle—Stendal—Ueltzen / Wittenberge zur Ausgabe.

Gleichzeitig gelangen auch directe Gepäcks-Frachtsätze für diese Verkehrsbeziehungen zur Einführung.

Die Preise sind folgende:

Von Leitmeritz Stadt nach	I	II	III	Gepäcks-Frachtsatz für 10 kg a) Gesammtgewicht	Gepäcks-Frachtsatz für 10 kg b) Uebergewicht
Bremen	56·10	41·30	28·30	0·17	2·92
Hamburg-Altona Verb.-Bahn	54·90	40·50	27·70	0·17	2·86

Die Gepäcks-Frachtsätze unter a) beziehen sich auf die Strecke Leitmeritz Stadt—Tetschen, auf welcher kein Freigewicht. die Gepäcks-Frachtsätze unter b) für die deutschen Strecken, auf welchen 25 kg Gepäcks-Freigewicht gewährt werden.

Wien, am 6. April 1896. [255]

K. k. priv. Oesterreichische Nordwestbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oberschlesisch-Mährisch-Oesterreichisch-Schlesischer Kohlenverkehr.

Einführung neuer Frachtsätze.

Vom 1. April 1896 werden die auf Seite 30 des vorbezeichneten Tarifes bei den Empfangsstationen der Gruppe B angeführten Schnittfrachtsätze wie nachstehend ermässigt, bezw. für Deutsch-Liebau und Heilendorf neu festgesetzt:

Nach Blauda	auf 25	kr.	pro 100 kg
„ Deutsch-Liebau	„ 27	„	„
„ Eisenberg a. M.	„ 23	„	„
„ Heilendorf	„ 25	„	„
„ M.-Schönberg	„ 25	„	„
„ Petersdorf-Ullersdorf	„ 28	„	„
„ Zöptau	„ 28	„	„

Insoweit die im Nachtrage I nach den Stationen Deutsch-Liebau und Heilendorf angeführten Stationstariftabellen billiger bleiben als die nach den genannten Stationen vorstehend angeführten Schnittfrachtsätze der Gruppe B, gelangen auch fernerhin erstere Frachtsätze zur Anwendung.

Wien, am 31. März 1896. [257]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

Oesterreich-Lindau-Vorarlberger Eisenbahnverband.

Einführung je eines Nachtrages I zum Tarif-Theile I, Theil II, Heft 1 und Heft 2.

Mit Giltigkeit vom 1. Mai 1896 und, insoweit Tariferhöhungen in Frage kommen, mit 1. Juni 1896, gelangen:

Nachtrag I zum Tarif-Theile I,
Nachtrag I zum Tarif-Theile II, Heft 1, und
Nachtrag I zum Tarif-Theile II, Heft 2,

des Oesterreich-Lindau-Vorarlberger Verkehres, giltig vom 1. März 1896, zur Einführung.

Nachtrag I zum Tarif-Theile I enthält Aenderungen und Ergänzungen der Güterclassification;

Nachtrag I zum Tarif-Theile II, Heft 1 und 2, enthält Berichtigungen und Ergänzungen der Haupttarife.

Exemplare dieser Nachträge sind bei den betheiligten Verwaltungen oder im Wege der Stationen unentgeltlich erhältlich.

Wien, am 10. April 1896. [256]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Aufhebung eines Tarifes.

Mit Wirksamkeit vom 1. Juni 1896 tritt der am 1. Juni 1890 zur Einführung gelangte Ausnahmefrachtsatz für die Beförderung lebender Krebse mit Personenzügen von Podwołoczyska nach Frankfurt a. M., Station der Hessischen Ludwigs-Bahn, zu Mk. 16·95 für 100 kg ohne Ersatz ausser Kraft.

Wien, am 10. April 1896. [258]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Auflassug der Stationen in der kleinen Donau.

Wir bringen hiemit zur Kenntniss, dass wir die Stationen der kleinen Donau: Szt. Endré, Bogdány, Tahy, Tótfalu, Leányfalu, Visegrád vollkommen aufgelassen haben; ein Schiffsverkehr nach und von diesen Stationen findet demnach nicht statt.

Wien, am 12. April 1896. [259]

Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Theil III, Heft 3, vom 1. December 1894, und Theil III, Heft 4, vom 1. April 1895.

Die in den Ausnahmetarifen für den Transport von Getreide etc., Theil III, Heft 3, vom 1. December 1894 auf Seite 170 unter Pos. 7, und Heft 4 vom 1. April 1895 auf Seite 35 unter Pos. 11 aufgeführte Reexpeditionsstelle hat ab 1. März 1896 die Bezeichnung „Bubna, Station und Lagerhaus der priv. Oesterr.-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft" erhalten.

Wien, am 10. April 1896. [260]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen. K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft.

Einführung neuer directer Fahrkarten.

Mit 1. Mai 1896 werden in den nachbenannten Stationen directe Fahrkarten zu den beigesetzten Preisen eingeführt:

	Personenzug II. Cl.	Personenzug III. Cl.
	Gulden ö. W. incl. Stempel	
Zwischen Klostergrab und Triebschitz über Brüx	0·90	0·49
Zwischen Klostergrab und Holtschitz-Seestadtl über Brüx	0·90	0·49
Zwischen Wiesa-Oberleutensdorf und Triebschitz über Brüx	0·44	0·24

Wien, am 9. April 1896. [261]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Eröffnung der Haltestelle Hrdly.

Mit 1. Mai 1896 wird die Haltestelle Hrdly, beim Wächterhause Nr. 404 zwischen Hrobec und Theresienstadt gelegen, eröffnet.

Die Entfernung derselben zu den nächstgelegenen Stationen beträgt:

Hrdly—Hrobec . . . . . . 5 km
Hrdly—Theresienstadt . . 2 km

Wien, am 10. April 1896. [262]

Sächsisch-Oesterreichischer Eisenbahnverband.

Einführung von Frachtsätzen im Verkehre zwischen Udwitz-Görkau und Brambach.

Am 1. Mai 1896 treten directe Frachtsätze für den Classengutverkehr zwischen Brambach und Udwitz-Görkau in Kraft, die bei den betheiligten Stationen zu erfahren sind.

Wien, am 13. April 1896. [263]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Böhmische Nordbahn.

Anhang zum Localgütertarife vom 1. Jänner 1896.

Der unter Post Nr. 50 des vom 1. Jänner 1896 giltigen Anhanges zum Localgütertarife für Zucker der Classe II und Zuckersyrup angeführte Frachtsatz von 92 Heller pro 100 kg gilt unter den gleichen Bedingungen auch für Candiszucker.

Prag, am 8. April 1896. [264]

Sonstige Nachrichten.

Veröffentlichung von Tarifänderungen. (Ansuchen wegen Veranlassung, dass jede wesentlichere Tarifänderung in ihrem vollen Umfange mindestens ein halbes Jahr vor ihrem Inslebentreten allgemein bekannt gegeben werde.) In Beantwortung einer aus den Kreisen der Handelswelt an das k. k. Handelsministerium gerichteten Eingabe, enthaltend die Bitte um Veranlassung, dass jede wesentlichere Tarifänderung in ihrem vollen Umfange mindestens ein halbes Jahr vor ihrem Inslebentreten allgemein bekanntgegeben werde, ist den Einbringern der gedachten Eingabe Seitens des Eisenbahnministeriums unterm 10. März 1896 eröffnet worden, dass der Feststellung eines derartigen Termines mehrfache erhebliche Bedenken im Wege stehen.

Vor Allem würde die gewünschte Massnahme schon insofern nicht im Interesse der Handelswelt gelegen sein, als bei Durchführung derselben die Erstellung directer Tarife mit Bahnen solcher Staaten, in welchen die Aenderung der Tarife unter Einhaltung eines kürzeren Kundmachungstermines zulässig ist, wesentlich erschwert wäre.

Auch wäre die durch eine solche Neuerung bedingte weitgehende Beschränkung der Actionsfreiheit der Bahnen in Bezug auf die Festsetzung der Tarife keineswegs den Interessen des verfrachtenden Publicums entsprechend.

Ausserdem ergibt sich auch ein Hinderniss gegen die Durchführung der besagten Massnahme aus den Concessionsbestimmungen einiger wichtiger Privatbahnen, kraft welcher denselben — wie z. B. der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, der Südbahn-Gesellschaft und der Kaschau-Oderberger Eisenbahn — das Recht zugestanden ist, die Wiedererhöhung ermässigter Tarifsätze innerhalb der concessionsmässigen Grenzen schon nach dreimonatlicher Anwendung dieser ermässigten Sätze vorzunehmen.

Schliesslich konnte nicht unerwähnt bleiben, dass eine so lange Publicationsfrist für Tarifänderungen, wie die angestrebte, in keinem anderen Staate besteht.

Aus den vorangeführten Gründen sah sich das Eisenbahnministerium ausser Stande, dem gestellten Ansuchen Folge zu geben. [H.-M.-Z. 69.106 ex 1895.]

Königl. Eisenbahn-Direction Magdeburg. (Neuer Eisenbahn-Personen- und Gepäckstarif, Theil II) Mit dem 1. April 1896 gelangte für den Verkehr zwischen den Stationen des diesseitigen Verwaltungsbezirkes, sowie für den Verkehr von demselben nach den Stationen der übrigen königlich Preussischen Staatsbahnen ein neuer Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif, Theil II, enthaltend die besonderen Bestimmungen für den Personen- und Gepäckverkehr und die Preistafeln, zur Einführung.

Königl. Eisenbahn-Direction Breslau. (Einbeziehung der Station Göllschau in den Ausnahmetarif 5a.) Mit 1. April 1896 wurde die Station Göllschau in den Ausnahmetarif 5a für gebrannte Steine des Berlin-Stettin-Schlesischen Gütertarifes als Versandstation einbezogen. Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Dienststellen Auskunft.

Niederschlesischer Steinkohlenverkehr. (Nachtrag V.) Mit dem 1. April gelangte zu dem Ausnahmetarif für die Beförderung niederschlesischer Steinkohlen etc. nach den Stationen der Sächsischen Staatseisenbahnen etc. der Nachtrag V zur Einführung. Derselbe enthält neue Frachtsätze für einige Stationen der Sächsischen Staatsbahnen und ausserdem Sätze für die Stationen an der mit dem genannten Tage von den Preussischen Staatsbahnen an die Sächsischen Staatsbahnen übergehenden Strecke Nikrisch—Zittau.

Deutsch-Russischer Gütertarif. (Tarifirung von Gashaltern [Gasreservoiren].) Mit Giltigkeit vom 19. Mai alten (1. Juni neuen) Stils 1896 tarifirt im Deutsch-Russischen Güterverkehr der Artikel Gashalter (Gasreservoire), aus einander genommen, genietet und ungenietet — Seite 106 des Tarifes, Theil II — ab Schnittpunkt östlich, nicht wie jetzt D. 9 und D. 14, sondern zur theuereren Differentiale 42.

Königl. Sächsische Staatseisenbahnen. (Uebernahme der Linie Zittau—Nikrisch.) Am 1. April 1896 ist die Linie Zittau—Nikrisch (excl.) in den Besitz und Betrieb der sächsischen Staatseisenbahn-Verwaltung übergegangen. An diesem Tage treten folgende Drucksachen in Kraft:

1. im Binnenverkehre:

Nachtrag I zum Kilometerzeiger für die Beförderung von Gütern, Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen vom 1. October 1895,

Nachtrag IX zum Binnengütertarife für normalspurige Linien, Theil II, vom 1. Jänner 1893;

2. im Verbandsgüterverkehre:

Nachträge zu den Tarifen für folgende Verbände:
Magdeburg-Halle-Sächsischer Verband,
Berlin-Sächsischer Verband,
Bayerisch-Sächsischer Verband,
Sächsisch-Württembergischer Verband,
Sächsisch-Südwestdeutscher Verband,
Thüringisch-Hessisch-Sächsischer Verband,
Schlesisch-Sächsischer Verband,
Niederschlesisch-Sächsischer Steinkohlenverkehr,
ein neuer Tarif für den Böhmisch-Sächsischen Kohlenverkehr.

Im übrigen bleiben für den Güterverkehr zwischen Hirschfelde, Ostritz und Zittau, welche letzere Station ihren Charakter als Concurrenzstation verliert, und denjenigen aussersächsischen Stationen, für welche nach Punkt 2 nicht anderweite Frachtsätze in Kraft treten, die seither massgebend gewesenen Tarife bis auf Weiteres in Geltung. Dies gilt allgemein

3. auch für Sendungen von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen

zwischen Hirschfelde, Ostritz und Zittau einerseits und aussersächsischen Stationen andererseits.

Die seitherigen Beschränkungen des Verkehres mit der Zittau-Markersdorfer und der Zittau-Oybin-Jonsdorfer Schmalspurbahn kommen in Wegfall.

— (Personenverkehr.) Vom 1. April 1896 an wird der Eisenbahn-Personen- und Gepäckstarif Theil II, enthaltend:

a. besondere Bestimmungen für den Personen- und Gepäcksverkehr zwischen Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirkes Breslau, sowie für den Verkehr von denselben nach den Stationen der übrigen königlich Preussischen Staatseisenbahnen,
b. Preistafeln für die vorgenannten Verkehre, giltig vom 1. November 1895,

insoweit aufgehoben, als der Verkehr mit den Stationen Ostritz, Russdorf, Rosenthal, Rohnau, Hirschfelde und Zittau, ferner von und nach Nikrisch in der Richtung auf Ostritz zu in Frage kommt.

Dagegen gelten von demselben Tage an die folgenden Tarife:

1. Für den Personenverkehr der Stationen Zittau, Hirschfelde, Rohnau, Rosenthal, Russdorf, Ostritz und Nikrisch unter einander: der Eisenbahn-, Personen- und Gepäckstarif Theil II, enthaltend:

a. besondere Bestimmungen für die Beförderung von Personen und Reisegepäck im Binnenverkehr der königlich Sächsischen Staatseisenbahnen und der mitverwalteten übrigen Eisenbahnen vom 1. April 1894,
b. Tariftabellen für den vorgenannten Verkehr vom 1. October 1888 nebst Nachträgen.

An der Stelle der in diesem Tarif enthaltenen Bestimmungen über allgemeine Zeitkarten zur beliebigen Benutzung auf einer bestimmten Strecke finden jedoch bis auf Weiteres die in dem Eingangs genannten Tarif enthaltenen Bestimmungen über Monats-Zeitkarten und Monats-Nebenzeitkarten, sowie die Preistafel für diese Zeitkarten Anwendung. Die im sächsischen Binnentarif ersichtlichen Bestimmungen über Arbeiter-Rückfahrkarten von Dresden-Friedrichstadt nach Kossebaude greifen auch für die gleichen Karten von Ostritz und Russdorf nach Zittau Platz.

2. Für den Personenverkehr zwischen Zittau, Hirschfelde, Rohnau, Rosenthal, Russdorf und Ostritz einerseits und Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirkes Breslau andererseits: der Eisenbahn-, Personen- und Gepäckstarif Theil II für den Breslau-Bromberg-Sächsischen Personen- und Gepäcksverkehr vom 1. Jänner 1896 nebst dem am 1. April 1896 erschienenen Nachtrag I. Die in den Nachtrag aufgenommenen besonderen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I, 2 genehmigt worden.

3. Für den Personenverkehr zwischen Zittau, Hirschfelde, sowie Ostritz einerseits und Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke Halle und Berlin andererseits: der Tarif für die Beförderung von Personen und Reisegepäck zwischen Stationen des Eisenbahnbezirkes Berlin und solchen der Sächsischen Staatseisenbahnen vom 1. Juli 1889.

4. Für den Personenverkehr zwischen Zittau und Hamburg-Altona Verbindungsbahn: der Eisenbahn-, Personen- und Gepäckstarif Theil II für den Norddeutschen Eisenbahnverband vom 1. April 1895.

Schlesisch-Sächsischer Verbandsverkehr. (Nachtrag I.) Am 1. April ist zu dem oben bezeichneten Tarife für den Verband der Nachtrag I in Kraft getreten. Derselbe enthält Entfernnngen, bezw. Frachtsätze für den Verkehr mit verschiedenen neu aufgenommenen Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke Breslau, Kattowitz und Posen, die Aufnahme der Stationen Arnsdorf (Riesengeb.) und Krummhübel der Riesengebirgsbahn Zillerthal—Krummhübel, ferner Aenderungen und Ergänzungen des Tarifes in Folge Ueberganges der Strecke Nikrisch—Zittau aus preussischem in sächsischen Staatsbesitz, sowie Berichtigungen.

Die Entfernungen und Frachtsätze für den Verkehr mit den Stationen Holzkirch, Marklissa und Steinkirch erlangen erst mit dem Tage der Betriebseröffnung der Strecke Lauban—Marklissa Geltung. Durch den oben bezeichneten Nachtrag werden aufgehoben:

a) die Entfernungen und Frachtsätze zwischen Hirschfelde, Ostritz und Zittau einerseits und sämmtlichen Stationen der Directionsbezirke Breslau, Kattowitz und Posen im Gruppentarif II andererseits;
b) die Entfernungen und Frachtsätze zwischen Station Glowno einer- und sämmtlichen Stationen der Sächsischen Staatsbahnen andererseits im Bromberg-Sächsischen Verbande.

Die genannte Station ging mit 1. April d. J. aus dem Directionsbezirk Bromberg in den Directionsbezirk Posen über. Insoweit Frachterhöhungen gegen die bisherige Frachtberechnung eintreten, bleibt letztere noch bis 15. Mai 1896 in Wirksamkeit.

Die auf Seite 25 des Nachtrages enthaltenen Entfernungen für den Verkehr mit den preussisch-sächsischen Mitbewerbsstationen finden auch im Ostdeutsch-Mitteldeutschen Verbande (Gruppentarif I, II/V), soweit die Aufnahme in letzteren noch nicht erfolgt ist, Anwendung.

Norddeutsch-Schweizerischer Eisenbahnverband. (Aufhebung des Heftes 1b.) Das seit dem 20. Februar 1888 in Geltung stehende Heft 1b des Theiles II der norddeutsch-schweizerischen Gütertarife, enthaltend Bestimmungen und Frachtsätze für die Beförderung von Steinkohlen, Braunkohlen u. dgl.. wird nebst Nachträgen mit Ende Mai anfgehoben. Als Ersatz dafür wird mit dem gleichen Zeitpunkt ein Heft 2 des Theiles II der genannten Tarife ausgegeben, das in zwei Abtheilungen (Abth. 1: Ostschweiz, Abth. II: Mittel- und Westschweiz und Gotthardbahn) zerfällt.

Bei diesem Anlasse wird eine grössere Anzahl deutscher und schweizerischer Stationen neu in den Kohlentarif aufgenommen. Dagegen scheiden aus demselben die Stationen Nierenhof, Ruhrort Rhein, Oberröblingen a. See, Bitterfeld, Greppin, Kötschau, Luckenau, Markranstädt, Teuchern, Weissenfels und Zeitz thür. Bahnhof; die Frachtsätze für Nierenhof, Ruhrort Rhein, Oberröblingen a. See, Greppin, Kötzchau, Markranstädt und Zeitz thür. Bahnhof treten mit Ende Mai ohne Ersatz ausser Kraft, während die Frachtsätze der übrigen vorgenannten Stationen im Verkehre mit Romanshorn, Rorschach, Winterthur, Zürich Hauptbahnhof und St. Gallen unverändert in den allgemeinen Tarif — Theil II, Heft 5, erste Abth. — herübergenommen werden (im Verkehre mit allen anderen schweizerischen Stationen erlöschen die bestehenden Frachssätze auch hier ebenfalls mit Ende Mai).

Frachterhöhungen treten ausser in den ausscheidenden Verkehrsbeziehungen ein im Verkehr zwischen Frielendorf und Hungen einerseits und ostschweizerischen Stationen andererseits. Die betreffenden bisherigen Frachtsätze bleiben nicht über Ende Mai hinaus in Giltigkeit.

Ausnahmetarife für Eisen und Stahl im Verkehre mit den Seehäfen und Küstenstationen. (Tarifirung von Maschinen.) Vom 1. April ab werden in den in den deutschen Verkehren bestehenden Ausnahmetarifen für Eisen und Stahl im Verkehre mit den Seehäfen und Küstenstationen Maschinen allgemein mit zu den nach diesen Ausnahmetarifen abzufertigenden Artikeln gerechnet und demgemäss im Artikelverzeichniss unter I, sowie unter den Anwendungsbedingungen die Worte „ausschliesslich Maschinen", bezw. „ausgenommen Maschinen" und die Worte „dagegen im Falle der Ausfuhr über See nach ausserdeutschen Ländern auch Maschinen" gestrichen.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9		10		11		12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg		Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg		Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
									Pfge. a	Pfge. b	Pfge. a	Pfge. b	Pfge. a	Pfge. b			
767	Oesterreichischen Nordwestbahn	Betheiligten Verwaltungen	Güter der Stückgut-Classe I und II in Wagenladungen (Ausnahmetarif Nr. 10)	Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz	Brünn, Floridsdorf, Jedlesee, Klosterneuburg-Weidling, Korneuburg, Nussdorf, Schimitz, Stadlau, Stockerau, Wien K.F.J.B., K.F.N.B., Oe.N.W.B., St.E.G., Wien-Lagerhaus k.k.St.B.	Bei Aufgabe, resp. Bezahlung der Fracht für den Frachtbrief und Wagen, und zwar für mindestens a) 5000 kg b) 10.000 kg	14 Tage nach erfolgter Publication bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1896	Elbeumschlags-Tarif für Oesterreich vom 1. Jänner 1893	325	301	289*)	255*)	36	46	Im Kartirungswege		*) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten; dieselbe beträgt 10 Pfennige für 100 kg. Diese Frachtsätze gelten, soweil die tarifmässigen Frachtsätze nicht billiger sind, auch für Güter der Classen C 1 und C 2
					Wien I (K.E.B.)				345	321	309*)	275*)	36	46			
					Wien-Donau-Uferbahnhof K.F.N.B.				339	311	303*)	265*)	36	46			
					Wien-Quaibahnhof k.k.St.B., Wien (Matzleinsdorf) trs. S.B.				337	313	301*)	267*)	36	46			
				Schönpriesen-Umschlag (sowie in umgekehrter Richtung)	Brünn, Floridsdorf, Jedlesee, Klosterneuburg-Weidling, Kornenburg, Nussdorf, Schimitz, Stadlau, Stockerau, Wien K.F.J.B., K.F.N.B., Oe.N.W.B., St.E.G., Wien-Lagerhaus k.k.St.B.				320	296	284*)	250*)	36	46			
					Wien I (K.E.B.)				340	316	304*)	270*)	36	46			
					Wien-Donau-Uferbahnhof K.F.N.B.				334	306	298*)	260*)	36	46			
					Wien-Quaibahnhof k.k.St.B., Wien (Matzleinsdorf) trs. S.B.				332	308	296*)	262*)	36	46			
				Dresden-Elbkai	Brünn, Floridsdorf, Jedlesee, Klosterneuburg-Weidling, Korneuburg, Nussdorf, Schimitz, Stadlau, Stockerau, Wien K.F.J.B., K.F.N.B., Oe.N.W.B., St.E.G., Wien-Lagerhaus k.k.St.B.				379	348	343	302	36	46			
					Wien I (K.E.B.)				399	368	363	322	36	46			
					Wien-Donau-Uferbahnhof K.F.N.B.				393	358	357	312	36	46			
					Wien-Quaibahnhof k.k.St.B., Wien (Matzleinsdorf) trs. S.B.				391	360	355	314	36	46			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
									Pfennige					
768	Oesterr. Nordwestbahn	Betheiligten Verwaltungen	Eichenholzextract	Wien K.F.J.B. K.F.N.B. Oe.N.W.B. St.E.G.	Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz	Bei Aufgabe, resp. Bezahlung der Fracht für den Frachtbrief und Wagen, und zwar für mindestens 10.000 kg	14 Tage nach erfolgter Publication bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1896	Elbeumschlags-Tarif für Oesterreich vom 1. Jänner 1893	162	104*)	58	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf den Namen des Reclamanten als Aufgeber lautenden Frachtbrief-Duplicate für den Bahntransport zum Umschlagsplatz und der Schiffsconnossemente für die Verschiffung per Elbe nach Hamburg oder Harburg. Diese Documente, welche keinen bahnämtlichen Rückvergütungsstempel tragen dürfen, sind längstens bis Ende April 1897 in Vorlage zu bringen	*) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten; dieselbe beträgt 5 Pfennige für 100 kg. Die Frachtsätze gelten nur für Sendungen, welche von Essegg, Belicse oder Miholjac herstammen
				Wien-Donau-Uferbahnhof K.F.N.B. trs. Wien-Quaibahnhof k.k.St.B. trs.					169	111*)	58			
				Korneuburg					155	97*)	58			
				Wien K.F.J.B. K.F.N.B. Oe.N.W.B. St.E.G.	Schönpriesen-Umschlag				157	99*)	58			
				Wien-Donau-Uferbahnhof K.F.N.B. trs. Wien-Quaibahnhof k.k.St.B. trs.					164	106*)	58			
				Korneuburg					150	92*)	58			
				Wien K.F.J.B. K.F.N.B. Oe.N.W.B. St.E.G.	Dresden-Elbkai				—	151	—			
				Wien-Donau-Uferbahnhof K.F.N.B. trs. Wien-Quaibahnhof k.k.St.B. trs.					—	158	—			
				Korneuburg					—	144	—			
									Pfge.	Pfge.	Pfge.			
769	Oesterr. Nordwestbahn	Betheiligten Verwaltungen	Glas- und Hohlglaswaaren des Ausnahmetarifes Nr. 36 zum Export aus Oesterreich	Erdweis	Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz	Bei Aufgabe, resp. Bezahlung der Fracht für den Frachtbrief und Wagen, und zwar für mindestens 5000 kg 10.000 kg	14 Tage nach erfolgter Publication bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1896	Elbeumschlags-Tarif für Oesterreich vom 1. Jänner 1893	182 133	163*) 112*)	19 21	Im Kartirungswege		*) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten; dieselbe beträgt bei Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag 10 Pfennige, bei Aussig-Landungsplatz 9·5 Pfennige für 100 kg
				Suchenthal		5000 kg 10.000 kg			179 131	160*) 111*)	19 20			
				Erdweis	Schönpriesen-Umschlag	5000 kg 10.000 kg			177 128	158*) 107*)	19 21			
				Suchenthal		5000 kg 10.000 kg			174 126	155*) 106*)	19 20			
				Erdweis	Dresden-Elbkai	5000 kg 10.000 kg			236 —	217 159	19 —			
				Suchenthal		5000 kg 10.000 kg			233 —	214 158	19 —			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
770	Oesterr. Nordwestbahn	Betheiligten Verwaltungen	Holz des Ausnahmetarifes Nr. 5 zum Export aus Oesterreich	Wolframs und Fussdorf	Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz	Bei Aufgabe, resp. Bezahlung der Fracht für den Frachtbrief und Wagen, und zwar für mindestens 10.000 kg	14 Tage nach erfolgter Publication bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1896	Elbeumschlags-Tarif für Oesterreich vom 1. Jänner 1893	Pfg. 75	Pfg. 68 *)	Pfg. 7	Im Kartirungswege		*) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten: dieselbe beträgt 10 Pfge. für 100 kg bei Laube, Tetschen/Bodenbach Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag, bei Aussig-Landungsplatz 9·5 Pfge. für 100 kg
					Schönpriesen-Umschlag				70	63 *)	7			
					Dresden-Elbkai				100	93	7			
771	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Mauer- und Dachziegel	Frättingsdorf	Olmütz (K.F.N.B.)	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens; Aufrechthaltung der sonstigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarife	Besteht kein directer Frachtsatz	kr. 31·1		Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu veranlassen
					Reichenberg (S.N.D.V.B.)					60·8				
					Warnsdorf (B.N.B.)					65·7				
			Erde der Pos. E—20 der Güterclassification im Theile I vom 1. Jänner 1893	Blansko	Frättingsdorf				kr. 33·9	31·2	kr. 2·7			
772	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Güter des Specialtarifes 1	Bolebošt	Bubeneč	Aufgabe in ganzen Wagenladungen, Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der sonstigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarif Theil II, Heft 2, vom 1. Jänner 1890	kr. 57·2	kr. 53·4	kr. 3·8	Im Kartirungswege		
				Bobuslavic-Černčic					59·2	53·4	5·8			
				Braunau					67·2	61·4	5·8			
				Hermsdorf-Oehlberg					68·8	60·8	8·0			
				Hronov					59·2	55·0	4·2			
				Matha-Mohren					59·2	57·2	2·0			
				Ottendorf					68·0	62·2	5·8			
				oder vice versa										
773	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr. Nordwestbahn	Holz des Specialtarifes 2	Ždiretz-Kreuzberg (Oe. N. W. B.)	Raudnic (St.E.G.)	Aufgabe in ganzen Wagenladungen, Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der sonstigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	kr. 51·5		Im Kartirungswege		
				Ilinsko (Oe.N. W. B.)						53·1				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
									kr.	kr.	kr.			
774	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Schwefelsäure	Hruschau	Jedlesee trs.	Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1896	Localtarif	74·1	47	27·1	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	
					Floridsdorf				73·6	47	26·6			
					Wagram				70·5	47	23·5			
			Schwefelsäure und Salzsäure	Hrusebau	Wien Nordbahnhof				74·8	47	27·8			
					Marchegg				71·7	47	24·7			
					Wien Nordbahn Donau-Uferbahnhof trs.				75·5	48	27·5			
775	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Kohle, mit Theer gebunden (ungeformte plastische Masse), zur Erzeugung von Kohlenstiften für elektrische Beleuchtung bestimmt	Oderberg	Wien Nordbahnhof	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Einhaltung der für die Güterclasse B giltigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1896	Localtarif vom 1. Jänner 1893	166·8 kr.	76·2 kr.	90·6 kr.	Im Kartirungswege		
									Heller					
776	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Betheiligten Verwaltungen	Getreide	Czegléd	Göding loco	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen; Abfertigung der Sendungen auf Grund des Theiles III, Tarifheft 2 des Oesterr.-Ungarischen Eisenbahn-Verbandes vom 1. Jänner 1895	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1896	Theil III, Tarifheft 2, des Oesterr.-Ungarischen Eisenbahn-Verbandes vom 1. Jänner 1895	190	178	12	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende Frachtbrief-Duplicate, sowie Frachtbriefe, welche Documente einen Refactiestempel der am Transporte betheiligten Verwaltungen nicht bereits tragen dürfen, und die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	Die nebenstehenden ermässigten Frachtsätze können nur in Anspruch genommen werden, wenn die bezüglichen Sendungen in Göding mittelst Strassenfuhrwerkes abgeführt werden. Die Frachtnachlässe werden aus den Gebührenantheilen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn getragen
				Eger					210	198	12			
				Gödöllö					172	168	4			
				Szolnok-teher p. u.					202	190	12			

Die vorstehenden ermässigten Frachtsätze gelten auch für leere, gebrauchte Getreidesäcke bei Aufgabe als Frachtgut in jeder Menge in der umgekehrten Richtung. Die Rückvergütung des Frachtnachlasses erfolgt in diesem Falle gegen Vorlage der auf die reclamirende Firma als Versenderin lautenden Aufnahmsscheine, welche spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses einzureichen sind und nicht wieder zurückgestellt werden.

1	2	3	4	5 von	5 nach	6	7	8	9	10	11	12	13	14
									Kreuzer					
777	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Sand der Pos. E-20 der Güterclassification im Theile I vom 1. Jänner 1893	Borohradek	Brandeis a. d. Adler	Aufgabe in ganzen Wagenladungen, bezw. Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens; Aufrechthaltung der sonstigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarif	9·2	7·8	1·4	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu veranlassen
					Wildenschwert				12·1	10·3	1·8			
					Böhm.-Trübau				14·6	12·5	2·1			
					Zwittau				18·5	16	2·5			
					Brüsau-Brünnlitz				22·3	19·5	2·8			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
778	Südbahn-Gesellschaft		Fleisch, frisches, und leer retourgehende Emballagen	Innsbruck bezw. vice versa für die retour gehenden Emballagen	Wörgl transit	Die Fleischsendungen müssen vom Lebensmittelmagazin der k. k. österr. Staatsbahnen in Innsbruck an Bedienstete der k. k. österr. Staatsbahnen und die retour gehenden Emballagen von diesen Bediensteten an das gedachte Lebensmittelmagazin zur Aufgabe gelangen. a) Bei Beförderung als Eilgut in jedem Gewichte. b) Bei Beförderung als Frachtgut in jedem Gewichte.	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarif	Verschieden	a) 48 Heller b) 24 Heller	Verschieden	Im Kartirungswege		
779	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Schnittholz: Brennholz	Thomathal	Unzmarkt	Aufgabe als Frachtgut in Wagenladungen à 5000 kg Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1896	Localtarif der Murthalbahn			35 Percent	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe, welche vom Empfänger bis längstens Ende März 1897 zu bewirken ist	
			Schnittholz: Sägebloche	Allen Stationen der Murthalbahn	Thomathal	**Aufgabe als Frachtgut von mindest. 100 Wagenladungen à 5000 kg**					25 Percent			
780	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Cigarettenpapier	Paris (Douane und Reuilly)	Suczawa transit, Station der k. k. österr. Staatsbahnen	Bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens a) 5000 kg b) 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Die Sendungen müssen laut Frachtbrief nach Jassy (Rumänien) befördert werden	Vom 1. Mai 1896 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis 31. December 1896	Localtarif		Francs Gold für 1000 kg a) 150·80 b) 136·20		Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf den Refactiewerber als Absender lautenden Duplicat-Frachtbriefe von Paris bis Eger, Nürnberg oder Wien K.E.B. und der auf die betreffende Firma als Absenderin lautenden Original-Frachtbriefe von Eger, Nürnberg oder Wien K.E.B. nach Suczawa transit, bezw. Jassy, eventuell gegen Vorlage der auf den Refactiewerber als Absender lautenden Original-Frachtbriefe von Paris oder einer jenseits Paris gelegenen französischen Station nach Suczawa transit bezw. Jassy. Diese Belege sind längstens bis 31. März 1897 einzureichen	

Die Abfertigung der Sendungen ist im Frachtbriefe wie folgt vorzuschreiben: entweder

a) mit Umkartirung in Eger, und zwar bis Eger über Novéant; von Eger über Karlsbad—Bubna—B.-Brod—Olmütz—Oswięcim—Podgorze-Plaszów oder Krakau; oder

b) mit Umkartirung in Nürnberg, und zwar bis Nürnberg über Novéant; von Nürnberg über Furth i. W.—Vysočan—Tynist—Chotzen—Olmütz—Oswięcim—Podgorze-Plaszów oder Krakau; oder

c) mit Umkartirung in Wien K.E.B., und zwar bis Wien K.E.B. über Delle—Buchs—Arlberg—Bischofshofen oder über Delle—Romanshorn—Traject—Bregenz—Arlberg—Bischofshofen oder über Alt-Münsterol—Constanz—Bregenz—Arlberg—Bischofshofen oder über Avricourt—Kehl—Mühlacker—Ulm—Simbach; von Wien K.E.B. über Lundenburg—Oswięcim—Podgorze-Plaszów bezw. Krakau, oder über Gänserndorf—Marchegg—Beskid oder über Stadlau—Marchegg—Beskid oder über Bruck a. L.—Kelenföld—Szerencs—Munkács—Beskid. An Stelle der Umkartirung kann Neuaufgabe in Eger, Nürnberg oder Wien K.E.B. erfolgen.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
781	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Getreide etc. und Mais	Belzec trs., Brody (Bhf.) trs., Husiatyn trs., Krystynopol trs., Nadbrzezie trs., Nowosieltza (Bhf.) trs., Podwołoczyska (Bhf.) trs., Rawa ruska trs., Sokal trs., Granica trs., bezw. Szczakowa trs.	Bruckdorf	Mit Giltigkeit vom 20. April 1896 bis zur Einführung im Tarifwege, längstens bis 31. December 1896, wird in den vom 1. Februar 1895 giltigen Ausnahmetarif für Getreide etc. für den Bayerisch-Oesterreichisch-Russischen Grenzverkehr die Station Bruckdorf der kgl. Bayerischen Staatsbahnen aufgenommen und sind für dieselbe in der Schnitttafel II des genannten Tarifes, Seite 13, in der Rubrik „Kilometer" die Zahl 862, in der Rubrik „Gruppe Nr." die Ziffer 1, in der Rubrik „a) Getreide etc." der Schnitt-Frachtsatz von 277 Pfennigen und in der Rubrik „b) Mais" der Schnitt-Frachtsatz von 237 Pfennigen pro 100 kg einzustellen.								

Abänderung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Angabe der Abänderung und Bezeichnung des Zeitpunktes derselben	Bemerkungen
16	Nr. 148 vom 21. December 1895	Nr. 2468	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Mahlproducte aus Getreide und Hülsenfrüchten, als: Getreideschrot, Mehl (einschliesslich Spelz- und Griesmehl), Graupen, Grütze, Gries, gerollte Gerste und dergl. und Kleie	Gorlice Neu-Sandec Niżankowice Ustrzyki Bogumiłowice Borki wielkie Bortniki Brody Bursztyn Chodorów Czernowitz Hadikfalva Jaroslau Kałusz Kolomea Lemberg Nowa grobla Przemyśl Rawa ruska Rozwadów Rzeszów Sokal Stanislau Stryj Szczerzec Tarnopol Tarnów Zahłotów	Oświęcim transit	Die bezüglichen Refactiesätze werden mit Giltigkeit ab 17. April 1896 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1896 unter den festgesetzten Bedingungen auch für solche Sendungen gewährt, welche nach Cosel (Oderhafen), Breslau (Oderhafen) oder Pöpelwitz (Umschlag) aufgegeben und von da per Oder nach Hamburg loco oder transit verschifft werden	Die Liquidirung der bezüglichen Frachtdifferenzen erfolgt unter Aufrechthaltung der im Verordnungs-Blatte Nr. 148 vom 21. December 1895, unter fortl. Nr. 2468, verlautbarten Bedingungen gegen Vorlage der Frachtbrief-Duplicate bis zu den Oder-Umschlagsplätzen und der Connossemente über den Weitertransport per Oder nach Hamburg, welche Documente vom Versender bis längstens Ende März 1897 vorzulegen sind
17	Nr. 2 vom 9. Jänner 1896	Nr. 91	K. k. General-Direction österr. Staatsbahnen		Getreide der Pos. G. 13, dann Mahlproducte und Mehl der Pos. M. 4 der Güterclassification des Tarif-Theiles I als Frachtgut	Wels	Aschach a. d. Donau Unter-Rohr oder umgekehrt	In der Rubrik „Nachlass vom bestehenden Frachtsatze" sind die Worte: des Specialtarifes I" wegzulassen	

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 42. **Wien, 16. April 1896.** **IX. Jahrgang.**

Eisenbahnverkehr im Monate Februar 1896 und Vergleich der Einnahmen in den ersten zwei Monaten 1896 mit jenen der gleichen Periode 1895.

Im Monate Februar 1896 hat das österreichisch-ungarische Eisenbahnnetz keinen Zuwachs an neuen Eisenbahnstrecken erfahren.

Im Monate Februar 1896 wurden auf den österreichisch-ungarischen Eisenbahnen im Ganzen 9,335.752 Personen und 8,634.558 t Güter befördert und hiefür eine Gesammteinnahme von 25,353.477 fl. erzielt, d. i. per Kilometer 829 fl. Im gleichen Monate 1895 betrug die Gesammteinnahme, bei einem Verkehre von 8,319.875 Personen und 7,811.510 t Güter, 22,206.885 fl., oder per Kilometer 748 fl., daher resultirt für den Monat Februar 1896 eine Zunahme der kilometrischen Einnahmen um 10·8 pCt.

Da die durchschnittliche Gesammtlänge der österreichisch-ungarischen Eisenbahnen für die zweimonatliche Periode des laufenden Jahres 30.594 km, für den gleichen Zeitraum des Vorjahres dagegen 29.688 km betrug, so stellt sich die durchschnittliche Einnahme per Kilometer für die erwähnte Periode 1896 auf 1673 fl., gegen 1579 fl. im Vorjahre, das ist um 94 fl. günstiger oder, auf das Jahr berechnet, pro 1896 auf 10.038 fl., gegen 9474 fl. im Vorjahre, das ist um 564 fl., mithin um 6 pCt. günstiger.

Nach der Höhe des auf Grund der Einnahmenziffern der ersten zwei Monate 1896 per Jahr ermittelten Kilometerergebnisses ergibt sich die nachstehende Reihenfolge der Bahnen:

	Gerechnete Jahreseinnahme per Kilometer im Jahre 1896 Gulden
A. Oesterreichische und ungarische Hauptbahnen:	
1. Aussig-Teplitzer Eisenbahn	44.604
2. Kaschau-Oderberger Eisenbahn (öst. Strecke)	32.160
3. Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Hauptbahnnetz)	31.002
4. Leoben-Vordernberger Bahn	25.254
5. Buschtěhrader Eisenbahn, Linie lit. B	23.712
6. Südbahn-Gesellschaft (Hauptbahnnetz und Localbahnen in Oesterreich)	20.142
7. Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbau-Ges.	19.860
8. Buschtěhrader Eisenbahn, Linie lit. A	19.080
9. Oesterr. Nordwestbahn (Ergänzungsnetz)	18.486
10. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft (österr. Linien)	16.416
11. Oesterr. Nordwestbahn (garantirte Strecken)	14.058
12. Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn	12.528
13. Böhmische Nordbahn	11.862
14. Südnorddeutsche Verbindungsbahn	11.832
15. K. k. Staatsbahnen und vom Staate für eigene Rechnung betriebene Bahnen	10.380
16. Kaschau-Oderberger Eisenb. (ungar. Strecken)	9.540
17. Ostrau-Friedlander Eisenbahn	9.342
18. Kgl. Ungarische Staatsbahnen	9.336
19. Südbahn-Gesellschaft (ungar. Linien)	9.102
20. Raab-Oedenburg-Ebenfurther Eisenbahn	6.318
21. Eisenbahn Wien-Aspang	6.300
22. Mohács-Fünfkirchner Bahn	6.180
23. Fünfkirchen-Barcser Bahn	5.832

	Gulden
B. Oesterreichische und ungarische Localbahnen incl. der Dampftramways.	
1. Localbahn Swoleňowes-Smečna	21.027
2. Montanbahn Zeltweg-Fohnsdorf	14.166
3. Kahlenberg-Eisenbahn-Gesellschaft (Dampftramway Wien-Nussdorf)	14.046
4. Neue Wiener Tramway (Dampftramway Westbahnlinie—Hütteldorf)	12.384
5. Kuttenberger Localbahn	11.910
6. Brünner Localeisenb.-Ges. (Dampftramway)	10.392
7. Stauding-Stramberger Localbahn	10.296
8. Localbahn Přivoz—Mähr.-Ostrau—Witkowitz (Dampftramway)	9.264
9. Eisenbahn Reichenberg-Gablonz-Tannwald	8.670
10. Vicinalbahn Budapest-Szt. Lörincz	8.118

		Gulden
11.	Bozen-Meraner Bahn	8.106
12.	Neutitscheiner Localbahn	8.016
13.	Localbahn Petroszény-Lupény	6.960
14.	K. k. Staatsbahn Königshan - Schatzlar (im Privatbetriebe)	5.982
15.	Budapester Localbahnen	5.922
16.	Wittmannsdorf - (Leobersdorf) - Ebenfurther Bahn	5.544
17.	Dampftramway-Gesellsch. vorm. Krauss & Co.	5.262
18.	Localbahn Dolina-Wygoda	4.764
19.	Steiermärk. Landesbahn (Localb. Cilli-Wöllan)	4.620
20.	Localbahn Innsbruck - Hall i T (Dampftramway)	4.380
21.	Wiener Localbahnen-Actiengesellsch. (Dampftramway Wien—Wr.-Neudorf—Guntramsdorf)	4.350
22.	Gr.-Kikinda—Gr.-Becskereker Bahn	4.092
23.	Poprádthal-Bahn	4.086
24.	Unterkrainer Bahnen	4.080
25.	Gölnitzthal-Bahn	3.750
26.	Vereinigte Arader und Csánader Eisenbahnen	3.618
27.	K. k. Staatsbahn Časlau-Zawratetz (im Privatbetriebe)	3.594
28.	Marmaroser Salzbahn-Actiengesellschaft	3.330
29.	Localbahn Mösel-Hüttenberg	3.312
30.	Loc. Zolyom-Brezó—Breznóbánya—Tiszolcz	3.192
31.	Localbahn Mori-Arco-Riva a. G.	3.012
32.	Ungthal-Bahn	2.964
33.	Localbahn Pressburg-Dunaszerdahely	2.928
34.	Belisče-Kapelna (Slavonische Drauthal-) Vicinalbahn	2.850
35.	Localbahn Keszthely—Balaton-Szt.-György	2.832
36.	Eisenbahn Vinkovce-Brčka	2.802
37.	Kremsthal-Bahn	2.760
38.	Localbahn Gran—Almás-Füzitö	2.736
39.	Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft (Dampftramwaystrecke)	2.694
40.	Holics-Gödinger Localbahn-Actiengesellschaft	2.604
41.	Számosthal-Bahn	2.598
42.	Localbahn Fehring-Fürstenfeld	2.520
43.	Localbahn Asch-Rossbach	2.490
44.	Localbahn Gleisdorf-Weiz	2.424
45.	Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów)	2.412
46.	Localbahn Steinamanger-Pinkafeld	2.394
47.	Bukowinaer Localbahnen	2.364
48.	Háromszéker Localbahnen	2.280
49.	Localbahn Szathmár-Nagybánya	2.262
50.	Südbahn-Gesellschaft (Localb. Mödling-Brühl, elektrischer Betrieb)	2.184
51.	Terret-Kowásznaer Localbahn	2.172
52.	Mühlkreis-Bahn	2.166
53.	Localbahn Strakonitz-Winterberg	2.136
54.	Localbahn Kaschau-Torna	2.130
55.	Vicinalbahn Güns-Steinamanger	2.130
56.	Westungar. Localbahnen (Transdanubische Vicinalbahn-Actiengesellschaft)	2.118
57.	Localbahn Schwarzenau-Waidhofen a/Th.	2.106
58.	Bárcs-Pakraczer Eisenbahn	2.106
59.	Localbahn Nagy-Károly—Somkut	2.052
60.	Böhmische Commercialbahnen	2.040
61.	Zagorianer Bahn	2.022
62.	Localbahn Auspitz	2.016
63.	Torontaler Localbahnen	1.968
64.	Localbahn Reichenau a. K.-Solnitz	1.926
65.	Localbahn Plan-Tachau	1.896
66.	Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Localbahnen)	1.884
67.	Localbahn Wotic-Selčan	1.872
68.	Localbahn Budapest-Gran	1.866
69.	Kolomeaer Localbahnen	1.848
70.	Mährische Westbahn	1.830
71.	Localbahn Welchau - Wickwitz — Giesshübl Sauerbrunn	1.800
72.	Vicinalbahn Maros-Vásárhely — Szász-Régen	1.764
73.	Localbahn Késmárk—Szepes-Bélá	1.758
74.	Localb. Salzburg-Lamprechtshausen (Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellsch.)	1.752
75.	Csetnekthal-Bahn	1.740
76.	Biharer Vicinalbahnen	1.728
77.	Szilágysager Eisenbahn	1.728
78.	Localbahn Ruma-Vrdnik	1.722
79.	Localbahn Gr.-Priesen—Wernstadt—Auscha	1.716
80.	Bács-Bodrogher Comitatsbahnen	1.710
81.	Localbahn Hermannstadt-Rothenthurmpass	1.698
82.	Steyrthal-Bahn	1.692
83.	Murthal-Bahn	1.686
84.	Slavonische Localbahn	1.686
85.	Vicinalb. Debreczen—Hajdu-Nán.—B.-Mihály	1.668
86.	Localbahn Gyulafehérvár-Zalathna	1.620
87.	Löcsethal-Bahn	1.608
88.	Székler Eisenbahn	1.596
89.	Vicinalbahn Puszta-Tenyö—Kun-Szt. Márton	1.578
90.	Localbahn Wodňan-Prachatitz	1.572
91.	Zsitvathal-Bahn	1.548
92.	Localbahn Vöcklabruck-Kammer	1.506
93.	Localbahn Körös-Belovár	1.500
94.	Vicinalbahn Kun-Szt. Márton—Szentes	1.488
95.	Vicinalbahn Nyiregyháza—Maté-Szalka	1.482
96.	Vicinalbahn Ujszász-Jaszápáth	1.482
97.	Localbahn Szepes-Bélá—Podolin	1.476
98.	Localbahn Göpfritz—Gross-Siegharts	1.470
99.	Steiermärkische Landesbahnen (Preding-Wieselsdorf—Stainz, Pöltschach—Gonobitz und Kapfenberg—Au-Seewiesen)	1.404
100.	Localbahn Eperies-Bartfeld	1.404
101.	Welser Localbahn	1.398
102.	Localbahn Szentes—Hod-Mezö-Vásárhely	1.386
103.	Gailthal-Bahn	1.374
104.	Localbahn Beneschau-Wlaschim	1.368
105.	Eisenbahn Grosswardein-Belenyes-Vaskoh	1.362
106.	Localbahn Kis-Ujszállás—Devavanya-Gyoma	1.320
107.	Muranythal-Bahn	1.308
108.	Localbahn Potscherad-Wurzmes	1.302
109.	Localbahn Debreczin—Füzes-Abony—Ohat-Kocs-Polgar	1.302
110.	Localbahn Deutschbrod-Humpoletz	1.284
111.	Localbahn Bája-Zombor-Neusatz	1.284
112.	Haraszti-Ráczkever Localbahn	1.242
113.	Localbahn Szt. Lörincz-Szlatina-Našic	1.224
114.	Localbahn Steinamanger-Rum	1.170
115.	Localbahn Budapest-Lajosmizse	1.170
116.	Békéser Comitatsbahnen	1.158
117.	Localbahn Somogy-Szobb—Bárcs	1.146
118.	Salzkammergut-Localbahn - Actiengesellschaft	1.122
119.	Localbahn Hidegkut—Gyönk-Tamásy	1.104
120.	Localbahn Fürstenfeld-Hartberg	1.068
121.	Felek-Fogáraser Localbahn	1.038
122.	Friauler Localbahn	1.032
123.	Matraer Vicinalbahnen	1.014
124.	Localbahn Temesvár—Nagy-Szt. Miklos	1.002
125.	Localbahn Debreczin—Nagy-Léta	990
126.	Localbahn Postelberg-Laun	954

	Gulden
127. Békes-Csanáder Localbahn	942
128. Localbahn Versecz—Kubin-Dunapart	924
129. Mezötur-Turkever Eisenbahn	900
130. Localbahn Szepes-Olaszi—Szepes-Varálja	780
131. Localbahn Borossebes-Menyháza	756
132. Localbahn Radkersburg-Luttenberg	738
133. Localb. Balaton-Szt. György—Somogy-Szobb	720
134. Localbahn Kaposvár-Mocsolád	708
135. Localbahn Nakři-Netolitz—Netolitz Stadt	666
136. Localbahn Hermannstadt—Nagy-Disznód	654
137. Localbahn Zsebely-Csakovár	570
138. Vicinalbahn Máros-Ludas—Bistritz	552
139. Localb. Raab-Veszprém-Dombovár: Strecke Veszprém—Uj-Dombovár	504
140. Localbahn Warasdin-Golubovec	474
141. Localbahn Kecskemét-Füllöpszállás	330
142. Localbahn Lemberg-Kleparów—Janów	264
143. Taraczthal-Bahn	144

Nach der Zunahme des kilometrischen Ergebnisses in den ersten zwei Monaten 1896 ergibt sich gegen den gleichen Zeitraum 1895 die nachstehende Reihenfolge der Bahnen:

A) Oesterreichische und ungarische Hauptbahnen.

	%
Kaschau-Oderberger Eisenbahn (ungar. Strecken)	19·3
Graz-Köflacher Eisenbahn- u. Bergbau-Gesellschaft	15·2
K. k. Staatsbahnen und vom Staate für eigene Rechnung betriebene Bahnen	13·0
Kgl. Ungar. Staatsbahnen	9·3
Ostrau-Friedlander Eisenbahn	9·0
Südbahn-Gesellschaft (Hauptnetz und Localbahnen in Oesterreich)	7·9
Südbahn-Gesellschaft (ungar. Linien)	7·7
Oesterr. Nordwestbahn (Ergänzungsnetz)	6·9
Eisenbahn Wien-Aspang	6·1
Oesterr.-ung. Staatseisenb.-Gesellsch. (öst. Linien)	5·8
Kaschau-Oderberger Eisenbahn (österr. Strecke)	5·3
Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Hauptbahnnetz)	5·2
Buschtěhrader Eisenbahn, Linie lit. B	4·7
Oesterr. Nordwestbahn (garantirte Strecken)	4·5
Raab-Oedenburg-Ebenfurther Bahn	4·5
Fünfkirchen-Bárcser Bahn	4·0
Südnorddeutsche Verbindungsbahn	3·8
Leoben-Vordernberger Eisenbahn	2·0
Böhmische Nordbahn	1·4
Buschtěhrader Eisenbahn, Linie lit. A	0·1

B) Oesterreichische und ungarische Localbahnen incl. der Dampftramways.

	%
Localbahn Hermannstadt—Nagy-Disznod	101·9
Localbahn Kaposvár-Mocsolad	81·5
Localbahn Borossebes-Menyháza	65·8
Murthal-Bahn	57·9
Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft (Dampftramwaystrecke)	52·7
Unterkrainer Bahnen	50·8
Békés-Csánader Localbahn	41·4
Localbahn Keszthely—Balaton-Szt. György	40·5
Friauler Bahn	36·5
Bihárer Vicinalbahn	36·5
Localbahn Körös-Belovár	34·4
Wiener Localbahnen-Actien-Ges. (Dampftramway Wien-Wr. Neudorf-Guntramsdorf)	34·0
Taraczthal-Bahn	33·3
Stauding-Stramberger Localbahn	32·5
Slavonische Localbahn	31·9
Torontaler Localbahnen	31·7
Marmaroser Salzbahn-Actiengesellschaft	31·2
Matraer Vicinalbahnen	29·0
Vereinigte Arader und Csánader Eisenbahnen	28·0
Békéser Comitatsbahnen	27·8
Localbahn Hermannstadt-Rothenthurmpass	27·5
Vicinalbahn Kun-Szt. Márton—Szentes	27·2
Számosthal-Bahn	27·0
Localbahn Hidegkut—Gyönk-Tamasy	26·0
Budapester Localbahnen	25·4
Neue Wiener Tramway (Dampftramway Westbahnlinie—Hütteldorf)	25·0
Localbahn Asch-Rossbach	24·6
Kuttenberger Localbahn	24·6
Vicinalbahn Budapest-Szt. Lörincz	24·5
Steiermärkische Landesbahnen (Cilli-Wöllan)	24·0
Südbahn-Gesellschaft (Localb. Mödling-Brühl, elektrischer Betrieb)	23·0
Felek-Fogaraser Localbahn	22·7
Localbahn Debreczin—Füzes-Abony—Ohat-Kócs-Polgar	22·6
Localbahn Ruma-Vrdnik	22·6
Csetnekthal-Bahn	22·4
Localbahn Debreczin—Nagy-Léta	21·3
Localbahn Radkersburg-Luttenberg	20·6
Zsitvathal-Bahn	20·6
Localbahn Szepes-Olaszi—Szepes-Varalja	20·4
Székler Eisenbahn	20·1
Localbahn Innsbruck-Hall i/T. (Dampftramway)	19·9
Mährische Westbahn	19·6
Poprádthal-Bahn	19·5
Localbahn Versecz—Kubin-Dunapart	19·4
Localbahn Vinkovce-Brčka	19·4
Brünner Localeisenb.-Gesellsch. (Dampftramway)	18·4
Localbahn Kaschau-Torna	17·9
Localbahn Kis-Ujszállás—Devavanya—Gyoma	17·7
Localbahn Steinamanger-Pinkafeld	17·7
Bács-Bodrogher Comitatsbahnen	17·3
Vicinalbahn Debreczen — Hajdu-Nánas—B.-Mihály	17·3
Localbahn Přivoz—M.-Ostrau—Witkowitz (Dampftramway)	16·8
Localbahn Fürstenfeld-Hartberg	15·6
Localbahn Steinamanger-Rum	15·4
Welser Localbahn	15·3
Mezötur-Turkever Eisenbahn	15·3
Localbahn Strakonitz-Winterberg	15·2
Gr.-Kikinda—Gr.-Becskereker Bahn	15·2
Localbahn Somogy-Szobb—Bárcs	15·0
Localbahn Szepes-Bélá—Podolin	15·0
Bozen-Meraner Bahn	14·9
Localbahn Szentes—Hod-Mezö-Vásárhely	14·9
Vicinalbahn Maros-Vásárhely—Szász-Régen	14·4
Haromszéker Localbahnen	13·4
Vicinalbahn Ujszász-Jaszápáth	12·8
Localbahn Schwarzenau-Waidhofen a/Th.	12·5
Vicinalbahn Nyiregyháza—Maté-Szalka	12·3
Localbahn Haraszti-Ráczkeve	11·9
Dampftramway-Gesellschaft vorm. Krauss & Comp.	11·4
Vicinalbahn Güns-Steinamanger	10·9
Böhmische Commercialbahnen	10·7
Eisenbahn Grosswardein-Belenyes-Vaskoh	10·7
Localbahn Vöcklabruck-Kammer	10·6

	%
Localbahn Balaton-Szt. György—Somogy-Szobb	10·1
Szilágysager Eisenbahn	9·9
Ungthal-Bahn	9·8
Mühlkreis-Bahn	9·7
Localbahn Budapest-Lajosmizse	8·9
Salzkammergut-Localbahn-Actiengesellschaft	8·7
Westungarische Localbahnen (Transdanubische Vicinalbahn-Actiengesellschaft)	8·0
Kahlenberg-Eisenbahn-Gesellschaft (Dampftramway Wien-Nussdorf)	7·2
Zagorianer Bahn	7·0
Localbahn Gleisdorf-Weiz	6·9
Holics-Gödinger Localbahn	6·1
Kremsthal-Bahn	5·7
Steiermärkische Landesbahnen (Preding-Wieselsdorf—Stainz, Pöltschach—Gonobitz, Kapfenberg—Au-Seewiesen)	4·9
Gölnitzthal-Bahn	4·7
Localbahn Késmárk—Szepes-Béla	3·5
Localbahn Száthmár—Nagybánya	3·3
Belisće-Kapelna (Slavonische Drauthal-)Vicinalbahn	3·3
Bukowinaer Localbahnen	2·9
Neutitscheiner Localbahn	2·8
Localbahn Mori-Arco-Riva a/G.	2·4
Localbahn Wodňan-Prachatitz	1·9
Steyrthal-Bahn	1·4

Nach der Abnahme des kilometrischen Ergebnisses in den ersten zwei Monaten 1896 ergibt sich gegen den gleichen Zeitraum 1895 die nachstehende Reihenfolge der Bahnen:

A) Oesterreichische und ungarische Hauptbahnen.

	%
Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn	0·9
Aussig-Teplitzer Eisenbahn	6·5
Mohács-Fünfkirchner Bahn	14·6

B) Oesterreichische und ungarische Localbahnen incl. der Dampftramways.

	%
Localbahn Auspitz	1·8
Vicinalbahn Máros-Ludas—Bistritz	2·1
Barcs-Pakraczer Eisenbahn	2·2
Localbahn Wotic-Selčan	2·5
Löcsethal-Bahn	2·5
Localbahn Nagy-Károly—Somkut	2·6
Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn	3·2
Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Localbahnen)	3·4
Localbahn Warasdin-Golubovec	4·8
Localb. Welchau-Wickwitz—Giesshübl Sauerbrunn	5·4
Localbahn Gran—Almás-Füzitö	5·6
Kolomeaer Localbahnen	6·1
Localbahn Swoleňowes-Smečna	6·5
Eisenbahn Wittmannsdorf (Leobersdorf)-Ebenfurth	6·6
Localbahn Fehring-Fürstenfeld	7·3
K. k. Staatsbahn Časlau-Zawratetz (im Privatbetriebe)	7·7
Localbahn Petroszény-Lupény	8·5
Montanbahn Zeltweg-Fohnsdorf	9·5
Localbahn Plan-Tachau	10·2
Eisenbahn Lemberg-Belzec (Tomaszów)	10·9
Muranythal-Bahn	12·8
Localbahn Mösel-Hüttenberg	13·3
Localbahn Gr.-Priesen—Wernstadt—Auscha	13·3
Localbahn Dolina-Wygoda	13·5
K. k. Staatsbahn Königshan-Schatzlar (im Privatbetriebe)	14·4
Vicinalbahn Puszta-Tenyö—Kun-Szt. Márton	24·0
Localbahn Deutschbrod-Humpoletz	24·1
Localbahn Eperies-Bartfeld	27·3
Localbahn Reichenau a/K.-Solnitz	38·5
Localbahn Zsebely-Csakovár	55·3
Localbahn Potscherad-Wurzmes	74·0

Ueber die Ursachen der Mehr- und Mindereinnahmen, sowie sonstige zur Erläuterung der Betriebsausweisziffern dienliche Daten haben nachstehende Bahnverwaltungen, wie folgt, relationirt:

Aussig-Teplitzer Eisenbahn. Die im Monate Februar 1896 erzielte Mindereinnahme gegenüber dem gleichen Monate 1895 erscheint durch den schwächeren Kohlenverkehr nach dem Inlande begründet.

Die ausgewiesenen Einnahmen des Jahres 1895 sind definitiv, jene des laufenden Jahres provisorisch.

Böhmische Commercialbahnen. Die für den Monat Februar 1896 nachgewiesene Mehreinnahme gegen denselben Monat 1895 ist hauptsächlich auf die grösseren Zuckertransporte, die erhöhte Personenfrequenz, sowie auf den diesjährigen Schalttag zurückzuführen.

Böhmische Nordbahn. Die für den Monat Februar 1896 ausgewiesene Mehreinnahme resultirt theils aus der Steigerung des Verkehres im Allgemeinen, theils aus dem Zuwachse der Einnahmen des Schalttages pro 1896.

Buschtěhrader Eisenbahn. Im Monate Februar 1896 hat sich gegen den gleichen Monat des Vorjahres beim Unternehmen lit. A aus dem Personen- und Gepäcksverkehre eine Mehreinnahme von fl. 3801, aus dem Güterverkehre eine Mehreinnahme von fl. 6399, zusammen daher eine Mehreinnahme von fl. 10.200; beim Unternehmen lit. B aus dem Personen- und Gepäcksverkehre eine Mehreinnahme von fl. 4466, aus dem Güterverkehre eine Mehreinnahme von fl. 16.234, zusammen daher eine Mehreinnahme von fl. 20.700 ergeben.

Die Mehreinnahme aus dem Güterverkehre beim Unternehmen lit. A resultirt aus dem Verkehre von diversen Gütern, jene aus dem Güterverkehre beim Unternehmen lit. B aus dem Verkehre von Kohle und diversen Gütern.

Die Einnahmen des Jahres 1895 sind definitiv, jene des laufenden Jahres provisorisch.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. Auf den im Eigenthume des Staates stehenden und vom Staate für eigene Rechnung betriebenen Bahnen ergibt sich für den Monat Februar 1896, im Vergleiche zu den Ergebnissen desselben Monates des Vorjahres, im Personenverkehre, bei einer Mehrfrequenz von 14.995 Personen, eine Mehreinnahme von fl. 247.135, und im Güterverkehre, bei einer Mehrbeförderung von 142.613 t, eine Mehreinnahme von fl. 734.206. Die Gesammt-Mehreinnahme beträgt somit fl. 981.341.

Von der im Personenverkehre ausgewiesenen Mehrfrequenz von 14.995 Personen entfallen auf die westlichen Staatsbahnen 3280 Personen, bei einer Mehreinnahme von fl. 133.563, und auf die östlichen Staatsbahnen 11.715 Personen, bei einer Mehreinnahme von fl. 113.572.

Die Mehrfrequenz und Mehreinnahme im Personenverkehre ist der Wirkung des erhöhten Personentarifes, den günstigen Witterungsverhältnissen und dem in den Berichtsmonat fallenden Schalttage zuzuschreiben.

Die im Güterverkehre ausgewiesene Mehrbeförderung von 142.613 t vertheilt sich mit 92.846 t auf die westlichen Staatsbahnen und mit 49.767 t auf die östlichen Linien, und die Mehreinnahme im Güterverkehre von fl. 734.206 mit fl. 570.737 auf die westlichen und mit fl. 163.469 auf die östlichen Linien.

Auf die erzielte Mehreinnahme auf den westlichen Linien hat die gesteigerte Verfrachtung von Baumaterialien zur Ausführung der Wiener Verkehrsanlagen und auf den östlichen Linien der lebhaftere Verkehr in den Artikeln Petroleum, Nutz-, Bau- und Brennholz, Salz, Spiritus und lebendes Vieh eingewirkt.

Auf sämmtlichen Linien der k. k. Oesterr. Staatsbahnen und der vom Staate betriebenen Privatbahnen (exclusive der Bodensee-Dampfschiffahrt) resultirt pro Februar 1896, bei einer Mehrfrequenz von 30.536 Personen, eine Mehreinnahme von fl. 253.119, und bei einer Mehrbeförderung von 179.190 t eine Mehreinnahme von fl. 757.075, so dass sich ein Gesammt-Einnahmenplus von fl. 1,010.194, d. i. 14·8 pCt., ergibt.

Bodensee-Dampfschiffahrt.

Im Monate Februar 1896 betrug die Frequenz 5340 Personen und 8941 t, mit einer Einnahme von fl. 1965, bezw. fl. 7777, in Summa fl. 9742, gegen fl. 9328 im gleichen Monate des Vorjahres.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Im Monate Februar 1896 ergab der Personenverkehr auf dem Hauptbahnnetze eine Zunahme der Frequenz um 58.853 Personen und des Erträgnisses um fl. 53.033.

Was den Frachtenverkehr anbelangt, so ergab sich im Berichtsmonate, im Vergleiche zu derselben Periode des Vorjahres, eine Zunahme des Frachtquantums um 164.759 t und des Erträgnisses um fl. 218.906.

Transportzunahmen ergaben sich hauptsächlich bei den nachstehenden Massenartikeln, und zwar:

bei Getreide aller Art	um	13.539·0 t
„ Mehl und Mahlproducten	„	2.504·4 t
„ Zucker, raffinirt	„	2.475·4 t
„ Zucker, roh	„	3.587·1 t
„ Holz aller Art	„	10.449·1 t
„ Steinen aller Art	„	15.170·1 t
„ Erzen und Schlacken	„	3.102·6 t
„ Eisen und Stahl	„	9.808·1 t
„ Kohlen	„	55.098·7 t

Auf den Localbahnen nahm die Personenfrequenz um 11.332 Personen und das Erträgniss um fl. 1905 zu.

Der Güterverkehr zeigt eine Zunahme des Verfrachtungsquantums um 3672 t und des Erträgnisses um fl. 1943.

Transportzunahmen ergaben sich beispielsweise:

bei Getreide aller Art	um	602·1 t
„ Mehl und Mahlproducten	„	251·6 t
„ Zucker, roh	„	1384·3 t
„ Holz aller Art	„	1403·8 t
„ Steinen aller Art	„	864·5 t
„ Eisen und Stahl	„	936·0 t

Was schliesslich die Ostrau-Friedlander Eisenbahn betrifft, so nahm der Personenverkehr um 1393 Personen ab und das Erträgniss um fl. 337 zu.

Im Frachtenverkehre ist eine Zunahme des Frachtquantums um 1816 t und des Erträgnisses um fl. 3223 zu verzeichnen, wobei die Artikel „Mehl und Mahlproducte“, „Holz aller Art“, „Erze und Schlacken“, sowie „Eisen und Stahl“ eine Mehrverfrachtung und die Artikel „Getreide aller Art“, „Zucker, raffinirt und roh“, dann „Steine aller Art“ einen Frachtausfall aufweisen.

Kaschau-Oderberger Eisenbahn. Im Monate Februar 1896 haben auf die Erhöhung der Einnahmen ausser der lebhaften Personenfrequenz hauptsächlich Kohlen- und Erztransporte günstigen Einfluss genommen.

Südbahn-Gesellschaft. Von den im Monate Februar 1896 gegen die gleiche Periode des Vorjahres für das Gesammtnetz der Gesellschaft nachgewiesenen Mehreinnahmen von fl. 339.370 entfallen auf den Personenverkehr fl. 113.402 und auf den Güterverkehr fl 225.968.

Sowohl auf den gesellschaftlichen Localbahnen, als auch auf den Pachtbahnen haben die Einnahmen in der erwähnten Periode Steigerungen erfahren, welche bei sämmtlichen Linien, mit alleiniger Ausnahme der einen schwächeren Personenverkehr ausweisenden Localbahn Spielfeld-Radkersburg, auf Zunahmen im Personen- und Güterverkehre zurückzuführen sind.

(Fortsetzung auf Seite 802.)

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebs-Länge im Monate Februar 1896	1895	Im Monate Februar 1896 wurden befördert: Personen	Güter	Die Einnahme betrug im Monate Februar 1896: für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	pro Kilom.	1895: im Ganzen	pro Kilom.	Differz. per Kilom. in Percent	Durchschnittl. Betriebs-Länge vom 1. Februar bis Ende Februar 1896	1895
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden			Kilometer	
Oesterreichische Eisenbahnen.													
I. Staatseisenbahnbetrieb.													
a) K. k. Staatsbahnen und vom Staate für eigene Rechnung betriebene Bahnen incl. Wiener Verbindungsbahn . . .	7.959	7.943	2,221.870	1,949.344	1,330 390	5,286 354	6,616.744	831	5,635.403	709	+ 17·2	7.959	7.943
					555	2 697	3.252	217	2.097	140	+ 55·0	15	15
					874	1.216	2.090	91	. . . .	. . .	. . .	23	. . .
					5.002	33.081	38.083	216	30.039	171	+ 26·3	176	176
					. . .	3.512	3.512	439	3 318	415	+ 5 8	8	8
					1.262	2.834	4.096	205	4.156	208	− 1·4	20	20
					878	425	1.303	81	1.056	66	+ 22·7	16	16
					1.419	1 871	3 290	84	2.695	69	+ 21·7	39	39
					1.066	1.901	2.967	96	2.900	94	+ 2·1	31	31
					1.023	2.148	3.171	211	2 709	181	+ 16·6	15	15
					226	807	1.033	129	. . . .	. . .	. . .	8	. . .
					230	4.658	4 888	148	4.690	142	+ 4·2	33	33
					8.261	9.141	17.402	196	21.196	238	− 17·6	89	89
					263	154	417	19	. . . .	. . .	. . .	22	. . .
					2 525	12.441	14.966	166	11.945	133	+ 24·8	90	90
					167	1 054	1.221	244	1.813	363	− 32·8	5	5
					2 966	8 539	11 505	151	6.518	86	+ 75·6	76	76
					465	396	861	62	. . . .	. . .	. . .	14	. . .
					627	1.330	1.957	151	2.044	157	− 3·8	13	10
					199	172	371	34	. . . .	. . .	. . .	11	. . .
					215	1.128	1.343	79	1.710	101	− 21·8	17	17
					705	1.008	1.713	171	1.407	141	+ 21·3	10	10
					1.576	3.696	5 272	165	5.263	164	+ 0·6	32	32
					8.842	31.190	40 032	299	33.616	251	+ 19·1	134	134
					553	823	1.376	125	1.119	102	+ 22·5	11	11
					3.865	2.938	6.803	126	5 531	102	+ 23·5	54	54
					1.280	6.361	7.641	449	6.040	355	+ 26·5	17	17
					1.601	2.057	3.658	131	3.653	130	+ 0·8	28	28
					610	1.964	2.574	151	2.354	138	+ 9·4	17	17
					201	9.217	9.418	1.177	9.493	1.187	− 0·8	8	8
					486	6.046	6.532	272	8.437	352	− 22·7	24	24
					119	2.317	2.436	487	2.896	579	− 15·9	5	5
III. Privatbahnen unter Ausschluss der ad I b) angeführten Localbahnen.													
Aussig-Teplitzer Eisenbahn . . .	101	101	139.212	599.358	25.756	327 845	353.601	3.501	372.074	3.684	− 4·9	101	101
Böhmische Nordbahn	320	320	155 567	158.221	60.560	248.874	309.434	967	292.608	914	+ 5·8	320	320
Buschtěhrader Eisenbahn													
Linie lit. A	186	186	50.916	201.422	29.438	253.410	282.848	1.521	272 648	1.466	+ 3·8	186	186
Linie lit. B	236	236	79.935	277.200	34.600	398.145	432.745	1.834	412.045	1.746	+ 5·0	236	236
Graz-Köflacher Eisenbahn u. B.-G.	91	91	30.167	68.009	11.229	134.432	145.661	1 601	127.053	1.396	+ 14·7	91	91
Kaiser Ferdinands-Nordbahn:													
Hauptbahnnetz	1.036	1.036	656.030	952.501	381.675	2,225.779	2,607.454	2.517	2,335.515	2.254	+ 11 7	1.036	1.036
Localbahnen	281	259	68.101	29.754	14.356	28.097	42 453	151	38.605	149	+ 1·3	281	259
Kaschau-Oderberger Eisenbahn:													
Oesterreichische Strecke . .	64	64	39.838	87.230	15.821	193 361	209.182	3.268	195.637	3.057	+ 6·9	64	64
Leoben-Vordernberger Bahn . .	15	15	6.610	55 762	1.482	31.361	32.843	2.190	29.625	1 975	+ 10·9	15	15

Vom 1. Jänner bis Ende Februar 1896 wurden befördert: Personen (Anzahl)	Güter (Tonnen)	Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis Ende Februar 1896: für Personen und Gepäck (Gulden)	für Güter (Gulden)	im Ganzen (Gulden)	per Kilom. (Gulden)	1895: für Personen und Gepäck (Gulden)	für Güter (Gulden)	im Ganzen (Gulden)	per Kilom. (Gulden)	Differz. per Kilom. in Percent	Oder per Jahr und Kilom. gerechnet nach nebigen Ergebnissen d. abgelaufenen 2 Monate 1896 (Gulden)	1895 (Gulden)	Wiederholung des Namens der Eisenbahnen
													Oesterr. Eisenbahnen.
													I. Staatseisenbahnbetrieb
4,419.519	3,976 471	2,917.368	10,852.568	13,769.936	1.730	2,544.205	9,614.839	12,159.044	1.531	+ 13·0	10 380	9.186	a) K. k. Staatsb. und vom Staate für eigene Rechnung betrieb. Bahnen incl. Wr. Verb.-B.
													b) Privatb. auf Rechnung d. Eigenth.
													Localbahnen:
10.044	12.061	1.103	5.115	6.218	415	1.063	3.933	4.996	333	+ 24·6	2.490	1.998	Asch-Rossbach
4.835	1.852	1.939	3.311	5.250	228	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	1.368	.	Beneschau-Wlaschim
23.171	48.206	10.301	58.998	69.299	394	12.612	54.833	67.445	383	+ 2·9	2.364	2.298	Bukowinaer Localb.
. . . . .	9.844	. . . .	6 351	6.351	794	. . . .	7.341	7.341	918	— 13·5	4.764	5.508	Dolina-Wygoda
6.945	4.372	2 664	5.740	8 404	420	2.593	6.466	9.059	453	— 7·3	2.520	2.718	Fehring-Fürstenfeld
7.348	731	1.734	1.012	2.746	172	1.242	781	2.023	126	+ 36·5	1.032	756	Friauler Bahn
12.274	3.194	3.032	3 901	6.933	178	2 861	3.162	6 023	154	+ 15 6	1.068	924	Fürstenfeld-Hartberg
6.523	2.774	2.124	4.966	7.090	229	1.571	5.522	7.093	229	. . .	1.574	1 374	Gailthal-Bahn
8.405	4.636	2.029	4.035	6.064	404	1.989	3.687	5 676	378	+ 6·9	2.424	2.268	Gleisdorf-Weiz
2.464	1.063	490	1.466	1.956	245	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	1.470	. . .	Göpfritz-Gr. Sieghards
3.380	10.051	512	9.666	10 178	308	814	10.017	10.831	328	— 6·1	1.848	1.968	Kolomeaer Localbahnen
25.769	13.041	17.121	18.660	35.781	402	17.152	22.990	40 142	451	— 10·9	2.412	2.706	Lemberg-Bełzec
1.744	173	679	287	966	44	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	264	. . .	Lemberg (Klep.)-Janow
16.782	13.750	4.960	22.458	27.418	305	4.521	18 411	22.932	255	+ 19·6	1.830	1.530	Mährische Westbahn
2.725	8.054	345	2 416	2.761	552	328	2.859	3.187	637	— 13 3	3.312	3.822	Mösel-Hüttenberg
17.667	6 908	5.919	15.413	21.332	281	5.731	7.796	13.527	178	+ 57·9	1.686	1.068	Murthal-Bahn
3.752	656	781	779	1.560	111	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	666	. . .	Nakři-Netolitz—Net.-St
5.071	2.497	1.282	2.828	4.110	316	1.136	2 384	3.520	352	— 10·2	1.896	2.112	Plan-Tachau
2.524	2.108	379	1.375	1.754	159	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	954	. . .	Postelberg-Laun
2.910	4.523	423	3.273	3.696	217	436	13.762	14.198	835	— 74·0	1.302	5.010	Potscherad-Wurzmes
7.654	1.988	1.400	2.114	3.514	351	1.106	2 016	3.122	312	+ 12·5	2 106	1.872	Schwarzenau-Waidhofen
12.937	5.692	3.470	7.936	11.406	356	3.103	6.776	9.879	309	+ 15·2	2.136	1.854	Strakonitz-Winterberg
44.651	31.637	19.086	72.030	91.116	680	15.220	54.193	69.413	451	+ 50·8	4.080	2 706	Unterkrainer Bahnen
4.492	1.791	1.035	1.728	2.763	251	1.083	1.418	2.501	227	+ 10·6	1.506	1.362	Vöcklabruck-Kammer
27.332	4.972	7.444	5.141	12.585	233	6.400	4.525	10.925	202	+ 15·3	1.398	1.212	Welser Localbahnen
10.850	41.217	2.393	13.314	15.707	924	3.312	13 495	16.807	989	— 6·6	5.544	5.934	Wittmannsdorf-(Leobd.) Ebenfurther Eisenb.
14.567	2.624	3.290	4 037	7.327	262	2.927	4 255	7.182	257	+ 1 9	1 572	1.542	Wodňan-Prachatitz
4.132	2.909	1.502	3.800	5.302	312	1.523	3.924	5.447	320	— 2·5	1.872	1.920	Wotic-Selčan
3.113	62.816	377	18.508	18.885	2.361	413	20.448	20.861	2.608	— 9·5	14.166	15.648	Zeltweg-Fohnsdorf
													II. K. k. Staatsbahnen im Privatbetriebe
4.030	17 384	1.056	13.329	14.385	599	1 005	14.574	15.579	649	— 7·7	3.594	3.894	Časlau-Zawratetz
1.543	10.954	257	4.728	4.985	997	181	5.647	5.828	1.165	— 14·4	5.982	6.990	Königshan-Schatzlar
													III. Privatbahnen unter Ausschluss der ad I b) angeführten
274.845	1,295.751	57.103	693.696	750.799	7.434	56.594	746.496	803 090	7.951	— 6·5	44.604	47.706	Aussig-Teplitzer Eisenb.
314.735	318.969	123.441	509.252	632.693	1.977	117.017	506 865	623 882	1.950	+ 1·4	11 862	11.700	Böhmische Nordbahn
													Buschtěhrader Eisenb.
102.336	426 880	60.268	531.189	591.457	3.180	53.875	537.082	590.957	3 177	+ 0·1	19.080	19.062	Linie lit. A
160 330	606.258	69.813	862.770	932.583	3.952	63.336	827 147	890.483	3 773	+ 4·7	23 712	22 638	Linie lit. B
58.273	142.420	21 870	279.372	301.242	3.310	20.624	240 863	261.487	2.873	+ 15·2	19.860	17 238	Graz-Köflacher Eisenb.
													Kaiser Ferdinands-Ndb.
1,289.838	1,892.349	833.083	4,520.149	5,353.232	5.167	750.799	4,338.596	5,089.395	4 913	+ 5·2	31.002	29.478	Hauptbahnnetz
134.358	62.714	28.573	59 727	88.300	314	26.473	57.652	84.125	325	— 3·4	1 884	1.950	Localbahnen
													Kaschau-Oderberger B.
31.778	178.874	31.576	311.487	343.063	5.360	31.595	294.098	325.693	5.089	+ 5 3	32.160	30 534	Oesterr. Strecke
12.719	103.067	2.952	60.179	63.131	4.209	2 920	58.981	61.901	4.127	+ 2·0	25.254	24 762	Leoben-Vordernberger

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebs-Länge im Monate Februar 1896	1895	Im Monate Februar 1896 wurden befördert: Personen	Güter	Die Einnahme betrug im Monate Februar 1896: für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	pro Kilom.	1895: im Ganzen	pro Kilom.	Differz. per Kilom. in Percent	Durchschnittl. Betriebs-Länge vom 1. Jänner bis Ende Februar 1896	1895
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden			Kilometer	
Oesterr. Nordwestbahn:													
Garantirte Strecken	628	628	226.625	242.515	141.153	588.200	729.353	1.161	672.654	1.071	+ 8·4	628	628
Ergänzungsnetz	308	308	113.435	264.737	56.128	416.530	472.658	1.535	436.656	1.418	+ 8·3	308	308
Oest.-ung. Staatseisenbahn-Ges.:													
Oesterreichische Linien	1.366	1.366	534.084	678 129	354 402	1,471.956	1,826.358	1 337	1,628.210	1.192	+ 12·2	1.366	1.366
Ostrau-Friedlander Eisenbahn	33	33	24.117	21.119	6 723	19.171	25.894	785	22.334	677	+ 16·0	33	33
Südbahn-Gesellschaft:													
Hauptnetz und Localbahnen in Oesterreich	1.513	1.513	931.335	385.580	625.114	1,921.300	2,546.414	1.683	2,263.612	1.496	+ 12·5	1.513	1.513
Localb. Mödling-Brühl (elektr. Betrieb)	4	4	4.439	....	811	....	811	203	597	149	+ 36·4	4	4
Südnorddeutsche Verbindungsb.	285	285	119.035	133.485	43.175	234.162	277.337	973	257.650	904	+ 7·6	285	285
Wien-Aspang Bahn	89	89	58.417	26.078	16 905	30.690	47.595	535	43 367	487	+ 9·9	89	89
Wien-Pottend.-Wr.-Neustädter B.	65	65	19.491	48 179	6.535	63.741	70.276	1.081	65.965	1.015	+ 6·5	65	65
Selbstständige Localbahnen.													
Auspitzer Localbahn	7	7	3 907	1.140	426	705	1.131	162	1.128	161	+ 0·6	7	7
Böhmische Commercialbahnen	193	191	21.788	22.743	5 886	27.608	33.494	174	27.145	142	+ 22·5	193	191
Bozen-Meraner Bahn	31	31	17.815	5.029	11.885	10.759	22.644	730	18.264	589	+ 23·9	31	31
Deutschbrod-Humpoletz	25	25	1.728	1.146	765	2 019	2.784	111	3.680	147	— 24·5	25	25
Gr.-Priesen—Wernstadt—Auscha	25	25	2.234	1.670	718	2 558	3.276	131	4.038	162	— 19·1	25	25
Kremsthal-Bahn	70	70	15.373	8.497	4.903	11.300	16.203	231	14.722	210	+ 10·0	70	70
Kuttenberger Localbahn	3	3	8.446	4.422	932	1.829	2.761	920	2 510	837	+ 9·9	3	3
Mori-Arco-Riva a/G.	24	24	6.778	806	4 381	1.926	6.307	263	6.014	251	+ 4·8	24	24
Mühlkreis-Bahn	58	58	7 986	1.125	4.916	5.511	10 427	180	9.572	165	+ 9·1	58	58
Neutitscheiner Localbahn	8	8	8.184	4.476	1.472	3.636	5.108	639	4.521	565	+ 13·1	8	8
Reichenau a/K.-Solnitzer Localb.	15	15	1.786	1.570	492	1.752	2.244	150	3.659	244	— 38·5	15	15
Radkersburg-Luttenberg L.-B.	25	25	2.222	445	739	676	1.415	57	1.264	51	+ 11·8	25	25
Reichenberg-Gablonz-Tannwald	34	34	36.582	12 979	12 229	11.610	23.839	701	24.843	731	— 4·1	34	34
Salzburg-Lamprechtshausen L.-B.	18	...	7.580	500	1.304	1.189	2.493	164	....	...	....	12	...
Salzkammergut-Localbahn-Ges.	67	67	8.860	1.753	3.614	2.768	6.382	95	5.333	80	+ 18·8	67	67
Stauding-Stramberger Localbahn	18	18	5.600	21.866	1 254	14.809	16.063	892	10.921	607	+ 47·0	18	18
Steyrthal-Bahn	48	48	8.772	3.427	2.620	4.160	6.780	141	6.306	131	+ 7·6	48	48
Swolenowes-Smečna Localbahn	10	10	1.402	24 392	130	14.666	14.796	1.480	16.453	1 645	— 10·0	10	10
Steiermärkische Landesbahnen:													
Cilli-Wöllan	39	39	4.743	11.265	1.579	13.579	15.158	389	11.143	286	+ 36·0	39	39
Preding-Wieselsdorf—Stainz, Pöltschach-Gonobitz, Kapfenberg—Au-Seewiesen	49	49	6.316	4.915	1.565	4.416	5.981	122	5.555	113	+ 8·0	49	49
Welchau-Wickwitz—Giesshübl Sauerbrunn	8	8	....	949	. .	1.444	1.444	180	1.270	157	+ 14·6	8	4
Dampftramways.													
Brünner Localeisenbahn-Ges.	10	10	51.908	6.012	4.987	3.796	8.783	878	7.199	720	+ 21·9	10	10
Dampftramway-Gesellsch. vorm. Krauss & Co.	42	40	136.980	532	17.657	757	18 414	438	14.221	356	+ 23·0	42	40
Innsbruck-Hall Localbahn	12	12	33.165	....	4 141	....	4.141	345	3.433	286	+ 20·6	12	12
Kahlenberg Eisenbahn-Gesellsch.: Dampftramway Wien-Nussdorf	7	7	108.537	....	8.222	....	8.222	1.175	7.622	1.089	+ 7·9	7	7
Mähr.-Ostrau—Witkowitz Localb.	7	7	73.886	879	5.124	502	5.626	804	4.393	628	+ 28·0	7	7
Neue Wiener Tramway-Gesellsch. (Dampftr. Westbahnlinie-Baumgarten-Hütteldorf)	6	6	83.411	....	6.511	....	6.511	1.085	4.770	795	+ 36·5	6	6
Salzburger Eisenb. u. Tramw.-Ges.	14	14	3.872	3.494	696	2.572	3 268	233	1.834	131	+ 77·9	14	14
Wiener Localb.-A.-G. (Dampftr. Wien-Wr. Neudf.-Guntramsdf.)	18	18	46 299	5.905	4.858	2.502	7.360	409	4.287	238	+ 71·8	18	16
Summe	16.532	16.394	6,342.741	6,494 858	3,318.320	14,179.579	17,497 899	1.058	15,507.053	946	+ 11·8	16.526	16.385

Vom 1. Jänner bis Ende Februar 1896 wurden befördert: Personen	Güter	Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis Ende Februar 1896: für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	1895: für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	Differz. per Kilom. in Percent	Oder per Jahr und Kilom. gerechnet nach nebigen Ergebnissen d. abgelaufenen 2 Monate: 1896	1895	Wiederholung des Namens der Eisenbahnen
Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden					Gulden		
													Oesterr. Nordwestbahn:
454 534	480.452	309.236	1,162.290	1,471.526	2.343	284.802	1,123.682	1,408.484	2.243	+ 4·5	14.058	13.458	Garantirte Strecken
229.574	550.586	124.199	824.732	948 931	3.081	112.299	775 285	887.584	2.882	+ 6·9	18.486	17.292	Ergänzungsnetz
													Oest.-ung. Staatsb.-Ges.
1,050.483	1,374.657	749.941	2,986.906	3,736.847	2.736	683.046	2,850.841	3,533.887	2.587	+ 5·8	16.414	15.522	Oesterr. Linien
47.401	42.326	12.631	38.749	51.380	1.557	12.243	34.892	47.135	1.428	+ 9·0	9.342	8.568	Ostrau-Friedlander Eb.
													Südbahn-Gesellschaft:
1,611.427	775.403	1,191.784	3,887.205	5,078.989	3.357	1'037.394	3,669.581	4,706.975	3.111	+ 7·9	20.142	18.666	Hauptnetz u. Localb. in Oesterreich
8.717	. . . . .	1.457	. . . . .	1.457	364	1.185	. . . . .	1.185	296	+ 23·0	2.184	1.776	Localb. Mödling-Brühl (elektr. Betrieb)
241.913	272.073	96.041	465.891	561.932	1.972	83.277	458.108	541.385	1.900	+ 3·8	11.832	11.400	Südnordd. Verbindgsb.
120.306	62.624	34.222	59 203	93.425	1.050	32.332	55.786	88.118	990	+ 6·1	6.300	5.940	Wien-Aspang Bahn
39.430	95.887	13.095	122.629	135.724	2.088	11.621	125.402	137.023	2.108	— 0·9	12.528	12.648	Wien-Pottd.-Wr. Neust.
													Selbstständige Localb.
8.318	2.355	915	1.434	2.349	336	839	1.558	2.397	342	— 1 8	2.016	2.052	Auspitzer Localbahn
42 911	45.167	11.681	53.869	65.550	340	9.469	49.092	58.561	307	+ 10·7	2.040	1.842	Böhm. Commercialb.
33.742	9.610	21.439	20.443	41.882	1.351	18.377	18.070	36.447	1.176	+ 14·9	8.106	7.056	Bozen-Meraner Bahn
3.123	2.131	1.429	3.923	5.352	214	1.255	5.801	7.056	282	— 24·1	1.284	1.692	Deutschbrod-Humpoletz
4.318	3.668	1.429	5.710	7.139	286	1.253	6.990	8.243	330	— 13·3	1.716	1.980	Gr.-Priesen-W.-Auscha
30 890	16.546	9.886	22 327	32.213	460	9.285	21.172	30.457	435	+ 5·7	2.760	2.610	Kremsthal-Bahn
17.402	9.608	1.871	4.085	5.956	1.985	1.479	3.299	4.778	1.593	+ 24·6	11.910	9.558	Kuttenberger Localb.
12.574	1.876	8.105	3.950	12.055	502	8.544	3.216	11.760	490	+ 2·4	3.012	2.940	Mori-Arco-Riva a. G.
14.744	2.400	9.152	11.766	20.918	361	8.312	10.776	19.088	329	+ 9·7	2.166	1.974	Mühlkreis-Bahn
15.799	9.928	2 847	7.837	10.684	1.336	2.606	7.794	10.400	1.300	+ 2·8	8.016	7.800	Neutitscheiner Localb.
3.726	3.334	1.074	3.737	4.811	321	1.150	6.676	7 826	522	— 38 5	1.926	3.132	Reichenau a/K.-Solnitz
4.671	831	1.497	1.589	3.086	123	1 341	1.213	2.554	102	+ 20·6	738	612	Radkersburg-Luttenbg.
75.503	26.892	25.173	23.967	49.140	1.445	23.949	26.789	50.738	1.492	— 3 2	8.670	8.952	Reichenberg-Gablonz-T.
9.276	750	1.759	1.741	3.500	292	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . . .	. . . .	1.752	. . .	Salzburg-Lamprechtsh.
16 867	4.047	6 747	5.771	12.518	187	5.595	5.937	11 532	172	+ 8·7	1.122	1.032	Salzkammergut-Localb.
11.464	42.862	2.487	28 396	30.883	1.716	2.185	21.133	23.318	1.295	+ 32·5	10.296	7.770	Standing-Stramberger
17.987	6.838	5.350	8.170	13.520	282	5.333	8.028	13.361	278	+ 1·4	1.692	1.668	Steyrthal-Bahn
2.938	50.672	273	34.772	35.045	3.505	262	37.221	37.483	3.748	— 6·5	21.027	22.488	Swolenowes-Smečna
													Steiermärk. Landesb.:
9.718	21.979	3.291	26.738	30.029	770	3 117	21.094	24.211	621	+ 24·0	4.620	3.726	Cilli-Wöllan
9.150	6.038	3.075	8.377	11.452	234	3.158	7.766	10.924	223	+ 4·9	1.404	1.338	Preding-Wdf.-Stainz, Pöltschach-Gonobitz, Kapfenberg-Seewies.
. . . . .	1.625	. . . .	2.400	2.400	300	. . . .	1.270	1.270	317	— 5·4	1.800	1.902	Welchau-Wickwitz — Giesshübl Sauerbr.
													Dampftramway.
103.709	11.618	10.065	7.257	17.322	1.732	8.036	6.595	14.631	1.463	+ 18·4	10.392	8.778	Brünner Localeisenb.-G.
287.764	825	35.568	1.264	36.832	877	30.317	1.181	31.498	787	+ 11 4	5.262	4.722	Dampftramway-Ges. vorm. Krauss & Co
64.940	. . . . .	8.758	. . . . .	8.758	730	7.303	. . . . .	7.303	609	+ 19·9	4.380	3.654	Innsbruck-Hall i. T.
													Kahlenberg-Eisenb.-G.:
219.021	. . . . .	16.385	. . . . .	16.385	2.341	15.284	. . . . .	15.284	2 183	+ 7·2	14.046	13.098	Dampftr. Wien-Nussd.
142.717	2.095	9.799	1.009	10.808	1.544	8.302	951	9.253	1.322	+ 16·8	9.264	7.932	Mähr.-Ostrau-Witkowitz
160.031	. . . . .	12.385	. . . . .	12.385	2 064	9.903	. . . . .	9.903	1.651	+ 25 0	12.384	9.906	Neue Wiener Tramway (Dampftr. Westbahnlinie-Hütteldorf)
7.534	6.863	1.284	5.002	6.286	449	1.130	2.990	4.120	294	+ 52·7	2 694	1.764	Salzburger Eisenb. u. Tr.
90.361	9 123	9.346	3.710	13.056	725	7.440	1.208	8.648	541	+ 34·0	4.350	3.246	Wr. Localb.-A.-G. (Wien-Wr. Neudorf-Guntrsd.)
12,373.348	13,291.923	7,000.850	28,845.953	35,846.803	2.169	6,211.183	26,889·231	33,100.414	2.020	+ 7·4	13.014	12.120	**Summe**

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebs-Länge im Monate Februar 1896	1895	Im Monate Februar 1896 wurden befördert: Personen	Güter	Die Einnahme betrug im Monate Februar 1896: für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	pro Kilom.	1895: im Ganzen	pro Kilom.	Differz. per Kilom. in Percent	Durchschnittl. Betriebs-Länge vom I. Jänner bis Ende Februar 1896	1895
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden			Kilometer	
Ungarische Eisenbahnen.													
I. Bahnen in Verwaltung der Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen.													
a) Kgl. Ungar. Staatsbahnen:	7.553·3	7.550	1,863.000	1,358.900	1,171.100	4,861.000	6,032.100	799	5,195.673	688	+ 16·1	7553·3	7.550
b) Privatbahnen:													
Fünfkirchen-Barcser Bahn . . .	68·1	68·1	18.700	14.200	8.400	22.800	31.200	458	30.733	451	+ 1·6	68·1	68·1
Localbahnen:													
Bács-Bodrogher Comitatsbahnen	108·6	108·6	19.000	3.200	9.500	6.500	16.000	147	12.392	114	+ 28·9	108·6	108·6
Bája-Zombor-Neusatz	145	. . .	19.000	3.200	9.500	6.500	16.000	110	. . .	. . .	. . .	145	. . .
Bálaton-St.György-Somogy-Szobb	59·3	59·3	5.000	1.100	2.000	1.500	3.500	59	3.236	54	+ 9·3	59·3	59·3
Békés-Csanáder Bahn	82·7	82·7	5.500	1.200	2.500	2.500	5.000	60	4.112	50	+ 20·0	82·7	82·7
Békéser Comitatsbahnen	49·1	49·1	3.600	2.100	1.800	3.200	5.000	102	3.686	75	+ 36·0	49·1	49·1
Biharer Vicinalbahnen	131·9	131·9	16.000	6.000	8.000	12.000	20.000	152	14.134	107	+ 42·1	131·9	131·9
Budapest-Gran Localbahn . . .	44·7	. . .	6.400	1.900	3.200	3.800	7.000	157	. . .	. . .	. . .	44·7	. . .
Budapest-Lájosmizse Localbahn .	63·2	63·2	5.000	2.500	2.500	3.700	6 200	98	4.950	78	+ 25·6	63·2	63·2
Csetnekthal-Bahn	23·8	23·8	1.300	1.600	400	3.100	3.500	147	2.380	100	+ 47·0	23·8	23·8
Debreczin-Füzesabony-Ohát-Kócs-Polgar Localbahn	136 1	136·1	10.600	4.000	6.400	8.100	14.500	107	10.439	77	+ 39·0	136·1	136·1
Debreczin—Hajdu-Nánáser Bahn	56·8	56·8	7.600	3.100	3.800	4.000	7.800	137	6 692	118	+ 16·1	56·8	56·8
Debreczin—Nagy-Léta L.-B. . .	39·3	39·3	4.700	900	1.900	1.400	3.300	84	2.495	63	+ 33·3	39 3	39·3
Felek-Fogaraser Bahn	51·9	51·9	4.000	1.000	2.000	2.000	4.000	77	3.248	62	+ 24·2	51·9	51·9
Gran-Almás-Füzitö Localbahn .	50·2	50·2	5.800	4.200	2.900	8.400	11.300	225	11.565	231	— 2·6	50·2	50·2
Gr.-Kikinda—Gr.-Becskereker B.	70·4	70·4	20.000	7.500	10.000	15.000	25 000	355	20.444	290	+ 22·4	70·4	70·4
Grosswardein-Belényes-Váskoh-B.	116·6	116·6	11.000	4.000	5.500	8.000	13.500	116	12.650	108	+ 7·4	116·6	116·6
Gyula-Fehervar-Zalathna Localb.	37·4	. . .	3.200	1.700	1.600	3.500	5.100	136	. . .	. . .	. . .	37·4	. . .
Háromszéker Localbahnen . . .	118·3	118·3	21.000	6.500	10.900	13.100	24.000	203	20.762	176	+ 15·4	118·3	118·3
Hermannstadt—N.-Disznod . . .	11·9	11·9	1.500	100	300	200	500	42	230	19	+ 121·1	11·9	11·9
Hermannstadt-Rothenthurmpass .	32·2	32·2	3.000	2.200	1.500	3.100	4.600	143	3.141	98	+ 45·9	32·2	32·2
Hidegkut-Gyönk-Tamási-Miklosv.	12·5	12·5	1.200	500	500	700	1.200	96	789	63	+ 52·4	12·5	12·5
Kaposvár-Mocsolád Localbahn .	26·2	26·2	1.400	400	700	900	1.600	61	1.069	41	+ 48·8	26·2	26·2
Kaschau-Torna Localbahn . . .	59·1	59·1	6.800	5.000	3.400	7.600	11.000	186	8.958	152	+ 22·4	59·1	59·1
Kecskemét-Füllöpszállás L.B. .	41·9	. . .	1.600	300	500	600	1.100	26	. . .	. . .	. . .	41·9	. . .
Kis-Ujszállás-Dévavanya-Gyoma	45·5	45·5	3.000	2.400	1.500	3.500	5.000	110	4.086	90	+ 22·2	45·5	45·5
Körös-Belovár Localbahn . . .	32·4	32·4	3.400	1.200	1.700	2.400	4.100	127	2.785	86	+ 47·7	32·4	32·4
Kun-Szt. Márton—Szentes V.-B. .	22·2	22·2	3.000	1.600	1.200	1.300	2.500	113	2.247	101	+ 11·0	22·2	22·2
Máros-Ludás—Bistritz Localb. .	110·3	110·3	2.600	2.500	1.300	3.600	4.900	44	5.230	47	— 6·4	110·3	110·3
Máros-Vásárhely—Szász-Régen .	32·3	32·3	3.800	1.800	2.300	2.700	5.000	155	4.275	132	+ 17·4	32·3	32·3
Matraer Vicinalbahnen	132·9	132·9	11.000	3.800	4.400	7.600	12.000	90	7.726	58	+ 55·2	132·9	132·9
Mezötur-Turkéver Eisenbahn . .	15·3	15·3	2.000	500	600	600	1.200	78	949	62	+ 25·8	15·3	15·3
Muránythal-Bahn	40·9	40·9	2.700	1.300	1.200	2.700	3.900	95	5.341	130	— 26·9	40·9	40·9
Nyiregyháza-Maté-Szalkaer E. .	57	57	5.000	2.000	3.000	4.000	7.000	123	6.268	110	+ 11·8	57	57
Petroszény-Lupény Localb. . . .	18·1	18·1	2.000	6.100	1.000	8.000	9.000	497	11.094	613	— 18·4	18·1	18·1
Pressburg-Dunaszerdahely L.B. .	44·1	. . .	7.600	3.600	3.800	7.200	11.000	249	. . .	. . .	. . .	44·1	. . .
Puszta Tenyö—Kun-Szt. Márton .	34·6	34·6	3.400	1.600	1.700	2.400	4.100	118	5.627	163	— 27·6	34·6	34·6
Raab-Veszprém-Uj-Dombovár . .	120·5	. . .	3.600	1.400	1.800	2.800	4.600	38	. . .	. . .	. . .	120·5	. . .
Ruma-Vrdnik Localbahn	17·4	17·4	600	2.100	200	2.300	2.500	144	1.931	111	+ 29·7	17·4	17·4
Slavonische Localbahn	121·1	121·1	13.000	5.600	6.700	11.300	18.000	149	13.573	112	+ 33·0	121·1	121·1
Somogy-Szobb-Bárcser Bahn . .	47·1	47·1	4.200	2.300	1.900	2.600	4.500	96	3.585	76	+ 26·3	47·1	47·1
Steinamanger-Pinkafeld Localb. .	52·4	52·4	7.200	3.100	3.600	6.300	9.900	189	8.475	162	+ 16·7	52·4	52·4
Steinamanger-Rum L.-B.	21	21	3.700	500	1.500	500	2.000	95	1.168	56	+ 69·6	21	21
Száthmar-Nagybányaer L.-B. . .	60·4	60·4	5.300	3.500	3.700	7.100	10.800	180	10.752	178	+ 1·1	60·4	60·4
Szekler Bahn	35·3	35·3	3.100	1.900	2.200	2.800	5.000	142	3.921	111	+ 27·9	35·3	35·3
Szt. Lörincz-Slatina-Našicer L. B.	93·2	. . .	6.200	3.400	3.100	6.900	10.000	107	. . .	. . .	. . .	93·2	. . .
Szentes—Hod-Mezö-Vásarhély .	34·6	34·6	6.000	650	3.000	1.000	4.000	116	3.309	96	+ 22·9	34·6	34·6
Szilágyságer Eisenbahn	107·8	107·8	5.000	4.500	6.000	9.000	15.000	140	13.677	127	+ 10·2	107·8	107·8
Taraczthal-Bahn	32·9	32·9	500	100	200	200	400	12	276	8	+ 50·0	32·9	32·9
Temesvár—Nagy-Szt. Miklos . .	62·9	. . .	7.200	1.000	3.600	1.900	5.500	87	. . .	. . .	. . .	62·9	. . .
Ujszász-Jaszapáther Eisenbahn .	31·6	31·6	3.000	1.800	1.500	2.300	3.800	120	3.172	100	+ 20·0	31·6	31·6
Versec—Kubin-Dunapart	84·6	84·6	8.000	1.500	4000	3.000	7.000	83	6.106	72	+ 15·3	84·6	84·6
Vinkovce-Brčka Bahn	53·1	53·1	2.000	9.500	2.500	10.500	13.000	245	9.092	171	+ 43·3	53·1	53·1
Warasdin-Golubovecer Localb. .	36·5	36·5	1.800	400	900	600	1.500	41	1.363	37	+ 10·8	36·5	36·5
Westungar. Localbahnen (Transdanub. Vicinalb.-Act.-Ges.) . .	340·2	297·3	40.500	16.000	19.000	31.000	50.000	147	47.012	158	— 7·0	340·2	297·3
Zagorianer Bahn	128 8	128·8	16.400	6.400	8.400	12.900	21.300	165	19.593	152	+ 8·6	128·8	128·8
Zolyom-Brezó—Tiszolczer Localb.	26·3	. . .	4.000	2.000	2.000	4.000	6.000	228	. . .	. . .	. . .	26·3	. . .
Zsebely-Csákovarer Localbahn .	48·2	8·2	2.800	1.100	1.400	1.200	2.600	54	822	100	— 46·0	48·2	8·2
Zsitvathal-Bahn	44·6	40·7	4.700	2.000	1.900	4.100	6.000	135	4.490	110	+ 22·7	44·6	40·7

Vom 1. Jänner bis Ende Februar 1896 wurden befördert: Personen (Anzahl)	Güter (Tonnen)	Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis Ende Februar 1896: für Personen und Gepäck (Gulden)	für Güter (Gulden)	im Ganzen (Gulden)	per Kilom. (Gulden)	1895: für Personen und Gepäck (Gulden)	für Güter (Gulden)	im Ganzen (Gulden)	per Kilom. (Gulden)	Differz. per Kilom. in Percent	Oder per Jahr und Kilom. gerechnet nach nebigen Ergebnissen d. abgelaufenen 2 Monate: 1896 (Gulden)	1895 (Gulden)	Wiederholung des Namens der Eisenbahnen
													Ungar. Eisenbahnen.
													I. Bahnen in Verwaltung der Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen.
3,913.000	2,634.900	2,485.400	9,264.200	11,749.600	1.556	2,406.431	8,348.105	10,754.536	1.424	+ 9·3	9336	8.544	a) Kgl. Ung. Staatsb.
													b) Privatbahnen.
39.800	30.200	17.900	48.300	66.200	972	17.453	46.194	63.647	935	+ 4·0	5.832	5.610	Fünfkirchen-Bárcser B.
													Localbahnen:
37.000	6.200	18 500	12.500	31.000	285	17.028	9.361	26.389	243	+ 17·3	1.710	1.458	Bács-Bodrogher Com. B.
37.000	6.200	18.500	12.500	31.000	214	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	1.284	. . .	Baja-Zombor-Neusatz
9.700	2.400	3.900	3.200	7.100	120	3.215	3.221	6.436	109	+ 10·1	720	654	Bálat.-St. G.-Som.-Szobb
13.000	3.700	5.500	7.500	13 000	157	5.860	3.312	9.172	111	+ 41·4	942	666	Békés-Csanáder Bahn
7.400	3.800	3.700	5.800	9.500	193	3.196	4.243	7.439	151	+ 27·8	1.158	906	Békéser Comitatsbahnen
34.000	10.500	17.000	21.000	38.000	288	15.386	12.393	27.779	211	+ 36·5	1.728	1.266	Biharer Vicinalbahn
13.400	3.600	6.600	7.300	13.900	311	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	1.866	. . .	Budapest-Gran Localb.
10.200	4.800	5.100	7.200	12.300	195	5.890	5.412	11.302	179	+ 8·9	1.170	1.074	Budapest-Lájosmizse
2.600	3.100	800	6.100	6.900	290	884	4.746	5.630	237	+ 22·4	1.740	1.422	Csetnekthal-Bahn
20.900	8.400	12.600	16.900	29.500	217	11.194	12.877	24.071	177	+ 22·6	1.302	1.062	Debreczin—Füzesabony—Ohát-Kócs-Polgar
15.400	6.200	7.700	8.100	15.800	278	7.168	6.272	13.440	237	+ 17·3	1.668	1.422	Debreczin-Hajdu-Nánás
9.700	1.700	3.900	2.600	6.500	165	3.917	1.411	5.328	136	+ 21·3	990	816	Debreczin—Nagy-Léta
8.000	2.500	4.000	5.000	9.000	173	3.992	3.324	7.316	141	+ 22·7	1.038	846	Felek-Fogaraser Bahn
10.700	8.900	5.000	17.900	22.900	456	4.573	19.666	24.239	483	— 5·6	2.736	2.898	Gran—Almás-Füzitö
42.000	13.500	21.000	27.000	48.000	682	20.146	21.501	41.647	592	+ 15·2	4.092	3.552	G. Kikinda-G. Becskerek
21.000	8.000	10.500	16.000	26.500	227	9.127	14.749	23.876	205	+ 10·7	1.362	1.230	Grosswardein-B.-Vaskoh
7.000	3.300	3.500	6.600	10.100	270	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	1.620	. . .	Gyula-Feherv.-Zalathna
41.800	12.000	20.900	24.100	45.000	380	19.916	19.691	39.607	335	+ 13·4	2.280	2.010	Háromszéker Localb.
3.500	300	700	600	1.300	109	489	148	637	54	+101·9	654	324	Hermannst.-N. Disznod
6.600	3.800	3.300	5.800	9.100	283	4.414	2.728	7.142	222	+ 27·5	1.698	1.332	Hermannst.-Rothenthp.
2.200	1.150	900	1.400	2.300	184	798	1.023	1.821	146	+ 26·0	1.104	876	Hidegkut-Gyönk-Tamási
1.700	900	1.300	1.800	3.100	118	862	832	1.694	65	+ 81·5	708	390	Kaposvár-Mocsolad
14.000	9.300	7.000	14.000	21.000	355	6.256	11 513	17.769	301	+ 17·9	2.130	1.806	Kaschau-Torna
3.600	550	1.200	1.100	2.300	55	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	330	. . .	Kecskem.-Füllöpszállás
6.000	4.700	3.000	7.000	10.000	220	2.879	5.640	8.519	187	+ 17·7	1.320	1.122	Kis-Ujszállás-D.-Gyoma
7.000	2.300	3.500	4.600	8.100	250	3.542	2.479	6.021	186	+ 34·4	1.500	1.116	Körös-Belovár Localb.
5.700	3.000	2.300	3.200	5.500	248	1.880	2.454	4.334	195	+ 27·2	1.488	1.170	Kun-Szt. Márton-Szentes
6.800	4.700	3.400	6.800	10.200	92	3.466	6.933	10.399	94	— 2·1	552	564	Máros-Ludás—Bistritz
7.100	3.500	4.300	5.200	9.500	294	4.165	4.149	8.314	257	+ 14·4	1.764	1.542	M.-Vásárhely-Sz.-Régen
21.700	6.900	8.700	13.800	22.500	169	6.819	10.573	17.392	131	+ 29·0	1.014	786	Matraer Vicinalbahnen
3.600	1 000	1.100	1.200	2.300	150	1.094	898	1.992	130	+ 15·3	900	780	Mezötur-Turkever E.
5.400	3.200	2.400	6.500	8.900	218	2.225	8.026	10.251	250	— 12·8	1.308	1.500	Muránythalbahn
9.000	4.100	5.800	8.300	14.100	247	4.804	7.750	12.554	220	+ 12·3	1.482	1.320	Nyiregyháza-M.-Szalka
6.000	13.800	3.000	18.000	21.000	1.160	1.414	21.529	22.943	1.268	— 8·5	6.960	7.608	Petroszény-Lupény
14.600	7.100	7.300	14.200	21.500	485	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	2.928	. . .	Pressburg-Dunaszerdah.
6.600	3.900	3.300	5.800	9.100	263	5.180	6.797	11.977	346	— 24·0	1.578	2.076	P. Tenyö-K. Szt. Márton
9.400	2.700	4.700	5.400	10.100	84	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	504	. . .	Raab-Veszp.-Uj-Domb.
1.200	4.100	400	4.600	5.000	287	151	3.919	4.070	234	+ 22·6	1.722	1.404	Ruma-Vrdnik
26.000	10.100	13.600	20.400	34.000	281	7.891	17.918	25.809	213	+ 31·9	1.686	1.278	Slavonische Localbahn
9.500	4.100	4.300	4.700	9.000	191	4.079	3.762	7.841	166	+ 15·0	1.146	996	Somogy-Szobb-Barcs
17.200	6.100	8.600	12.300	20.900	399	8.725	9.056	17.781	339	+ 17·7	2.394	2 034	Steinamanger-Pinkafeld
10.100	1.000	3.100	1.000	4.100	195	2.110	1.437	3.547	169	+ 15·4	1.170	1.014	Steinamanger-Rum
11.400	7.300	8.000	14.800	22.800	377	6.942	14.989	21.931	365	+ 3·3	2.262	2.190	Száthmar-Nagybánya
6.600	3.300	4.700	4.800	9.500	260	4.062	3.834	7.896	224	+ 20·1	1.596	1.344	Székler Bahn
12.200	6.400	6.100	12.900	19.000	204	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	1.224	. . .	Szt. Lörincz—Slatina
12.800	1.100	6.400	1.600	8 000	231	5.358	1.607	6.965	201	+ 14·9	1.386	1.206	Szentes-H.-M.-Vasárhely
11.300	9.500	14.000	17.000	31.000	288	8.624	19.588	28.212	262	+ 9·9	1.728	1.572	Szilágyságer Eisenb.
1.000	200	400	400	800	24	361	220	581	18	+ 33·3	144	108	Taraczthal-Bahn
14.200	1,800	7.100	3.400	10.500	167	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	1.002	. . .	Temesvár-N. Szt. Miklos
5.800	3.800	2.900	4.900	7.800	247	2.885	4.039	6.924	219	+ 12·8	1.482	1.314	Ujszász-Jaszapáther E.
14.000	3.000	7.000	6.000	13.000	154	6.105	4.786	10.891	129	+ 19·4	924	774	Versec—Kubin-Dunap.
4.100	17.800	5.100	19.700	24.800	467	5.693	15.046	20.739	391	+ 19·4	2.802	2.346	Vinkovce-Brčka
3.100	900	1.550	1.350	2.900	79	1.863	1.168	3.031	83	— 4·8	474	498	Warasdin-Golubovec
80.500	41.000	38.000	82.000	120.000	353	28.860	68.208	97.068	327	+ 8·0	2.118	1.962	Westungar. Localbahn (Transd. Vicb.-A.-G.)
32.400	13.500	16.400	27.100	43.500	338	16.111	24.630	40.741	316	+ 7·0	2.022	1.896	Zagorianer Bahn
6.600	5.600	2.700	11.300	14.000	532	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	3.192	. . .	Zolyom-Brezó-Tiszolcz
4.800	2.000	2.400	2.200	4.600	95	1.277	460	1.737	212	— 55·3	570	1.272	Zsebely-Csákovárer Lb.
9.400	3.800	3.800	7.700	11.500	258	2.131	6.579	8.710	214	+ 20·6	1.548	1.284	Zsitvathal-Bahn

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebs-Länge im Monate Februar 1896	1895	Im Monate Februar 1896 wurden befördert: Personen	Güter	Die Einnahme betrug im Monate Februar 1896: für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	pro Kilom.	1895: im Ganzen	pro Kilom.	Differz. per Kilom. in Percent	Durchschnittl. Betriebs-Länge vom I. Jänner bis Ende Februar 1896	1895
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden			Kilometer	
II. Privatbahnen in eigener Verwaltung.													
Kaschau-Oderberger Eisenbahn ungar. Strecken	384	384	88.672	194.157	42.154	302.502	344.656	898	306.968	799	+ 12·4	384	384
Mohács-Fünfkirchner Bahn	67·6	67·6	4.263	31.262	1.817	36.622	38.439	569	37.866	560	+ 1·6	67·6	67·6
Raab-Oedenburg-Ebenfurther B.	120	120	41.016	34.013	12.436	49.119	61.555	513	54.618	455	+ 12·7	120	120
Südbahn-Gesellsch., ungar. Linien	704	704	180.315	166.010	112.064	412.876	524.940	746	467.536	664	+ 12·4	704	704
Selbstständige Localbahnen:													
Arader u. Csanáder vereinigte E.	351	325	46.976	56.362	26.650	87.460	114.110	325	74.810	230	+ 41·3	351	325
Belišće-Kapelna (Slavon. Drauth.) Vicinalbahn	38·3	38·3	422	9 568	191	8.935	9.126	238	8.761	229	+ 3·9	38·3	38·3
Borossebes-Menyházaer Localb.	21	21	313	1.146	110	950	1.060	51	780	37	+ 37·8	21	21
Barcs-Pakraczer Eisenbahn	123	123	3.305	12.274	3.240	19.807	23.047	187	20.838	169	+ 10·7	123	123
Budapester Localbahnen	47	47	195 970	9.875	21.688	1.680	23.368	497	17.890	381	+ 30·5	47	47
Budapest-Szt. Lőrincz Eisenbahn	8	8	46.662	16	4.930	31	4.961	620	4.236	530	+ 17·0	8	8
Eperies-Bartfeld	44·8	44·8	3.653	2.190	2.296	3.666	5.962	133	7 398	165	— 19·4	44·8	44·8
Gölnitzthal-Bahn	33	33	3.147	13.946	687	7.508	8.195	248	3.132	95	+161·1	33	33
Güns-Steinamanger Vicinalbahn	17	17	6.178	1.008	1.486	1.343	2.829	166	2.658	156	+ 6·4	17	17
Haraszti-Ráczkever Localbahn	27	27	11.104	732	2.217	506	2.723	101	2.276	84	+ 20·2	27	27
Holics-Gödinger Localbahn	3·4	3·4	1.360	910	307	510	817	240	555	163	+ 47·2	3·4	3·4
Késmark—Szepes-Bélá L.B.	9	9	2.006	4.512	313	1.068	1.381	153	1.341	149	+ 2·7	9	9
Keszthely—Balaton-Szt. György	10	10	2.262	1.662	766	1.840	2.606	261	1.653	165	+ 58·2	10	10
Löcsethal-Bahn	13	13	2.728	885	822	779	1.601	123	1.621	125	— 1·6	13	13
Marmaroser Salzbahn-Act.-Ges.	62·7	62·7	5.375	12.310	1.180	15.865	17.045	272	13.128	209	+ 30·1	62·7	62·7
Nagy-Károly-Somkuter L.B.	85	85	3.520	7.048	1.683	14.013	15.696	185	13.004	153	+ 20·9	85	85
Poprádthal-Bahn	15	15	4.830	6.427	1.212	4.046	5.258	351	4.302	287	+ 22·3	15	15
Számosthal-Bahn	222	222	23.873	14.895	16.563	32.462	49.025	221	36.400	164	+ 34·8	222	222
Szepesbéla-Podoliner Bahn	12	12	1.483	2.892	346	1.293	1.639	137	1.357	113	+ 21·2	12	12
Szepes Olaszi-Szepes Varalja L.B.	10	10	1.647	557	275	441	716	72	479	48	+ 50·0	10	10
Tatra-Lomnitzer Localbahn *)	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Térrét-Kowásznaer Bahn	5·8	5·8	6	3.600	1	1.050	1.051	181	1.051	181	...	5·8	5·8
Torontaler Localbahnen	215	182	41.475	7.363	16.067	18.101	34.168	159	22.800	125	+ 27·2	215	182
Ungthalbahn	43	43	5.450	7.640	1.678	10.826	12.504	291	10.651	248	+ 17·3	43	43
Summe	14.068	13.303	2,993.011	2,139.700	1,646.779	6,208.799	7,855.578	558	6,699.832	504	+ 10 7	14.068	13.303
Recapitulation.													
Summe der österr. Eisenbahnen	16.532	16.394	6,342.741	6,494.858	3,318.320	14,179.579	17,497.899	1.058	15,507.053	946	+ 11·8	16.526	16.385
Summe der ungar. Eisenbahnen	14.068	13.303	2,993.011	2,139.700	1,646.779	6,208.799	7,855.578	558	6,699.832	504	+ 10·7	14.068	13.303
Hauptsumme	30.600	29.697	9,335.752	8,634.558	4,965.099	20,388.378	25,353.477	829	22,206.885	748	+ 10·8	30.594	29.688
Oesterreichische													
Achenseebahn *)	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Gaisbergbahn *)	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Kahlenbergbahn	5·5	5·5	749	...	284	...	284	...	66	...	...	...	...
Schafbergbahn *)	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Oesterreichische Eisenbahnen													
Baden—Vöslau *)	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Bielitz—Zigeunerwald	3·3	...	17.631	...	1.637	...	1.637	...	...	...	...	...	...
Gmunden Bahnhof—Stadt	2·6	2·6	4.286	...	502	...	502	...	519	...	...	...	...
Lemberger Elektrische Eisenb.	8·3	8·3	231.347	...	12.332	...	12 332	...	10.030	...	...	...	...
Mödling—Brühl (vide auch Südbahn-Gesellschaft)	4·0	4·0	4.439	...	811	...	811	...	597	...	...	...	...
Prag (Belvedere)—Bubna (Thiergarten) *)	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Teplitz—Eichwald	8·22	...	27.690	...	2.512	...	2.512	...	...	...	...	...	...
Oesterreichische													
Auf das Belvedere in Prag *)	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Auf den Laurenziberg in Prag *)	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Auf die Festung Hohensalzburg *)	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Grazer Schlossbergbahn	0·21	0·21	14.421	...	1.740	...	1.740	...	1.923	...	...	...	...

*) Der Verkehr bleibt während des Winters eingestellt.

Vom 1. Jänner bis Ende Februar 1896 wurden befördert: Personen Anzahl	Güter Tonnen	Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis Ende Februar 1896: für Personen und Gepäck (Gulden)	1896: für Güter	1896: im Ganzen	1896: per Kilom.	1895: für Personen und Gepäck (Gulden)	1895: für Güter	1895: im Ganzen	1895: per Kilom.	Differz. per Kilom. in Percent	Oder per Jahr und Kilom. gerechnet nach nebigen Ergebnissen d. abgelaufenen 2 Monate: 1896 (Gulden)	1895	Wiederholung des Namens der Eisenbahnen
													II. Privatbahnen in eigener Verwaltung.
175.572	398.140	86.480	523.924	610.404	1.590	78.033	434.023	512.056	1.333	+ 19 3	9.540	7.998	Kaschau-Oderberger E. ungar. Strecken
8.706	58.964	4.120	65.493	69.613	1.030	3.444	78.117	81.561	1.206	— 14·6	6.180	7.236	Mohács-Fünfkirchner E.
85.110	71.494	25.716	100.665	126 381	1.053	22.095	98.870	120.965	1.008	+ 4·5	6.318	6.048	Raab-Oedenb.-Ebenf. E.
302.575	323.065	232.628	835.497	1,068.125	1.517	202.822	788.890	991.712	1.409	+ 7·7	9.102	8.454	Südb.-Ges. ungar. Linien
													Selbstständige Localbahnen
95 456	99.282	53.950	157.790	211.740	603	47.010	106.230	153.240	471	+ 28·0	3.618	2.826	Arader u. Csánader E.
876	19.960	345	17.832	18.177	475	307	17.300	17.607	459	+ 3·5	2.850	2.754	Belišče-Kapelna (Slavon. Drauthal)-Vicinalbahn
742	2.870	230	2.410	2.640	126	210	1.400	1.610	76	+ 65·8	756	456	Borossebes-Menyháza
7.139	22.196	6.882	36.335	43.217	351	6.906	37.275	44 181	359	— 2·2	2.106	2.154	Barcs-Pakraczer E.
346.068	18.525	43.193	3 213	46.406	987	34.377	2.595	36.972	787	+ 25·4	5.922	4.722	Budapester Localb.
94.593	1.798	9.920	903	10.823	1.353	7.653	1.043	8.696	1.087	+ 24·5	8.118	6 522	Budapest-Szt. Lörincz
7.348	3.500	4.483	6.006	10.489	234	3.927	10.510	14.437	322	— 27·3	1.404	1.932	Eperjes-Bartfeld
6.806	25.749	1.456	19.175	20.631	625	1.277	18.420	19.697	597	+ 4·7	3.750	3.582	Gölnitzthal-Bahn
12.812	2.167	3.125	2 911	6.036	355	3 021	2.413	5.434	320	+ 10·9	2.130	1.920	Güns-Steinamanger
23.259	1.543	4.350	1.240	5.590	207	3.808	1.192	5.000	185	+ 11·9	1.242	1.110	Haraszti-Ráczkev
2.817	1.790	481	994	1.475	434	284	1.106	1.390	409	+ 6·1	2.604	2.454	Holics-Gödinger Localb.
4 102	8.359	641	1.995	2.636	293	603	1.943	2.546	283	+ 3·5	1.758	1.698	Késmark-Szepes-Bélá
4.985	2.676	1.647	3.070	4.717	472	1.352	2.007	3.359	336	+ 40·5	2.832	2 016	Keszthély-B. Szt. György
6.028	1.962	1.844	1.636	3 480	268	1.862	1.708	3.570	275	— 2·5	1.608	1.648	Löcsethal-Bahn
12.519	24.406	2.913	31.866	34.779	555	3.063	23.434	26.497	423	+ 31·2	3.330	2 538	Marmaroser Salzb. A.-G.
7.890	13.294	3.559	25.509	29.068	342	2.631	27.225	29.856	351	— 2·6	2.052	2.106	Nagy-Károly-Somkuti
9 883	12.307	2.502	7.719	10.221	681	2.272	6.280	8.552	570	+ 19·5	4.086	3.420	Poprádthal-Bahn
48.590	27.347	33.208	62.845	96 053	435	30.851	44.749	75.600	341	+ 27·0	2.598	2.046	Számosthal-Bahn
3.167	4.918	746	2.207	2.953	246	375	1.997	2.572	214	+ 15 0	1.476	1.284	Szepes-Béla-Podolin
3 313	924	562	731	1.303	130	548	528	1.076	108	+ 20·4	780	648	Szep. Olaszi-S.Varalja
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	Tatra-Lomnitzer L.B.
6	7.200	1	2.100	2.101	362	2	2.100	2.102	362	...	2.172	2.172	Terret-Kowaszna
84.845	25.501	32.665	37.904	70.569	328	24.300	21.000	45.300	249	+ 31·7	1.968	1.494	Torontaler Localb.
11.550	13 040	3.499	17.723	21.222	494	3.871	15.483	19.354	450	+ 9·8	2.964	2.700	Ungthalbahn
6,095.057	4,190.177	3,456.896	11,874.353	15,331.249	1.089	3,205.995	10,579.034	13,785.029	1.036	+ 5·1	6.534	6.216	**Summe**
													Recapitulation.
12.373.348	13,291.923	7,000.850	28,845.953	35,846.803	2.169	6,211.183	26,889.231	33,100.414	2.020	+ 7·4	13.014	12.120	**Se. d. österr. Eisenb.**
6,095.057	4,190.177	3,456.896	11,874.353	15,331.249	1.089	3,205.995	10,579.034	13,785.029	1.036	+ 5·1	6.534	6 216	**Se. d. ungar. Eisenb.**
18,468.405	17,482.100	10,457.746	40,720.306	51,178.052	1.673	9,417.178	37,468.265	46,885.443	1.579	+ 6·0	10.038	9.474	**Hauptsumme**
Zahnradbahnen.													
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	Achenseebahn
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	Gaisbergbahn
526	...	389	...	389	...	249	5	254	...	...	...	...	Kahlenbergbahn
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	Schafbergbahn
mit elektrischem Betrieb													
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	Baden—Vöslau
41.718	...	3 576	...	3.576	...	...	...	...	...	...	...	...	Bielitz-Zigeunerwald
9.059	...	1.085	...	1.085	...	1.127	...	1.127	...	...	...	...	Gmunden Bhf.—Stadt
470.567	...	25.059	...	25.059	...	20.872	...	20.872	...	...	...	...	Lemberger Elektr. E.
8.717	...	1.457	...	1.457	...	1.185	...	1.185	...	...	...	...	Mödling—Brühl (vide Südbahn-Gesellsch.)
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	Prag (Belvedere)—Bubna (Thiergarten)
51.790	...	4.643	...	4.643	...								Teplitz-Eichwald
Drahtseilbahnen.													
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	Belvedere in Prag
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	Laurenziberg in Prag
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	Festung Hohensalzburg
31.207	...	2.924	...	2.924	...	4.239	...	4.239	...	...	...	...	Grazer Schlossbergbahn

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebslänge im Monate Februar 1896	1895	Im Monate Februar 1896 wurden befördert: Personen	Güter	Die Einnahme betrug im Monate Februar 1896: für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	pro Kilom.	1895: im Ganzen	pro Kilom.	Differz. per Kilom. in Percent	Durchschnittl. Betriebslänge vom 1. Jänner bis Ende Februar 1896	1895
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden			Kilometer	
Bosnische und													
K. und k. Militärbahn Banjaluka-Doberlin	105	105	10.214	5.500	3.887	15.961	19.848	189	10.614	101	+ 87·1	105	105
Bosnisch-Herzegow. Staatsbahnen incl. k. und k. Bosna-Bahn	619	585	43.075	33.858	27.471	97.402	124.873	202	127.736	218	— 7·0	619	585
Bosnisch-Herzegowinische Eisenbahn													
Trambahn in Sarajevo	4·9	3·1	55.797	2.483	2.489	1.783	4.272	870	2.752	888	— 2·0	4·9	3·1

An diesen Mehreinnahmen participirt

die Localbahn Liesing-Kaltenleutgeben mit	fl. 349
die Localbahn Mödling-Brühl mit	„ 214
die Localbahn Spielfeld-Radkersburg	„ 487
die Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn mit	„ 4.311
die Leoben-Vordernberger Bahn mit	„ 3.218
die Graz-Köflacher Bahn mit	„ 18.608
die Localb. Radkersburg-Luttenberg mit	„ 151
die Localbahn Cilli-Wöllan mit	„ 4.015
die Vicinalbahn Güns-Steinamanger mit	„ 171
die Barcs-Pakráczer Bahn mit	„ 2.209

Eisenbahn Wien-Aspang. Für den Monat Februar 1896 resultirt im Vergleiche zur selben Periode 1895 eine Mehreinnahme von fl. 4228. Hievon entfallen auf den Personenverkehr fl. 972 und auf den Güterverkehr fl. 3256.

Aus den Entscheidungen des Verwaltungs-Gerichtshofes.

1. **Die Zuziehung eines Bergbauverständigen zur commissionellen Verhandlung in Bausachen ist nach der Bauordnung für Böhmen nicht erforderlich.**
2. **Bei beabsichtigter Bauführung über verliehene Grubenmassen kommen die Bergbauinteressen erst in Betracht, wenn es sich um die Bewilligung eines Baues selbst handelt.**
3. **Zur eventuellen Anbringung einer Beschwerde, dass ein neu entstehender Ortstheil nicht zureichend mit Wasser versehen sein wird, kann nur die Gemeinde legitimirt sein.**

Der Landesausschuss für Böhmen hatte in Bestätigung der Entscheidungen der Unterbehörden die Abtheilungsbewilligung für die Grundstücke Cat.-Z. 42/1 und 42/2 in Duby ertheilt.

Die a. pr. Buschtěhrader Eisenbahn focht diese Entscheidung vor dem Verwaltungs-Gerichtshofe als gesetzwidrig an, weil die Baustellen verliehene Grubenfelder überlagern und somit wegen der Gefahr von Erdrutschungen, im Sinne des § 47 der Bauordnung vom 8. Jänner 1889, R.-G.-Bl. Nr. 5, eine Bauführung auf jenen Grundflächen nicht zulässig sei — weil ferner der commissionellen Verhandlung weder der Revierbergbeamte, noch ein anderer Bergbau-Sachverständiger beigezogen war — weil endlich durch die Parcellirung ein neuer Ortstheil entsteht, der nicht zureichend mit Wasser versorgt sein wird.

Der Verwaltungs-Gerichtshof wies die Beschwerde als unbegründet ab mit folgender Motivirung:

Die Unterlassung der Beiziehung eines Bergbau-Sachverständigen, resp. des Revierbergbeamten begründet keinen wesentlichen Mangel des Verfahrens, weil der § 12 der Bauordnung lediglich die Zuziehung eines befugten Bauverständigen vorschreibt. Die Zuziehung der Bergbaubesitzer ist durch § 35 der Bauordnung für die Baucommission selbst allerdings vorgeschrieben; allein aus dieser Bestimmung, sowie aus jener des § 47 lit. e ist zu folgern, dass die Interessen, welche dadurch in Frage kommen, dass es sich um eine Bauführung über verliehene Grubenmassen handelt, von den Baubehörden eben erst dann wahrzunehmen und in Verhandlung zu nehmen sind, wenn es sich um die Bewilligung eines Baues selbst handelt, nicht aber dann schon in Erörterung zu nehmen sind, wenn — wie gegebenen Falles — die Abtheilung eines Grundes auf Bauplätze in Frage steht.

Zur Beschwerdeführung in der Frage aber, ob ein neu entstehender Ortstheil zureichend mit Wasser versehen sein wird oder nicht, wird — insoweit die Beurtheilung dieser Frage nicht überhaupt in das freie Ermessen der Administrativbehörden fällt — wohl die Gemeinde, nicht aber ein anderer Interessent legitimirt sein.

(Erkenntniss vom 5. Juli 1894, Z. 2621; cf. Sammlung Budwiński, Band XVIII, pag. 724.)

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

K. k. Staatsbahnlinie Amstetten—Pontafel. (Anlage eines Industriegeleises: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Graz hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes für die Herstellung eines Industriegeleises nächst der Station Wald für Zwecke der Oesterr.-Alpinen Montangesellschaft für den 16. April anberaumt, und wurde mit der Leitung der Commission der k. k. Bezirkscommissär Marian Dumat betraut. [G.-I.-Z. 6771.]

Vom 1. Jänner bis Ende Februar 1896 wurden befördert: Personen (Anzahl)	Güter (Tonnen)	Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis Ende Februar 1896: für Personen und Gepäck (Gulden)	1896: für Güter	1896: im Ganzen	1896: per Kilom.	1895: Für Personen und Gepäck	1895: für Güter	1895: im Ganzen	1895: per Kilom.	Differz. per Kilom. in Percent	Oder per Jahr und Kilom. gerechnet nach nebigen Ergebnissen d. abgelaufenen 2 Monate 1896 (Gulden)	1895 (Gulden)	Wiederholung der Namen der Eisenbahnen
Herzegowinaer Eisenbahnen.													
19.939	10.091	7.876	26.954	34.830	332	6.661	18.302	24.963	238	+ 39·5	1.990	1.426	K. u. k. Militärb. Banjaluka-Doberlin
88.396	64.471	56.291	194.360	250.651	405	56.426	210.765	267.191	457	— 11·0	2.430	2.742	Bosn.-Herzeg. Staatsb. incl. k. u. k. Bosna-B.
mit elektrischem Betrieb.													
111.819	4.542	5.309	3.257	8.566	1.748	2.538	3.027	5.565	1.795	— 2·6	10.488	10.764	Tramb. in Sarajevo

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. (Linie Wien—Bodenbach: Waggon-Drehscheiben in Pardubitz.) Für Zwecke der Firma D. Fanto & Comp. in Pardubitz wurden in deren Etablissements Waggon-Drehscheiben aufgestellt. [19. März, Z. 1519/I.]

— (Linie Böhm.-Trübau—Prag: Auflassung eines Wächterpostens.) Das Project für die Auflassung des Wächterpostens Nr. 268 in km 320·857 und für die sich hieraus ergebende Aenderung des Handschrankens in km 320·849 in einen mit Vorläutewerk auszustattenden Zugschranken mit der Bedienung vom Wächterposten Nr. 269 wurde genehmigt. [24. März, Z. 1530/I.]

— (Linie Chotzen—Halbstadt: Bauliche Erweiterung in Wekelsdorf.) Die Vergrösserung des in der Station Wekelsdorf bestehenden Frachtenmagazines wurde genehmigt. [24. März, Z. 1914/I.]

Südnorddeutsche Verbindungsbahn. (Linie Josefstadt—Seidenberg: Umwandlung einer Haltestelle: Politische Begehung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Turnau hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes für die Umwandlung der Personen-Haltestelle Sichrow in eine Kreuzungsstation für den 17. April anberaumt. [G.-I.-Z. 6681.]

Südbahn - Gesellschaft. (Linie Wien — Triest: Geleiseumgestaltung in Leobersdorf.) Behufs Ermöglichung der Aufstellung von Separatzügen wurde in der Station Leobersdorf eine Umgestaltung der Geleise vorgenommen. [26. März, Z. 1683/I.]

— (Brückenreconstruction.) Das Project, betreffend die Reconstruction der grossen Mürzbrücke bei Wartberg in km 136·379 und die damit im Zusammenhange stehende Hebung der Nivellette wurde genehmigt. [18. März, Z. 2386/I.]

— (Benützung eines Durchlasses behufs Durchleitung des Wassers.) Das Project für die Benützung des in km 143·426 befindlichen gewölbten Durchlasses von 0·95 m Lichtweite zur Durchleitung des Wassers aus dem Stanzbache behufs Betreibung eines auf der Parcelle Nr. 40 der Catastralgemeinde Allerheiligen Seitens des Josef Teubenbacher zu errichtenden Sägewerkes wurde genehmigt. (18. März, Z. 1473/I.]

— (Linie Bozen—Avio: Herstellung einer Unterkunftsveranda.) Das Project, betreffend die Herstellung einer Unterkunftsveranda in der Haltestelle Volano der Linie Bozen—Avio wurde zur Ausführung genehmigt. [E.-M.-Z. 1201/I.]

Projectirte Localbahn Saitz - Czeicz - Göding. (Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Brünn hat hinsichtlich des von Dr. Carl Freiherr v. Offermann vorgelegten Projectes für die Herstellung der Localbahn Saitz-Czeicz-Göding die politische Begehung und Enteignungsverhandlung mit der vorausgehenden Stationscommission für die Zeit vom 20. April bis 1. Mai anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Bezirkshauptmann Gustav Nischlwitzer betraut. [E.-M.-Z. 3112]

Localbahn Čerčan-Modřan. (Variante km 7·8—9·4: Politische Begehung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 3. April die k. k. Statthalterei in Prag beauftragt, hinsichtlich des vom Landesausschusse in Prag vorgelegten Detailprojectes für die Variante km 7·8—9·4 der Strecke Čerčan—Pozar der Localbahn Čerčan-Modřan die politische Begehung im Zusammenhange mit der Enteignungsverhandlung einzuleiten und bei anstandslosem Commissionsergebnisse den Bauconsens im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums zu ertheilen. [E.-M.-Z. 2765.]

Localbahn Stramberg-Wernsdorf. (Druckwerkanlage in der Station Stramberg.) Das von der Firma Lindheim & Comp. vorgelegte Project für eine Druckwerkanlage in der Station Stramberg der Localbahn Stramberg-Wernsdorf wurde gutgeheissen und an die k. k. Statthalterei Brünn mit der Ermächtigung übermittelt, bei anstandslosem Prüfungsbefunde den Bauconsens im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums zu ertheilen. [E.-M.-Z. 2437.]

Ausland.

Deutsches Reich. (Abänderung der Anlage B zur Deutschen Verkehrsordnung.) Nach der in Nr. 3 des Reichs-Gesetzblattes enthaltenen Bekanntmachung des Reichskanzlers vom 9. Februar 1896 hat der Bundesrath folgende Ergänzungen und Aenderungen der Anlage B zur Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands beschlossen:

1. Die Nr. XXXV c erhält folgende Fassung:

Patronen aus folgenden Sicherheitssprengstoffen:

Dahmenit (Gemenge von salpetersaurem Ammonium, salpetersaurem Kali und Naphthalin),

Dahmenit A (Gemenge von salpetersaurem Ammonium, doppeltchromsaurem Kali und Naphthalin),

Favier'schem Sprengstoffe (Gemenge von Ammoniaksalpeter und Mono- oder Dinitronaphthalin),

Progressit (Gemenge von Ammoniaksalpeter und salzsaurem Anilin, mit oder ohne Zusats von schwefelsaurem Ammoniak),

Roburit (Gemenge von Ammoniaksalpeter, Chlordinitrobenzol und Chlordinitronaphthalin),

Roburit I (Gemenge von Ammoniaksalpeter, Binitrobenzol und übermangansaurem Kali),

Ruborit (Gemenge von Ammoniaksalpeter und Dinitrobenzol),

Sekurit (Gemenge von Ammoniaksalpeter, Kalisalpeter und Dinitrobenzol),

Sicherheitssprengpulver der vereinigten Cöln-Rottweiler Pulverfabriken (Gemenge von einer neutral reagirenden Salpeterart — Ammoniaksalpeter ohne Zusatz oder mit ganz geringem Zusatze von doppeltkohlensaurem Ammonium oder Baryum — und einem pflanzlichen oder thierischen Oel, das im Wesentlichen aus Kohlenstoff, Wasserstoff und Sauerstoff besteht, mit oder ohne Schwefel),

Voswinkel'schem Sicherheitssprengstoffe (Gemenge aus Ammoniaksalpeter, Dinitrobenzol, Harzen, Paraffin, Fetten und Lacken),

Wachspulver (Gemenge von chlorsaurem Kali, Carnaubawachs und Hexenmehl — Lykopodium —),

Westfalit (Gemenge von Salpeter mit Harz, Naphthalin und rohen Theerölen, mit oder ohne Zusatz von Lacken und Firnissen, mit oder ohne Zusatz von Kaliumbichromat)

werden unter nachstehenden Bedingungen befördert:

1. (1) Die Patronen sind in luftdicht verschlossene Blechbüchsen und letztere in starke Holzkisten zu verpacken.

(2) Mit Paraffin oder Ceresin getränkte Patronen können auch durch eine feste Umhüllung von Papier in Packete vereinigt werden. Ferner dürfen Patronen, die nicht so getränkt sind, bis zum Gewichte von 2 kg in Packete vereinigt werden, die durch einen Ueberzug von Ceresin und Harz völlig von der Luft abgeschlossen sind. Die Packete sind in haltbare hölzerne Kisten oder Tonnen, deren Fugen so gedichtet sind, dass ein Ausstreuen nicht stattfinden kann, fest zu verpacken.

(3) Jede Kiste oder Tonne darf höchstens 50 kg Patronen enthalten.

2. Die Kisten und Tonnen müssen mit einer den Inhalt deutlich kennzeichnenden Aufschrift versehen sein.

3. (1) Jeder Sendung muss eine vom Fabrikanten und einem vereideten Chemiker ausgestellte Bescheinigung über die Art des Sprengstoffes und über die Beachtung der unter Ziffer 1 und 2 getroffenen Vorschriften beigegeben werden.

(2) Eine gleiche Bescheinigung ist von dem Absender auf dem Frachtbriefe unter amtlicher Beglaubigung der Unterschrift auszustellen.

2. Am Ende der Nr. XLIV ist als zweiter Absatz nachzutragen: „Die vorstehend für flüssige Kohlensäure und für Stickoxydul erlassenen Vorschriften finden auch auf flüssiges Acetylen, jedoch mit folgenden Zusätzen Anwendung:

Zu 1. An den Behältern dürfen Theile irgend welcher Art aus Kupfer, Messing oder sonstigen kupferhaltigen Legirungen nicht verwendet werden. Die Ventile müssen aus Stahl bestehen.

Zu 2 a Der bei der Prüfung der Behälter anzuwendende innere Druck und die höchste zulässige Füllung betragen für Acetylen: 250 Atmosphären und 1 kg Flüssigkeit für je 3 l Fassungsraum des Behälters."

3. Hinter Nr. XLIX a sind unter Nr. XLIX b folgende Bestimmungen einzuschalten:

„XLIX b.

Calcium-Carbid muss in luftdicht verschlossene eiserne Gefässe verpackt sein. Andere Stoffe dürfen in die Gefässe nicht beigepackt werden."

Die neuen Bestimmungen treten sofort in Kraft.

[E.-M.-Z. 1840/I.]

Verschiedene Mittheilungen.

Salzkammergut-Localbahn-Actiengesellschaft. (Generalversammlung.) Am 20. März wurde in Salzburg unter Vorsitz des Vicepräsidenten des Verwaltungsrathes Victor Krüzner und im Beisein des landesfürstlichen Commissärs, k. k. Hofrathes Ludwig Sauter, die 6. ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Salzkammergut-Localbahn-Actiengesellschaft abgehalten. Bei derselben waren 13 Actionäre anwesend, welche zusammen ein Actiencapital von 4,785.000 fl. vertraten. Der Bericht des Verwaltungsrathes und des Revisionsausschusses wurde genehmigend zur Kenntniss genommen und dem Ersteren einhellig das Absolutorium ertheilt. Hierauf wurde beschlossen, von dem pro 1895 mit 176.267 fl. ausgewiesenen Reingewinne 5 Percent, d. i. 8813 fl., zur Dotirung des Reservefonds zu verwenden, auf die Prioritätsactien eine 3·49 percentige Dividende, das ist 167.171 fl. zu vertheilen und den Restbetrag von 283 fl. auf neue Rechnung vorzuschreiben. Ueber Antrag des Verwaltungsrathes wurde ferner die Theilung des Reservefonds in einen Bau- und einen Betriebs-Reservefonds, sowie die Bildung eines Erneuerungsfonds und sohin eine entsprechende Abänderung der Art. 50, 52 und 53 der Gesellschaftsstatuten beschlossen. Die ausscheidenden Verwaltungsrathsmitglieder Wilh. Hallama und Carl Spängler wurden wieder- und Bürgermeister Gustav Zeller an Stelle des ausgetretenen Mitgliedes Dr. Franz Hueber neugewählt. Schliesslich wurden die bisherigen Revisoren wiedergewählt.

In der nach der Generalversammlung abgehaltenen Sitzung des Verwaltungsrathes wurden Dr. Friedrich Volz zum Präsidenten und Victor Krüzner zum Vicepräsidenten wiedergewählt.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des LXXII. Stückes.) Das am 7. April herausgegebene LXXII. Stück enthält unter

Nr. 2122: Erlass des k. k. Ministeriums des Innern vom 1. April 1896, Z. 8322, an alle politischen Landesbehörden, betreffend die Einfuhr von Schweinen aus Serbien.

Nr. 2123: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Galizien vom 28. März 1896, Z. 27.205, betreffend die Beschränkung der Einfuhr von Klauenthieren aus Ungarn nach Galizien.

Nr. 2124: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Steiermark vom 1. April 1896, Z. 9838, betreffend die Beschränkung der Einfuhr von Klauenthieren aus dem Herzogthume Salzburg nach Steiermark.

Nr. 2125: Kundmachung der k. k. Landesregierung für die Bukowina vom 2. April 1896, Z. 5280, betreffend die Aufhebung des Ein- und Durchfuhrverbotes für Schafe und Schweine aus dem rumänischen Districte Tutova in und durch die Bukowina.

Nr. 2126: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Salzburg vom 3. April 1896, Z. 3940, betreffend die Aufhebung der Einfuhrsbeschränkung für Klauenthieren aus Oberösterreich nach Salzburg.

Nr. 2127: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Tirol und Vorarlberg vom 2. April 1896, Z. 9727, betreffend die Wiedergestattung der Einfuhr von Klauenthieren aus Oberösterreich nach Tirol und Vorarlberg.

— (Inhalt des LXXIII. Stückes.) Das am 9. April herausgegebene LXXIII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2128: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Niederösterreich vom 7. April 1896, Z. 32.744, betreffend die Wiedergestattung der Einfuhr von Schweinen und Schweineproducten aus Oesterreich-Ungarn und dem Occupationsgebiete nach Serbien, die Zulässigkeit der Einbringung von geschlachteten Schweinen aus Serbien nach dem diesseitigen Gebiete und die Gestattung der Einfuhr von geschlachteten Schweinen und Schweineproducten aus Serbien, sowie von Schlachtrindern nach mehreren Comitaten und Städten Ungarns.

Nr. 2129: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Mähren vom 2. April 1896, Z. 12.297, betreffend das Verbot der Ein- und Durchfuhr von Klauenthieren aus dem Occupationsgebiete nach, bezw. durch Mähren.

Nr. 2130: Bekanntmachung des kgl. preussischen Regierungspräsidenten zu Breslau vom 30. März 1896, Z. 221, betreffend die Gestattung der Einfuhr von lebendem Rindvieh aus Oesterreich-Ungarn in den Schlacht- und Viehof der Stadt Aachen.

Nr. 2131: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 4. April 1896, Z. 56.023, betreffend die Beschränkung des Verkehres mit Rindvieh aus Ungarn nach Böhmen.

Nr. 2132: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Galizien vom 31. März 1896, Z. 6662, betreffend die Ausfuhr von Schweinen aus Galizien nach anderen Kronländern.

— (Inhalt des LXXIV. Stückes.) Das am 10. April herausgegebene LXXIV. Stück des obenannten Blattes enthält unter

Nr. 2133: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Tirol und Vorarlberg vom 5. April 1896, Z. 9750, betreffend die Abänderung des Verbotes der Einfuhr von Schweinen aus Galizien nach Tirol und Vorarlberg.

Nr. 2134: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Salzburg vom 6. April 1896, Z. 4097, betreffend die Wiedergestattung der Einfuhr von Klauenthieren aus Niederösterreich, Galizien, Böhmen, Mähren und Schlesien nach dem Herzogthume Salzburg.

— (Inhalt des LXXV. Stückes.) Das am 11. April herausgegebene LXXV. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2135: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Mähren vom 4. April 1896, Z. 12.726, betreffend die bedingungsweise Gestattung der Einfuhr von Mastrindern aus den Comitaten Bars, Nyitra, Turocz und Zólyom, sowie aus den Gemeinden der Insel Schütt in die Schlachthäuser zu Brünn und Olmütz.

Nr. 2136: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Niederösterreich vom 10. April 1896, Z. 34.224, betreffend die Einfuhr von Wiederkäuern und Schweinen aus Ungarn nach Niederösterreich.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Massnahmen anlässlich des Magazinsbaues in Lemberg podzamkiem.

Für die Dauer der anlässlich der Errichtung eines neuen Gütermagazins stattfindenden Bauarbeiten und des hiedurch verursachten Platzmangels werden hinsichtlich des Verfahrens bei der Ablieferung der Güter in Lemberg podzamkiem gemäss § 69, Absatz 7, des Betriebsreglements folgende Bestimmungen getroffen:

1. Frachtgüter, deren Ausladen den Empfängern obliegt, sind behufs Vermeidung der im § 69, Absatz 5, des Betriebsreglements vorgesehenen Folgen binnen sechs Tagesstunden auszuladen und abzuholen. Unter den Tagesstunden ist die Zeit von 7 Uhr Morgens bis 12 Uhr Mittags und 1½ Uhr Nachmittags bis 6 Uhr Abends zu verstehen. Sonn- und Festtage kommeu nicht in Betracht.

2. Die lagergeldfreie Zeit für die Frachtgüter, welche laut des Abschnittes B-VII des gemeinsamen Gütertarifes Theil I der österreichisch-ungarischen Eisenbahnen in offen gebauten Wagen befördert werden dürfen, wird auf 48 Stunden beschränkt.

Der Beginn der unter 1. und 2. festgesetzten Fristen regelt sich sinngemäss nach den im gemeinsamen Gütertarife Theil I der österreichisch-ungarischen Eisenbahnen (Abschnitt D-X und XII) über die Erhebung des Lagergeldes und des Lagergeldzuschlages, sowie über die Berechnung der Entladefristen enthaltenen Vorschriften.

3. Das Lagergeld für die unter 2. bezeichneten Frachtgüter wird von 0·2 Kreuzer auf 0·4 Kreuzer für 100 kg und 1 Tag erhöht.

Vorstehende Massnahmen werden nach Vollendung des Magazinsbaues, welcher Ende Juni d. J. entgegengesehen wird, aufgehoben werden.

Wien, am 8. April 1896. [265]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahnverband.

Einführung des Nachtrages III zu Theil III, Heft 1, des Gütertarifes, sowie des Nachtrages III zum Anhange hiezu.

Mit Wirksamkeit vom 1. Mai 1896 gelangen die in der Ueberschrift bezeichneten Nachträge zur Einführung:

Der Tarifnachtrag III enthält:

I. Ermässigung von Frachtsätzen.
II. Ergänzungen der Abtheilung I, II und III.
III. Einbeziehung der Station Linz-Umschlagplatz in den Tarif.
IV. Ergänzung des Kilometerzeigers.
V. Aenderung von Stationsnamen.

Der Nachtrag III zum Anhange enthält die bezüglichen, jedoch zur Zeit nicht zur Anwendung gelangenden Coursunterschiedsbeträge.

Exemplare der vorerwähnten Drucksachen sind durch die betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen und Stationen unentgeltlich zu beziehen.

Wien, am 13. April 1896. [266]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Güterverkehr zwischen Rumänien einerseits, Oesterreich-Ungarn und Deutschland andererseits.

Einführung des Nachtrages I zum Tarif-Theil I, Abtheilung B.

Am 1. Mai 1896 und, insoweit Tariferhöhungen eintreten, mit Giltigkeit vom 1. Juni 1896, tritt zum Tarif-Theil I, Abtheilung B, für den vorbezeichneten Güterverkehr der Nachtrag I in Kraft.

Derselbe enthält die Bestimmungen des Zeitpunktes für die Giltigkeit des Theiles I, Abtheilung B, für den Güterverkehr zwischen Rumänien einerseits und Deutschland andererseits, Abänderungen und Ergänzungen des Abschnittes B (Allgemeine Bestimmungen für den Transport von Gütern), des Abschnittes C (Besondere Vorschriften für bestimmte Transportgegenstände), des Abschnittes E (Classenfication der in der Fracht ermässigten oder besonders zu behandelnden Frachtgüter), ferner eine Berichtigung.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen erhältlich.

Wien, am 11. April 1896. [267]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Salzkammergut-Rundreiseverkehr.

Einführung eines neuen Tarifes für den Rundreiseverkehr in das Salzkammergut.

Mit Giltigkeit vom 1. Juni 1896 gelangt für den Rundreiseverkehr in das Salzkammergut ein neuer Tarif zur Einführung, wodurch der für diesen Verkehr bestandene Tarif vom 1. Juni 1894 aufgehoben wird.

Der Tarif ist bei den betheiligten Verwaltungen zum Preise von 15 Kreuzer erhältlich.

Wien, am 13. April 1896. [268]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Südösterreichisch-Ungarisch-Deutscher Güterverkehr.

Aufhebung des Ausnahme-Frachtsatzes für Porzellan ab Bayreuth nach Triest etc.

Mit 31. Mai 1896 wird der durch Nachtrag VII zum Tarife für den Südösterreichisch-Ungarisch-Deutschen Güterverkehr vom 1. December 1888 eingeführte Ausnahme-Frachtsatz Bayreuth—Triest etc. pro Frcs. 33·60 pro Tonne für Porzellan, verpackt, in der Richtung nach Triest etc. ausser Wirksamkeit gesetzt.

Wien, am 10. April 1896. [269]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Anwendung der für die Relation Oswięcim—Krakau der k. k. Oesterr. Staatsbahnen bestehenden günstigeren Tarifbestimmungen und Frachtsätze auf den Verkehr in der gleichnamigen Relation der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Die im Localgütertarife der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 2, vom 1. Jänner 1896, bezw. in den zugehörigen Nachträgen enthaltenen Ergänzungen und Abänderungen der Güterclassification des gemeinsamen Tarifes, Theil II, sowie die daselbst vorgesehenen Ausnahmetarife und Transportgebühren für die Relation Oswięcim—Krakau oder vice versa gelangen, insoweit sich die Gebührenberechnung auf Grund derselben billiger stellt als nach dem Localgütertarife der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1896, auch in der Relation Oswięcim—Krakau, bezw. vice versa der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn zur Anwendung.

Wien, am 11. April 1896. [270]

Directer Personenverkehr zwischen Stationen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands Nordbahn und Berlin.

Ausgabe ermässigter Sonder-Rückfahrkarten nach Berlin.

Aus Anlass der in diesem Jahre in Berlin stattfindenden Gewerbeausstellung gelangen in der Zeit vom 5. Mai bis einschliesslich 8. October 1896 an jedem Dienstag und Donnerstag in den nachbenannten Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn folgende ermässigte Rückfahrkarten (Tour- und Retourkarten), zehn Tage giltig, für alle fahrplanmässigen Schnell- und Personenzüge zur Ausgabe:

Nach Berlin und retour von	Fahrpreise in Mark I. Cl.	II. Cl.	III. Cl.
Wien (Nordbahnhof) über Oderberg—Breslau oder Brünn—Prag	90·50	63·30	35·60
Gänserndorf über Oderberg—Breslau .	85·—	60·30	35·60
Lundenburg „ „ „ .	77·30	55·20	34·50
Prerau „ „ „ .	62·10	45·—	29·50
Olmütz „ „ „ .	65·30	47·20	30·50
Bielitz über Dzieditz—Breslau	51·60	38·10	26·30
Krakau „ Oswięcim—Breslau . . .	58·20	42·40	28·20
Krakau „ Oderberg—Breslau	69·70	50·20	32·10

Kinder im Alter von 4—10 Jahren zahlen den halben Preis.

Für Reisegepäck werden auf den deutschen Strecken auf jede Fahrkarte zum vollen Preise 25 kg, auf jede Kinderkarte 12 kg Freigepäck gewährt.

Die Rückfahrt ist spätestens am zehnten Tage um Mitternacht anzutreten.

Wien, am 11. April 1896. [271]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Ostdeutsch-Ungarischer Eisenbahnverband. Theil II, Heft I.

Ausgabe des Nachtrages IV.

Am 1. Mai 1896 tritt der Nachtrag IV zum Gütertarife Theil II, Heft 1, in Kraft.

Derselbe enthält:

I. Ergänzung des Abschnittes II. Besondere Bestimmungen zum Tarif, Theil I;
II. Ergänzung des Abschnittes III. Anderweitige Tarifbestimmungen;
III. Aenderung des Abschnittes IV. Reexpeditions-Bestimmungen;
IV. Ergänzung des Abschnittes VI. Anstosstaxen;
V. Aufnahme der Station Czempin in die allgemeinen Tarife für den Verkehr mit Kassa;
VI. Aenderung und Ergänzung der Ausnahmetarife
  a) Aenderung der Frachtsätze des Ausnahmetarifes 6 (Eier und Obst) für Gyanafalva und Szent-Gotthard,
  b) Aufnahme von Györ und Komárom-Ujszöny in den Ausnahmetarif 18 (Schilf und Schilfrohr),
  c) Aenderung und Ergänzung des Ausnahmetarifes 23 (Benzin),
  d) Aufnahme von Ruttka trs. und Zsolna trs. in den Ausnahmetarif 24 (Schwefelsäure),
  e) Aufnahme von Puchó-Kocskócz und Sajó-Szt.-Péter in den Ausnahmetarif 31 (Glassand),
  f) Aufnahme von Garam-Berzencze in den Ausnahmetarif 35 (Blei),
  g) Aufnahme von Vácz und Schwientochlowitz in den Ausnahmetarif 36 (Zink),
  h) Aufnahme von Zólyom in den Ausnahmetarif 38 (Roheisen),
  i) anderweitiger Ausnahmetarif Nr. 39 (Eisenerze),
  k) „ „ „ 41 (Schlacke),
  l) „ „ „ 46 (Eisenerze und Schlacke zum Hochofenbetrieb),
  m) neuer Ausnahmetarif Nr. 48 (Baumwolle),
  n) „ „ „ 49 (Magnesit);
VII. Druckfehler- und Frachtsatz-Berichtigungen;
VIII. Ergänzung des Kilometerzeigers;
IX. Erweiterung der Ergänzungs-Frachtsätze.

Exemplare dieses Tarifnachtrages sind bei den Endverwaltungen um den Preis von 25 kr., beziehungsweise 40 Markpfennigen per Stück erhältlich.

Budapest, am 12. April 1896. [272]

Die Direction der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Deutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Seehafenverband (Verkehr mit Oesterreich).

Ausgabe der Nachträge V zum Tarif-Theil II, Heft 1 und 2.

Mit Giltigkeit vom 1. Juni 1896 gelangen im obgenannten Verbande die Nachträge V zu den vom 1. Juni 1894 giltigen Tarifheften 1 und 2 zur Einführung.

Diese beiden Nachträge enthalten theilweise erhöhte und theilweise neue Frachtsätze für Classengüter und Ausnahmetarife, eine Ergänzung der Nomenclatur der Ausnahmetarife Nr. 8 (Möbel aus gebogenem Holze etc.) und Nr. 11 (Holz etc.), eine Ergänzung des Kilometerzeigers und schliesslich eine Aenderung des Verzeichnisses der Verbands-Verwaltungen.

Die Nachträge werden seinerzeit bei den betheiligten Verwaltungen käuflich zu erhalten sein.

Wien, am 14. April 1896. [273]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichischer Eisenbahnverband.

Ausnahme-Frachtsätze für Eisen und Stahl im Verkehre zwischen Altkladno, Kladno, Komotau und Saaz einerseits und Wien, sowie Nussdorf andererseits.

Die auf Seite 138 des Nachtrages II zum Tarife, Theil II, Heft 1, des Oesterreichischen Eisenbahnverbandes vom 1. November 1894 enthaltenen Ausnahme-Frachtsätze für Eisen und Stahl etc. bei Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen im Verkehre zwischen Altkladno, Kladno, Komotau und Saaz der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn einerseits und Wien (Nordbahnhof oder Staatsbahnhof), Wien (Kaiser Franz Josef-Bahnhof) und Nussdorf andererseits gelangen in der Zeit vom 1. Mai 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896, auch dann zur Anwendung, wenn die Transporte in dem bedungenen Quantum von 5000 kg pro Wagen von einem Versender mit nicht mehr als fünf Frachtbriefen an verschiedene Empfänger nach oder von einem der genannten Wiener Bahnhöfe oder Nussdorf zur Aufgabe gelangen.

Wien, am 14. April 1896. [274]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Thüringisch-Hessisch-Sächsischer Verband.

Einführung des Nachtrages I.

Mit 1. Mai 1896 tritt der Nachtrag I zum Thüringisch-Hessisch-Sächsischen Verbandstarife vom 1. Jänner 1896 in Kraft.

Exemplare erliegen in der Station Reichenberg und bei der unterzeichneten Direction und sind zum Preise von 0·10 Mark bei der kgl. Eisenbahn-Direction in Erfurt erhältlich.

Wien, am 9. April 1896. [275]

Die Direction der k. k. priv. Südnorddeutschen Verbindungsbahn.

Magdeburg-Halle-Sächsischer Verband.

Einführung des Nachtrages II.

Mit 1. Mai 1896 tritt der Nachtrag II zum Magdeburg-Halle-Sächsischen Verbandstarife vom 1. Jänner 1896 in Kraft.

Exemplare erliegen in der Station Reichenberg und bei der unterzeichneten Direction zur Einsicht auf und sind bei der kgl. General-Direction der Sächsischen Staatseisenbahnen in Dresden zum Preise von 0·05 Mark erhältlich.

Wien, am 9. April 1896. [276]

Die Direction der k. k. priv. Südnorddeutschen Verbindungsbahn.

Sonstige Nachrichten.

Sächsisch-Südwestdeutscher Verband. (Nachträge VII zu den Tarifheften 1—4.) Am 1. April 1896 gelangten die Nachträge VII zu den Tarifheften Nr. 1—4 zur Einführung. Sie enthalten im Wesentlichen:

1. eine Aenderung der Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger;
2. Entfernungen und Frachtsätze für die neu einbezogenen Stationen Grünthal, Harthau i. Erzgeb., Hirschfelde, Neukirchen i. Erzgeb., Oberreichenbach i. V., Thalheim und Wolkenburg der Sächsischen Staatsbahn. (Die bisher für die Station Hirschfelde [Strecke Nikrisch—Zittau] im Mitteldeutschen Verbande in Geltung gewesenen Frachtsätze kommen in Wegfall.);
3. weitere Entfernungen und Frachtsätze für die neu einbezogenen Stationen Weidenthal der Pfälzischen Bahn und Kirchheim bei Heidelberg der Badischen Staatsbahn (für letztere Station giltig vom Tage der Betriebseröffnung), sowie
4. Aenderungen und Ergänzungen der Ausnahmetarife.

Sächsisch-Württembergischer Güterverkehr. (Tarifnachtrag IV.) Am 1. April 1896 ist der Tarifnachtrag IV in Kraft getreten. Er enthält u. A. Entfernungen für die neu aufgenommenen sächsischen Stationen Hirschfelde, Jahnsdorf i. Erzgeb., Neukirchen i. Erzgeb., Ostritz und Weissenberg in Sachsen.

Die im Tarifhefte 2 für den Schlesisch-Süddeutschen Verbandsverkehr enthaltenen Entfernungen und Frachtsätze für Hirschfelde und Ostritz werden mit dem gleichen Zeitpunkte aufgehoben.

Ausnahmetarif für den Verkehr mit den Elbe-, Weser- und Emshafenstationen vom 1. Jänner 1892. (Aufnahme neuer Stationen.) Mit dem 1. April 1896 wird die Station Altendorf-Kronenberg in die Classen 1—4 und 8, die Station Bergisch-Gladbach in die Classe 12 des vorbezeichneten Tarifes aufgenommen.

Deutscher Eisenbahn-Verkehrsverband. (Ausgabe eines Nachtrages.) Am 1. April ist der 5. Nachtrag zu den vom Deutschen Eisenbahn-Verkehrsverbande ausgegebenen „Allgemeinen Abfertigungsvorschriften für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Expressgut, Leichen, lebenden Thieren, Fahrzeugen, Eil- und Frachtgut“ zur Ausgabe gelangt.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingeschoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
782	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Fahrzeuge, unbeladene, der Serie I und II des Tarif-Theiles I, Abschnitt C, Ziffer X, Buchstabe c), wenn dieselben durch die Seitenthüren der gedeckt gebauten Eisenbahn-Güterwagen nicht verladen werden können verladen werden können	rücksichtlich der im Localgütertarife der k. k. österr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 1 und 2 sub Abschnitt A aufgeführten Bahnlinien		Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für das von 10 zu 10 kg aufgerundete Effectivgewicht, in minimo aber für 1200 kg pro Sendung das ein- und einhalbfache, von 10 zu 10 kg aufgerundete Effectivgewicht der Sendung Einhaltung der sonstigen einschlägigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1896	Localtarif		Stückgut-Classe I Sperrig		Im Kartirungswege		
783	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Eisenbahnschwellen der Position H—20, Punkt 4 der Güterclassification des Tarif-Theiles I als Frachtgut	Wien K.F.N.B. transit und Wien St.E.G. transit Hütteldorf-Hacking Nussdorf transit	dem Lagerplatze der Wiener Stadtbahn bei Hütteldorf-Hacking Wien-Heiligenstadt | Wien-Brigittenau	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens unter Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Die Sendungen müssen zum Baue der Wiener Stadtbahn bestimmt sein und mit Frachtbriefen, auf welchen eine der Bauleitungen der Wiener Stadtbahn als Empfängerin angeführt erscheint, zur Beförderung gelangen. Das Abladen der Transporte am Lagerplatze haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1896	Localtarif, bezw. Gebührentarif der Wiener Verbindungsbahn	Bestehen keine directen Frachtsätze	13 Kreuzer 10 Kreuzer		Im Kartirungswege		In diesen Frachtsätzen sind die Ueberführgebühren von Nussdorf transit nach den Lagerplätzen bei Wien-Brigittenau und Wien-Heiligenstadt, bezw. von Hütteldorf-Hacking nach dem Lagerplatze bei Hütteldorf-Hacking bereits enthalten. Die Transporte können erst nach Fertigstellung der zu den genannten Lagerplätzen führenden Geleiseanlagen bewirkt werden

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
784	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Birken-Stammholz bis 6·3 m Länge aus der Pos. H—19, Punkt 1 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Stationen der Strecken: Kolomea—Stryj und Stanislau—Woronienka	M a t y j o w c e	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Abfuhr der Sendungen vom Bahnhofe der Bestimmungsstation nach Debeslawce. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1896	Localtarif	Specialtarif 2	Ausnahmetarif II	Verschieden	Im Kartirungswege		
785	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Kalk der Pos. K—2 der Güterclassification des Tarif-Theiles I als Frachtgut	Beraun	Smicbow	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens und Einhaltung der einschlägigen tarifarischen Bestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1896	Localtarif	12 kr.	10 kr.	2 kr.	Im Kartirungswege		
786	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Zuckerrüben, frische, der Pos. Z—13 der Güterclassification des Tarif-Theiles I als Frachtgut	Treublitz	Mähr.-Neustadt	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Auf- und Abladen ist Sache der Partei	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1896	Localtarif	6 kr.	5 kr.	1 kr.	Im Kartirungswege		
787	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Blau- und Grünöl Mineraltheer	Ustrzyki	Monfalcone Triest S.B. und Fiume	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen u. Frachtbrief. Einhaltung der Bestimmungen des Tarifes, Theil I vom 1. Jänner 1893	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarife	Bestehen keine directen Sätze	171 kr. ö. W. 153 kr. ö. W. incl. Mgb. und ungar. Transportsteuer	Verschieden	Im Kartirungswege		
788	Südbahn-Gesellschaft		Mineralkohle	Agfalva	Vöslau Leobersdorf Felixdorf Wr.-Neustadt Neunkirchen Ternitz Pottschach Ober-Eggendorf	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Das Auf- und Abladen hat durch die Parteien, bezw. auf deren Kosten zu erfolgen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarif	35 35 29 23 35 35 40 29 Heller inclusive ungar. Steuer	30 30 25 20 30 30 34 25 Heller inclusive ungar. Steuer	5 5 4 3 5 5 6 4 Heller	Im Kartirungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
789	Südbahn-Gesellschaft		Ziegel	Dornegg-Feistritz	Fiume	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagen. Das Auf- und Abladen hat durch die Partei, bezw. auf deren Kosten zu erfolgen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarif	22 Heller	18 Heller	4 Heller	Im Kartirungswege		
790	Südbahn-Gesellschaft		Baumaterialien und Einrichtungsgegenstände	sämmtlichen cisleithanischen Südbahnstationen	Sterzing	Sendungen müssen nachweislich für Hotelbauten in Sterzing bestimmt sein und mindestens 40 km auf der Südbahn durchlaufen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarif	Verschieden	50 Percent Nachlass vom Normaltarife mit einem Minimaleinheitssatze von 0·26 h pro 100 kg u. 1 km bei Sendungen, für welche die Frachtzahlung nach dem Ladegewichte, resp. für 10.000 kg pro verwendeten Wagen erfolgt, und für Sendungen unter 10.000 kg, insofern für dieselben ein ganzer Wagen zur Verwendung gelangt, letzten Falles unter Zugrundelegung der Frachtberechnung für mindestens 10.000 kg pro verwendeten Wagen; endlich mit einem Minimaleinheitssatze von 0·32 h pro 100 kg und 1 km bei Sendungen in geringeren Quantitäten		Im Rückvergütungswege	Gegen auf reclamirende Firma als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	
791	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Mahlproducte und Mehl aus Getreide und Hülsenfrüchten der Pos. M—4 der Güterclassification des Tarif-Theiles I vom 1. Jänner 1893	Jägerndorf	Bennisch	a) Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. b) Aufgabe in geringeren Quantitäten als 10.000 kg pro Frachtbrief. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis 31. December 1896	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	a) 23·0 kr. b) 26·9 kr.		Im Kartirungswege		

1	2	3	4	5	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
792	Buschtěhrader Eisenbahn	Aussig-Teplitzer Eisenbahn und k. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Dach- und Mauerziegel aus Lehm (gewöhnlichem Thon) aus der Pos. Z—1 des Tarifes, Theil I	Trupschitz (Localbahn Potscherad-Wurzmes) via Wurzmes-Komotau	Eger (B.E.B.)	1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. 2. Erfüllung der übrigen für diesen Artikel allgemein giltigen Tarifbestimmungen. 3. Das Auf- und Abladen dieser Sendungen ist parteiseits zu besorgen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1896	Localgütertarife der betheiligten Verwaltungen	Es besteht kein directer Frachtsatz	31·4 kr. ö. W.		Im Kartirungswege		
793	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Holz der Pos. H—19 der Güterclassification des Tariftheiles I als Frachtgut	Czudin	Hliboka transit (für Sendungen nach galizischen Stationen und darüber hinaus)	Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1896	Localtarif	Kreuzer ö. W. 18	14	4	Im Kartirungswege		
794	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Garne der Pos. G—3, der Güterclassification des österr.-ungar. Tariftheiles I, giltig vom 1. Jänner 1893	Freudenthal	Linz	Aufgabe in beliebigen Mengen bei Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1896	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	Kreuzer 242·0		Im Kartirungswege		
					Leitomischl					95·9				
					Zwittau					76·2				
					Wildenschwert (St.E.G.)					73·4				
					Mähr.-Schönberg					64·0				
					Sternberg (K.F.N.B.)					39·0				
					Brünn (K.F.N.B.)					74·0				
795	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Eisenbahnverwaltungen	Chromsaures Kali und Natron als Frachtgut	Aussig A.T.E.	Dornbirn	Bei Aufgabe in jedem Gewichte	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1896	Oesterreich-Lindau-Vorarlberger Eisenbahnverband, Theil II, Heft 2, vom 1. März 1896	in Kreuzern ö. W. 356	232	124	Im Kartirungswege		

Abänderung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7	7	8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Angabe der Abänderung und Bezeichnung des Zeitpunktes derselben	Bemerkungen
18	Nr. 20 vom 20. Februar 1896	476	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Eisenbahnbau- und Betriebsmaterialien, sowie Fahrbetriebsmittel	Den im Localtarife der k. k. österr. Staatsbahnen Theil II, Heft 2, Abschnitt A, enthaltenen Stationen	Luzan, Hliboka, Radikfalva, Nepolokoutz, Suczawa	Ausser den in der Rubrik 5 angeführten Bestimmungsstationen haben als solche noch zu gelten die Stationen: „Czerepkoutz und Sniatyn“	

K. k. Oesterr. Staatsbahnen.

K. k. Eisenbahn-Betriebsdirection in Stanislau.

Verkauf von Altmaterialien.

Die gefertigte k. k. Eisenbahn-Betriebsdirection beabsichtigt, nachstehend angeführte, im Materialmagazine zu Stanislau angesammelte Altmaterialinien im Wege einer öffentlichen Concurrenz zu verkaufen, und zwar:

Post Nr.	Nähere Bezeichnung der zum Verkaufe bestimmten Materialien	Menge in kg
1	Altes Eisenblech bis 4 mm Stärke, auch Blechabfälle	15.000
2	„ Plattenblech über 4 mm Stärke, auch Kesselblech	20.000
3	„ Gusseisen, unverbrannt, in kleinen Stücken	30.000
4	„ Gusseisen, unverbrannt, in grossen Stücken	10.000
5	„ Gusseisen, unverbrannt (alte Bremsklötze)	20.000
6	„ Gusseisen, verbrannt	1.000
7	„ Pauscheisen, unverbrannt	40.000
8	Alte schmiedeiserne Siederohre	2.000
9	Altes Pauscheisen, verbrannt (Roststäbe)	10.000
10	Zerreneisen	10.000
11	Alte Radsterne mit gusseiserner Nabe	25.000
12	Schmiedeiserne und Stahldrehspäne	20.000
13	Alter Stahl in grösseren Stücken (Stahlachsen)	2.500
14	„ Blattfederstahl	5.000
15	„ Zerrenstahl	1.000
16	„ Volutfederstahl	2.000
17	Alte Gussstahl-Tyres (hievon 15.000 kg mit und 5000 kg ohne Nuth)	20.000
18	Plattenkupfer (Feuerbox)	5.000
19	Galvanisches Kupfer	50
20	Röhrenkupfer	200
21	Bruchmessingrohre	300
22	Kupferspäne	600
23	Messingspäne, verunreinigte	100
24	Metallspäne von Rothguss	1.200
25	Altes Pakfong	30
26	Alter Telegraphen-Isolirdraht	18

Die diesbezüglichen auf dem hiezu aufgelegten Formulare verfassten und gestempelten Offerte sind gesiegelt und mit der Aufschrift „Offert auf Ankauf von Altmaterialien" versehen bis zum 20. April l. J., 12 Uhr Mittags, bei der gefertigten k. k. Eisenbahn-Betriebsdirection einzureichen. Um 3 Uhr erfolgt am genannten Tage die commissionelle Eröffnung der Offerte, wobei die Herren Offerenten zugegen sein können.

Gleichzeitig mit dem Offerte, jedoch separat, ist ein Vadium in der Höhe von 10 pCt. der ganzen Kaufsumme bei der h. o. Eisenbahn-Betriebsdirections-Casse, und zwar bis 200 fl. nur im Baaren, über 200 fl. auch in Wertheffecten, letztere 10 pCt. unter dem Tagescourse berechnet, zu erlegen

Die Offerte können auf die ganzen zum Verkaufe bestimmten Mengen oder nur auf Theilquantitäten derselben lauten, und sind die Preise loco Materialmagazin Stanislau zu erstellen.

Es ist Sache der Herren Offerenten, die zum Verkaufe bestimmten Altmaterialien zu besichtigen, indem etwaige wegen Qualität der erstandenen Materialien vorgebrachten Reclamationen nicht berücksichtigt werden. Die bezüglichen Offertformularien, sowie Verkaufsbedingnisse sind bei der gefertigten k. k. Eisenbahn-Betriebsdirection erhältlich.

Die k. k. Eisenbahn-Betriebsdirection behält sich das Recht vor, die eingelaufenen Offerte rücksichtlich der ganzen offerirten Mengen oder nur auf Theilquantitäten zu berücksichtigen oder auch ganz abzulehnen.

Stanislau, am 1. April 1896.

Die k. k. Eisenbahn-Betriebsdirection in Stanislau.

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt im k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr: Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl. „ das Deutsche Reich . . . 25 Mark „ das übrige Ausland . . . 33 Frcs. Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 43. **Wien, 18. April 1896.** **IX. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für die nachbezeichneten Localbahnen mit elektrischem Betriebe, und zwar:

1. von der Station Gloggnitz der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft zur Station Semmering mit Abzweigung von Schlagl zur Station Edlitz oder zur Haltestelle Feistritzthal der k. k. priv. Eisenbahn Wien-Aspang, und

2. von der Südbahnstation Neunkirchen nach Kirchberg am Wechsel.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem Moritz Engl in Wien die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für die nachbezeichneten schmalspurigen Localbahnen mit elektrischem Betriebe, und zwar:

1. von der Station Gloggnitz der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft über Schlagl zur Station Semmering mit einer eventuellen Abzweigung von Schlagl über Kirchberg am Wechsel zur Station Edlitz oder zur Haltestelle Feistritzthal der k. k. priv. Eisenbahn Wien-Aspang, und
2. von der Südbahnstation Neunkirchen über Wartmannstetten, Strasshof und Hassbach nach Kirchberg am Wechsel

im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Wien, am 23. März 1896. Z. 1039/I.

Ausdehnung der Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für ein Netz von mit elektrischer Kraft zu betreibenden Kleinbahnen im Weichbilde der Stadt Prag und in den Nachbargemeinden auf weitere Strecken im gedachten Gebiete.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat die dem Stadtrathe der kgl. Landeshauptstadt Prag Namens der Stadtgemeinde mit dem Erlasse des k. k. Handelsministeriums vom 31. December 1895, Z. 67.901 (Verordnungs-Blatt Nr. 7 vom 21. Jänner 1896), ertheilte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für ein Netz von mit elektrischer Kraft zu betreibenden Kleinbahnen im Weichbilde der Stadt Prag und in den Nachbargmeinden auf weitere Strecken im gedachten Gebiete nach Massgabe der gesetzlichen Bestimmungen ausgedehnt.

Wien, am 27. März 1896. ZZ. 336/I und 911/I.

Aus den Entscheidungen des Schiedsgerichtes der berufsgenossenschaftlichen Unfallversicherungs-Anstalt der österr. Eisenbahnen.

Als Ereignungen im Eisenbahnverkehre sind nicht nur Vorfälle, welche sich aus Anlass der Bewegung des Eisenbahnzuges ereignen, sondern auch jene, welche den Arbeiter gelegentlich einer auf die Verkehrsmittel und Verkehrsanlagen gerichteten, mit denselben örtlich verbundenen Thätigkeit treffen, aufzufassen.

(Entscheidung vom 28. December 1895, Z. 201.)

Der Locomotivheizer S. K. erschien am 4. Februar 1895 gegen 5 Uhr Nachmittags im Heizhause der priv. öst.-ung. Staatseisenbahn-Gesellschaft in Marchegg, um in Erfüllung seiner dienstlichen Obliegenheiten eine zur Fahrt um 7 Uhr 30 Min. Abends bestimmte Locomotive anzuheizen; als derselbe auf den Tender stieg, um zu dem jenseits desselben befindlichen, seine Dienstkleider enthaltenden Kleiderschranke zu gelangen, stürzte er ab und erlitt mehrere Verletzungen, welche eine längere ärztliche Behandlung nothwendig machten.

Als Entschädigung für diesen Betriebsunfall wurde dem Verunglückten Seitens der berufsgenossenschaftlichen Unfallversicherungs-Anstalt der österr. Eisenbahnen ab 4. März 1895 bis zur Beendigung des Heilverfahrens eine 60percentige Rente des massgebenden Jahresverdienstes zuerkannt. In der gegen den Feststellungsbescheid überreichten Klage behauptete S. K., dass der geschilderte Thatbestand unter § 1 des Gesetzes vom 5. März 1869, R.-G.-Bl. Nr. 27, zu subsumiren sei, und beanspruchte gemäss Artikel VII des Gesetzes vom 20. Juli 1894, R.-G.-Bl. Nr. 168, die Zahlung einer 90percentigen Rente.

Die Versicherungsanstalt bekämpfte dieses Begehren mit dem Hinweise darauf, dass Kläger nicht im Verkehre, sondern gelegentlich des Antrittes einer Heizhausarbeit verunglückt sei.

Das Schiedsgericht gab der Klage mit nachstehender Motivirung statt:

Als Ereignungen im Verkehre einer mit Dampfkraft betriebenen Eisenbahn sind nicht nur Vorfälle, welche sich aus Anlass der Bewegung des Eisenbahnzuges ereignen, sondern auch jene, welche den Arbeiter gelegentlich einer auf die Verkehrsmittel und Verkehrsanlagen gerichteten, mit denselben örtlich verbundenen Thätigkeit treffen, aufzufassen.

Die Thätigkeit, welche Kläger entwickelte, war unmittelbar auf den Verkehr gerichtet, weil durch dieselbe der Verkehr vorbereitet werden sollte. Diese Thätigkeit war auch für den Verkehr nothwendig, weil ohne Anheizen der Locomotive der Eisenbahnverkehr nicht stattfinden kann; endlich verunglückte Kläger auf einem Verkehrsmittel, welches für den Eisenbahnverkehr von essentieller Bedeutung ist. In diesen Momenten liegen die Voraussetzungen für einen Bahnverkehrsunfall, weshalb die Rente auf 90 Percent zu erhöhen ist.

Aus den Entscheidungen der königlich ungarischen Gerichte.

Gemäss dem Berner internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr hat bezüglich der nach dem Auslande verfrachteten Güter, wenn ihrer Ablieferung ein Hinderniss entgegensteht, das Verfahren nach den für die Abgabsbahn massgebenden gesetzlichen Bestimmungen zu erfolgen; daher kann in einem solchen Falle auch in Ungarn das allgemeine deutsche Handelsgesetzbuch und das Vereinsreglement der deutschen Eisenbahnen zur Geltung gelangen.

In der Station Budapest wurden zwei Wagenladungen Stroh an die in Sachsen gelegene Fabrik Coswig aufgegeben, vom Adressaten aber nicht angenommen, wovon der Aufgeber durch die sächsische Bahnstation mit der Aufforderung verständigt wurde, innerhalb der bestimmten Frist eine Verfügung zu treffen. Als eine solche nicht erfolgte, liess die sächsische Bahnverwaltung diese Strohsendung nach Dresden transportiren und bei einer Spediteurin einlagern. Letztere verständigte hievon sowohl den Aufgeber als den Adressaten, und als von keiner Seite eine diesbezügliche Ordre eintraf, wurde die erwähnte Sendung unter Intervention des Stellvertreters der Spediteurin öffentlich feilgeboten. Da der Erlös die auf der Sendung haftenden Gebühren und Spesen nicht deckte und der Aufgeber die bezügliche Differenz von 30 Mark 15 Pfennige nicht berichtigen wollte, so wurde derselbe von der Spediteurin als der „feilbietenden Firma“ bei einem Budapester Bezirksgerichte geklagt und von letzterem auch im Summarverfahren zur Zahlung der Differenz nebst den weiteren Kosten verurtheilt.

Das Budapester königliche Handels- und Wechselgericht als Appellsenat hob dieses Urtheil mit Entscheidung vom 5. December 1895, Z. 149, unter Abweisung des klägerischen Anspruches auf. Der ausführlichen Begründung dieser für die internationale Rechtssprechung interessanten Entscheidung sind folgende Momente zu entnehmen: Der Einwendung des Geklagten, dass die Klägerin keine Activlegitimation besitze, weil er mit ihr in gar keinem Vertragsverhältnisse stehe, ist die Bestimmung des mit dem § 70 des österreichisch-ungarischen Betriebsreglement übereinstimmenden § 62 des deutschen Vereinsreglements entgegenzuhalten, wonach unanbringliche Güter von der Bahnanstalt bei einem Spediteur eingelagert werden können, ferner das durch den Ges.- Art. XXV ex 1892 adoptirte Berner internationale Uebereinkommen, wonach bei Bahnsendungen nach dem Auslande im Falle von Ablieferungshindernissen die gesetzlichen Bestimmungen der Abgabsstation massgebend sind.

Wenn nun der Spediteur in Folge des ihm zustehenden Rechtes der Einlagerung unanbringlicher Güter sich bezüglich derselben direct an den Aufgeber wenden kann, so obliegt ihm auch die Verpflichtung, welche das Gesetz und das Reglement rücksichtlich der Feilbietung solcher Güter vorschreibt. In letzter Beziehung bemängelt der Geklagte den bei der Feilbietung der Strohsendung beobachteten Vorgang.

Nun konnte die Abgabsbahn das Recht der Feilbietung unanbringlicher Waaren nicht auf die klägerische Speditionsfirma übertragen, weil im § 62, respective 70 B.-R. die Befugniss der Einlagerung oder Feilbietung alternativ vorgesehen ist. daher das eine Recht das andere ausschliesst; in der That hat auch die sächsische Bahn-

verwaltung der Klägerin nicht die Befugniss zur Feilbietung ertheilt. Dieselbe beruft sich zwar auf ihren im Originale vorgelegten behördlichen Gewerbeschein, inwiefern aber ein solcher nach den sächsischen Gesetzen den Spediteur zur Vornahme von Feilbietungen „ohne Förmlichkeit“ wirklich ermächtigt, musste vom Gerichte, gemäss der Vorschrift des ungarischen Gesetzes über das Summarverfahren, erst erhoben werden.

Nun ist unter Intervention des königlich ungarischen Justizministeriums von der königlich sächsischen Regierung die Verständigung eingelangt, dass im Sinne des Art. 343 des allg. d. H.-G.-B. öffentliche Feilbietungen rechtswirksam nur die dazu berechtigten Behörden oder Beamten, oder solche Personen abhalten können, welche durch irgend eine hiezu berechtigte Behörde oder Körperschaft ermächtigt werden; der Gewerbeschein ersetzt aber eine solche Berechtigung nicht. Nachdem die Klägerin auch eine diesfällige Ermächtigung nicht vorweist, so kann die von ihr vorgenommene Feilbietung nicht als eine öffentliche, dem Gesetze entsprechende angesehen werden, daher sie mit ihrem Anspruche auf den Ersatz der Differenz an Gebühren, beziehungsweise Kosten abgewiesen werden musste.

Ausbleibensrechtfertigung in Folge eines Verkehrshindernisses auf der Pferdebahn.

Ein zur bestimmten Tagsatzungsstunde vorgeladener Geklagter hatte sich nachgewiesenermassen dadurch verspätet, dass die betreffende Linie der Pferdebahn umgepflastert und er dadurch am rechtzeitigen Erscheinen vor Gericht verhindert wurde. Die von ihm angesuchte Aufhebung des Contumacialurtheiles wurde von der Erkenntnissinstanz mit der Motivirung abgewiesen, dass ein Verkehrshinderniss auf der Pferdebahn keine vis major und somit keine Ausbleibensrechtfertigung bildet. Das Handels- und Wechselgericht als Appellsenat liess dagegen mit dem Bescheide vom 8. Februar 1896, E. 4, diese Rechtfertigung mit der Begründung zu, dass die Pferdebahn bei ihrem regelmässigen Betrieb ein solch’ gewöhnliches Verkehrsmittel in Städten bilde, dessen sich der Recurrent im Hinblick auf das rechtzeitige Eintreffen zur Tagfahrt bedienen konnte, ohne im Voraus erwägen oder gar befürchten zu müssen, dass er daran durch eine Strassenpflasterung verhindert werden könne. Das Contumacialurtheil sei daher aufzuheben und eine neue Tagfahrt anzuberaumen.

Die schwedische Bergungsgesellschaft „Neptun“.

Die Bergnings och Dykeri-Actiebolaget (Bergungs- und Taucher-Actiengesellschaft) „Neptun“ hat ihren Sitz in Stockholm und wurde im Jahre 1870 gegründet. Das Bergungsmaterial bestand zu Ende 1894 aus:

7 Bergungsdampfern;

5 an Bord derselben installirten Centrifugalpumpen mit einer Leistungsfähigkeit von je 1800—2600 Tonnen per Stunde;

12 transportablen Dampfpumpen mit den zugehörigen transportablen Dampfkesseln von je 450—800 Tonnen Leistungsfähigkeit per Stunde;

12.000 Fuss (3560 m) Wassersaugschläuchen aus Guttapercha;

20 vollständigen Taucherapparaten mit elektrischen Unterwasserlampen;

4 cylindrischen Eisenpontons mit dem Hebungsvermögen von je 450 Tonnen, versehen mit schweren, speciell hiefür construirten Ketten zum Heben von Schiffen und Dampfluftpumpen für das Hinauspressen des Wassers;

1 Transportdampfer von 8000 t Tragfähigkeit für den Transport von Lasten und Bergungsmaterial nach entfernteren Orten;

2 seegehenden grösseren Prahmen von je 600 t Tragfähigkeit mit Dampfwinden;

4 seegehenden Prahmen verschiedener Grösse.

Ausserdem das entsprechende Material für Sprengungen unter Wasser, Bergbohrmaschinen, Ghien und Stahlkabel zum Abholen der Schiffe.

Die Bergungsdampfer, welche ausschliesslich für Bergungsarbeiten verwendet werden, liegen stets see- und dampfbereit, mit Proviant versehen, mit vollzähliger Mannschaft an Bord, um sofort zur Hilfeleistung abgehen zu können. Sie sind auf verschiedenen Plätzen längs der schwedischen Küsten und im englischen Canale, zuweilen auch im Atlantischen Ocean und im Mittelmeere stationirt.

Die Gesellschaft „Neptun“ hat Bergungsarbeiten an den schwedischen, finnischen, russischen, deutschen, holländischen, englischen, französischen und spanischen Küsten, im Mittelmeer, im Schwarzen Meer, im Suez-Canal, im Rothen Meer und an der Westküste Afrikas durchgeführt.

Bis Ende des Jahres 1894 hatte die Gesellschaft nachfolgende Bergungen bewerkstelligt:

3 Panzerschiffe;

264 grosse Handelsdampfer;

73 Küsten- und kleinere Passagierschiffe;

359 Segelschiffe;

3 Dampfbagger;

1 Leuchtschiff;

640 verschiedene Lasten; ferner Takelagen, Ladungen und Ausrüstungsgut u. dergl. von Wraks.

Das bisher geborgene Eigenthum repräsentirt den Gesammtwerth von 94.634 Kronen schwedischer Währung. Die Bergungsarbeiten werden nach dem Principe: „no cure no pay“ übernommen.

(„Mittheilungen aus dem Gebiete des Seewesens.“)

Inland.

Parlamentarisches.

In der 474. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 14. April interpellirten die Abgeordneten Pernerstorfer und Genossen den Herrn Eisenbahnminister über die Verwaltung des Pensionsfonds der Eisenbahnbediensteten.

Das Haus schreitet zur Tagesordnung.

Ersten Gegenstand bildet die erste Lesung der Regierungsvorlage betreffend den Ankauf der Oesterreichischen Nordwestbahn und der Südnorddeutschen Verbindungsbahn für den Staat.

Abg. Dr. Kaizl bemerkt, dass die Regierungsvorlage die gehegten Befürchtungen im vollsten Masse bestätigt habe; deshalb habe sich auch aus allen Parteien des Hauses kein Pro-Redner zum Worte gemeldet ausser dem Abg. Schlesinger, welcher aber gewiss auch gegen die Vorlage sprechen und stimmen werde. Dieser Umstand lasse hoffen, dass die erste Lesung dieser Regierungsvorlage auch die letzte sein werde. Unbegreiflich sei es, wie bei dem gegenwärtigen Stande der

öffentlichen Meinung die Regierung mit einer solchen Vorlage vor das Haus treten konnte. Die Regierung hätte von der Befugniss, die Linie A sofort einzulösen, Gebrauch machen sollen, um, wenn sich die Gesellschaft widerstrebend zeigte, auf sie einwirken zu können, und dann die Linie B entweder vorzeitig zu annehmbaren Bedingungen zu erwerben oder die Erwerbung bis zum Jahre 1900 hinauszuschieben. Die Regierung wolle aber für die Linie A dieselbe Rente wie für die Linie B zahlen, was eine horrende Ueberzahlung für die Linie A bedeute. Redner führt sodann aus, dass bis zum Jahre 1895 die Actionäre nicht mehr Rente als den Minimalbetrag von 8 fl. 11 k. per Actie beanspruchen dürfen, während die Regierung ihnen 12 fl. gewähren wolle, was einer Ueberzahlung um 700.000 fl. gleichkomme und, zu 4 pCt. gerechnet, ein Capital von 17½ Millionen ausmache. Wenn die officiösen Blätter jetzt darauf aufmerksam machen, man könne die Linie A nicht allein verstaatlichen, weil sie ein Truncus wäre, so sei das ganz unrichtig. Denn erstens könne der Staat sogleich auf die Linien der Böhmischen Nordbahn greifen, und dann wäre ja auch die Linie B eben so gut ein Truncus, wie die Linie A. Die Regierung veranschlage den Vortheil, die Linie B statt im Jahre 1900 schon im Jahre 1896 in die Hand zu bekommen, viel zu hoch mit 4 Millionen, um so mehr, als die Rente von 12 fl. per Actie nicht nur sofort, sondern auch für die Actionäre der Linie A gezahlt werden solle. Statt des jetzigen Actiencapitals von 63 Millionen sollen 95 Millionen in neuen Rententitres zur Vertheilung kommen, so dass die Actionäre für 100 fl. Capital etwa 150 fl. mit 4percentiger Verzinsung erhalten würden. Die Convertirungsfrage habe man ganz aus der Hand gegeben, und die Regierung halte an der Verzinsung von 4 pCt. auch für die Jahre 1940 und 1950 u. s. w. fest. Das erinnere an ein bekanntes Placat, das die Aufmerksamkeit auf das Seebad Sylt lenken wollte. Das Placat bestand aus zwei Bildern. Das eine stellte das Bad bei bewegter See vor. Das Meer wirft thurmhohe Wellen, so dass man beim Ansehen fast den Schwindel bekommt; das zweite Bild zeige das Dampfschiff des Norddeutschen Lloyd, das sich auf glatter See dem Bade Sylt nähert. Für den Badegast zeige dieses Bild den ihm angenehmen wildbewegten Wellenschlag, für den Ankommenden die ihm angenehme ruhige See während der Fahrt. So zeige man in der Vertheidigung der Regierungsvorlage bald einen wildbewegten Zinsfuss, bald einen ruhigen und festen, je nachdem man es eben brauche. Redner bespricht sodann die Emittirung der neuen 3percentigen Obligationen im Betrage von 97½ Millionen Gulden, welche an Stelle der 5percentigen Obligationen erster und zweiter Emission in der Höhe von 68½ Millionen Gulden treten sollen. Dabei müsse berücksichtigt werden, dass bereits 3 Millionen amortisirt seien, dass der Staat also anstatt 65½ Millionen mit 5 pCt. künftig 97½ Millionen mit 3 pCt. zu verzinsen haben werde, so dass die Ersparung bei der Verzinsung durch die Erhöhung bei der Amortisation aufgehoben werde. Redner kritisirt sodann den Motivenbericht in anderen Punkten und tadelt insbesondere, dass dort nicht von der Möglichkeit einer Ablösung im concessionsmässigen Wege gesprochen und dass die Hebung der Concurrenzfähigkeit Triests mit der Verstaatlichung der Nordwestbahn in Verbindung gebracht werde, da die Herabsetzung der Tarife auf der Nordwestbahn doch eher die Concurrenzfähigkeit Hamburgs heben könne. Er erörtert ausserdem die im Motivenberichte vorgebrachten Daten bezüglich der Entwicklungsfähigkeit der Nordwestbahn, welche entschieden bedeutend mässiger sei, als die Regierung annehme. Redner verweist auf den Widerspruch, der zwischen dem Motivenberichte und den Ausführungen in der Generalversammlung der Nordwestbahn-Gesellschaft bezüglich der Form der Verstaatlichung bestehe, und polemisirt sodann gegen den Motivenbericht bezüglich der dort angeführten grossen Schwierigkeiten, welche sich einer Lostrennung der Linien A und B im Falle der concessionsmässigen Ablösung entgegengestellt haben sollten. Er bespricht sodann die Frage der Steuerpflicht der B-Linie und der Rückzahlung der Vorschüsse. Die officiösen Organe haben es versucht, die Stellung des Staates zu verschlechtern und die Chancen der Privatgesellschaft zu verbessern. Redner wundere sich, dass man in der Generalversammlung der Nordwestbahn-Gesellschaft einen Vertrag annehmen konnte, der in so erbärmlicher Weise dargestellt wurde. Redner bemerkt, dass das Erträgniss der Staatsbahnen durch die Einbeziehung der Nordwestbahn vielleicht von 2·7 auf 2·9 pCt. steigen, dass aber das totale Deficit der Staatsbahnen deshalb doch ein grösseres sein werde. Gerade in den wichtigsten Frachtartikeln seien die Tarife der Staatsbahnen bedeutend niedriger als die der Nordwestbahn, und die Folgen der nach der Verstaatlichung eintretenden Ermässigung der Tarife seien bei der Rechnung der Regierung ganz ausser Acht gelassen worden. Auch stelle die Regierung eine Rechnung darüber an, wie die Dinge sich vor der Liquidation gestalten werden, es fehle aber eine Berechnung der Gestaltung nach der Liquidation. Redner gelangt zu dem Ergebnisse eines Passivsaldos von 244.000 fl. nach der Liquidation. Mit den 104.000 fl. vor der Liquidation ergebe dies einen Gesammtausfall von 348.000 fl. pro Jahr dort, wo man gleich im ersten Momente ein bedeutendes Plus hätte haben können. Als ein sehr bezeichnendes Symptom dafür, wie die Börse diese Transaction auffasse, liege darin, dass der Cours der Actien noch immer nicht den Betrag von 300 fl. erlangt habe, welche Höhe er in dem Augenblicke erreichen müsse, wo dieses Uebereinkommen perfect würde. Redner verweist auf die Aehnlichkeit des vorgeschlagenen Uebereinkommens mit dem im Jahre 1885 vorgelegten Nordbahn-Uebereinkommen und erinnert an die entschiedene Stellungnahme der öffentlichen Meinung und insbesondere der liberalen Partei gegen jene Vorlage, wodurch die Regierung gezwungen worden sei, den Entwurf zurückzuziehen und eine andere Vorlage zu bringen. Die Voraussetzungen für das gleiche Vorgehen seien auch heute gegeben. Da es sich um eine Regierungsvorlage handle, müsse die Verweisung an einen Ausschuss erfolgen. Der öffentlichen Moral aber möge dadurch Rechnung getragen werden, dass die Vorlage aus dem Ausschusse nicht mehr zurückkehre und keine zweite Lesung im Hause erlebe. Das Haus werde sich dadurch der Oeffentlichkeit verpflichten, die Staatsfinanzen schonen und die Regierung bei derartigen Transactionen zur Vorsicht mahnen. Die Vorlage sei absolut unannehmbar. Redner erklärt, dass er sich damit keineswegs gegen die Verstaatlichung der Nordwestbahn ausspreche; dieselbe dürfe aber nicht auf eine Weise erfolgen, dass zu Gunsten von Privatunternehmungen und Privatspeculanten Hunderttausende an Renten und Millionen an Capital geradezu hinausgeworfen werden.

Abg. Schlesinger erklärt, er habe sich zwar als Pro-Redner gemeldet, es falle ihm aber nicht im entferntesten ein, für die Vorlage zu sprechen. Redner sei für die Verstaatlichung, aber für eine solche, bei der die Interessen des Staates und des Volkes in ausgiebigster Weise gewahrt werden. Die Vorlage wahre nur das Interesse der Actionäre und der Obligationsgläubiger. Redner bespricht sodann den Einfluss der Valutaregulirung auf die beabsichtigte Eisenbahnverstaatlichung. Er legt ferner dar, welche Vortheile entstanden wären, wenn die Nordwestbahn bei dem Bestande des Volksgeldes gebaut worden wäre. Die Vorlage sei unannehmbar, und er hoffe, dass dieselbe im Ausschusse eines seligen Todes sterben werde.

Abg. Dr. Gross erklärt, er sei entschieden für die Verstaatlichung der Nordwestbahn eingetreten, welche aus verkehrs- und handelspolitischen Rücksichten nothwendig erscheine, auch wenn sie finanzielle Opfer nothwendig machen sollte, aber die in Berathung stehende Vorlage gehe so weit über alles erlaubte Mass hinaus, dass sie einfach unannehmbar erscheine. Der Gesellschaft seien viel zu hohe Ablösungsraten zugestanden worden. Nach dem Uebereinkommen würden sich die Bezüge der Actionäre viel höher stellen, als sie jemals gewesen seien, und dazu würde sich noch das in ihren Händen befindliche Capital erhöhen. Was andererseits die Wirkung des Uebereinkommens für den Staat betreffe, so berechnet Redner den Ausfall mit 2 bis 3 Millionen Gulden. Für ein so grosses Opfer seien die finanziellen Verhältnisse des Staates nicht geartet, der dringende Aufgaben, wie die Regulirung der Beamtengehalte und den Ausbau einer zweiten Verbindung nach Triest von der Erhöhung der Branntwein- und Biersteuer abhängig machen müsse. Redner kommt sonach zu dem Ergebnisse, dass es das richtigste wäre, wenn die Regierung die Vorlage zurückzöge und entweder die concessionsmässige Einlösung durchführe oder neue Verhandlungen zum Abschlusse eines besseren Uebereinkommens einleiten würde. Da nach der Geschäftsordnung die Regierungsvorlage einem Ausschusse zugewiesen werden müsse, beantragt Redner die Zuweisung an den Eisenbahnausschuss. Er beschwöre aber das Haus, das Uebereinkommen nicht anzunehmen, denn es könnte zu einem der traurigsten Capitel unserer Eisenbahngeschichte werden.

Abg. Dr. Steinwender bemerkt, es sei eine sehr starke Zumuthung an ein Parlament, eine Vorlage mit so schwachen saloppen Gründen zu belegen, wie es hier geschehen sei. Warum habe die Regierung nicht die im September vorigen Jahres angekündigte concessionsmässige Einlösung durchgeführt? Der Motivenbericht spreche da von Schwierigkeiten, welche dem Staate Geld kosten würden. Auch die Steuerfrage werde mit einer Nonchalance behandelt, wie man sie sonst bei unseren fiscalisch veranlagten Ministerien nicht gewohnt sei. Um den Grund der seit September vorigen Jahres geänderten Haltung der Re-

gierung kennen zu lernen, müsse man die am 20. Februar von Herrn von Taussig gehaltene Rede oder den Artikel der „Wiener Abendpost“ vom 11. April lesen. Redner kritisirt den Motivenbericht. Ueber 67 Millionen Vorschüsse werden in demselben gar nicht besprechen. Er kommt zu dem Resultate, dass der Staat zu viel zahle. Durch das Uebereinkommen werden den Actionären 20 Millionen geschenkt. Redner kann an die Annahme des Uebereinkommens nicht glauben. Aber wenn diese Vorlage zurückgewiesen werde, dann sei die Sache nicht erledigt, sondern dann müsse erst recht an die Verstaatlichung gegangen werden, aber an eine andere und sofort. Die beiden Bahnlinien seien viel billiger zu haben, und wenn nicht freiwillig, dann könne man durch Zwangsmittel einen annehmbaren Preis erzwingen. Redner empfiehlt die Vorlage dem Eisenbahnausschusse zu einer eingehenden, aber möglichst baldigen Abschlachtung.

Eisenbahnminister Ritter von Guttenberg:

Hohes Haus! Ich habe mich nicht deshalb zum Worte gemeldet, um heute schon in die Details der Vorlage einzugehen oder auf die Anwürfe, die gegen dieselbe von den Herren Vorrednern gefallen sind, zu reagiren. Vielmehr möchte ich mich im jetzigen Stadium der Verhandlung auf die Darlegung der allgemeinen Gesichtspunkte beschränken, welche für das Vorgehen der Regierung in dieser Angelegenheit bestimmend waren. Die Regierung schlägt dem hohen Hause mit dem gegenwärtigen Gesetzentwurfe die Genehmigung eines Uebereinkommens vor, durch welches der Staat das gesammte Unternehmen der Oesterr. Nordwestbahn und der Südnorddeutschen Verbindungsbahn im Wege des Ankaufes erwerben will. Die Regierung ist hiebei von der Ueberzeugung geleitet, dass nur der Erwerb dieser sämmtlichen Linien einschliesslich der Elbethal-Bahn eine den angestrebten Zielen der Ausdehnung der Machtsphäre der staatlichen Tarifpolitik entsprechende Lösung darstellt und dass in dem neu zuwachsenden Bahnbereiche die Elbethal-Linie nicht fehlen darf, weil sie den Zugang zum wichtigsten Umschlagplatze bei Laube beherrscht und hiedurch dem Staate die kürzeste Verbindung zwischen Donau und Elbe in die Hand gibt. Ohne gleichzeitige Einbeziehung dieser Linie in das Staatsbahnnetz bliebe die Verstaatlichung der Nordwestbahn ein minderwerthiges Stückwerk. Ist demnach eine Trennung des jetzt einheitlich verwalteten Nordwestbahn-Unternehmens, welche zugleich eingelebte Verkehrsbeziehungen stören würde, aus verkehrspolitischen Rücksichten unannehmbar, so kann das angestrebte Ziel, da die Elbethal-Bahn derzeit noch nicht einlösbar ist, nur auf dem von der Regierung eingeschlagenen Wege des Kauf-Uebereinkommens erreicht werden. Die gegen den Inhalt des Uebereinkommens vorgebrachten Einwendungen vermögen die Regierung in der auf eingehenden Studien und Erhebungen gestützten Ueberzeugung nicht zu erschüttern, dass dieses Uebereinkommen ein für den Staat günstiges ist und insbesondere den Vorzug verdient gegenüber der concessionsmässigen Einlösung des garantirten Netzes, einer Operation, welche nicht ohne langwierigen Streit und nicht mit sichtbarem Erfolge durchführbar wäre. Um aber diesen Beweis erbringen und, wie die Regierung zuversichtlich hofft, die entgegenstehenden Einwendungen und Bedenken zerstreuen zu können, bitte ich, diese Vorlage dem Eisenbahn-Ausschusse zu übergeben, damit in demselben die Gelegenheit gegeben werde, alle jene Verhältnisse klar zu legen, welche die Regierung bestimmt haben, diese Vorlage einzubringen.

Abg. Kaftan betonte die volkswirthschaftliche Bedeutung der zu verstaatlichenden Linien. Durch die Vorlage sollen drei Bahngruppen von 1224 km Länge mit dem Staatsbahnnetze vereinigt werden. Dieselben verbinden den Mittelpunkt des Reiches mit der nordwestlichen Grenze desselben, berühren zahlreiche grosse Städte, vermitteln den Umschlagverkehr mit der Donau und Elbe und dienen vielen grossen Industrien. Die Verstaatlichung der Südnorddeutschen Verbindungsbahn und der garantirten Stammlinie der Oesterreichischen Nordwestbahn sei daher auch eine Forderung der Partei des Redners. Die Regierung habe sich jedoch entschlossen, auch die ungarantirten Linien in die Einlösungsaction einzubeziehen. Der Staat komme auf diese Weise finanziell nicht so billig weg als im ersteren Falle. Der Staat habe die alte Linie überzahlt und die neue nicht billig eingelöst. Dabei sei nicht berücksichtigt worden, dass der Staat bereits an 36 Millionen Zuschuss an die Südnorddeutsche Verbindungsbahn und 30 Millionen an die Oesterreichische Nordwestbahn gezahlt habe und auf einen Steuereingang von 600.000 Gulden bei der Elbethalbahn vom Jahre 1900 ab Verzicht leiste. Desgleichen sei es nicht erklärlich, warum die Tilgungsfrist der Eisenbahn-Schuldverschreibungen bei der Nordwestbahn um 20 bis 23 Jahre, bei der Südnorddeutschen Verbindungsbahn um 39 Jahre hinaus verlängert werde. Der Eisenbahn-Ausschuss werde über diese und andere Punkte, die im Motivenberichte vorkommen, Aufklärung verlangen müssen. Seiner Partei läge daran, die Regierungsvorlage im Interesse des Landes und des Staates zu verbessern. Der neuerdings unternommene Versuch einer orthodoxen centralistischen Organisation der Staatseisenbahnen könne die jungczechische Partei allerdings nicht für eine Fortsetzung der Verstaatlichungsaction begeistern, doch sei sie überzeugt, dass auch die centralistischen Bäume nicht in den Himmel wachsen werden. Vornehmlich gebiete es das Interesse der wirthschaftlichen Entwicklung des Königreiches Böhmen und des Schwesterlandes Mähren, dass die Verstaatlichung der Oesterreichischen Nordwestbahn, insbesondere aber des alten Netzes, und der Südnorddeutschen Verbindungsbahn baldmöglichst erfolge. Seine Partei wolle aufrichtig die Verstaatlichung dieser Linien, aber nicht eine Verstaatlichung derselben um jeden von den Machthabern der betreffenden Bahngesellschaft dictirten Preis.

Abg Dr. Lueger bemerkte, dass der Vorredner die sanftesten Töne unter allen bisherigen Rednern angeschlagen habe. Er sei überrascht, wie ein Mitglied des Jungczechen-Clubs die Ansicht vertreten möge, dass die Vorlage im Ausschusse verbessert werden könne; diese müsse entweder abgelehnt oder angenommen werden. Man könne die Regierung dazu verhalten, neuerliche Unterhandlungen zu pflegen, aber die Vorlage könne nicht verbessert werden. Als der Vertrag zuerst bekannt wurde, da habe sich in den Zeitungen ein grosser Lärm erhoben. Als dann zu Ostern die Vorlage in das Haus geschickt wurde, da sei der Lärm bereits beschwichtigt gewesen. Bei der Verstaatlichung einer Bahn werden den Actionären colossale Entschädigungen bezahlt, auf welche sie keinen Anspruch haben. Der Herr Eisenbahnminister habe in seiner kurzen Rede bewiesen, dass es ihm nicht warm ums Herz sei, wenn er eine solche Vorlage vertheidigen müsse. Die Rede sei sehr kurz gewesen und habe nichts enthalten, was nicht schon im Motivenberichte zu lesen war. Der Herr Minister habe leider auch nicht den geringsten Versuch gemacht, die sehr richtigen, von den Abgeordneten Dr. Kaizl und Dr. Steinwender gemachten Bemerkungen auch nur zu berühren. Für die Lösung wichtiger Fragen habe die Regierung kein Geld, hier aber sollen dreissig Millionen hinausgeworfen werden. Es sei durchaus nicht nothwendig, die Zuweisung der Vorlage an den Eisenbahn-Ausschuss zu beschliessen; das Haus könne die Zuweisung ablehnen, wonach im Sinne der Geschäftsordnung der Präsident ex offo die Zuweisung vorzunehmen habe. Redner werde gegen die Zuweisung stimmen.

Abg. Dr. Menger wies darauf hin, dass kein einziger Redner sich gegen die Verstaatlichung des in Rede stehenden Eisenbahnetzes überhaupt ausgesprochen habe, demnach keine principielle Opposition vorliege. Ebenso einstimmig haben sich aber alle Redner gegen die Art und Weise, wie die Verstaatlichung hier vorgeschlagen wird, ausgesprochen. Aus diesen beiden Umständen könne die Regierung entnehmen, dass sie sich hier auf einem durchaus unrichtigen Wege befinde. Redner bemängelte den Motivenbericht, welcher der Bedeutung der Sache gegenüber nicht erschöpfend sei. Das Abgeordnetenhaus, wenn es die Resultate der von der Regierung gepflogenen Verhandlungen acceptire, trage die Verantwortung. Es sei darum eine Nothwendigkeit, dass ihm auch das nöthige Material zur richtigen Beurtheilung der Frage geboten werde. Jedermann dränge sich die Frage auf, warum denn der viel billigere und bequemere Weg der concessionsmässigen Verstaatlichung rücksichtlich des garantirten Netzes und der Südnorddeutschen Verbindungsbahn nicht angewendet werde. Vergeblich aber suche man im Motivenberichte hiefür klare und deutliche Gründe. Ebensowenig finde sich im Motivenberichte eine Aufklärung darüber, warum dem Hause zugemuthet wurde, auf die ganze Garantieschuld keine Rücksicht zu nehmen. Auch die Ausdehnung des Nominalbetrages der Schuld werde nicht genügend motivirt. Es werde in der Vorlage bestimmt, dass der Staat alle Activen übernehmen und für alle Passiven haftbar werde. Es wäre das Mindeste, was man verlangen könne, dass die wichtigeren Activen und Passiven besonders und die minder wichtigen generell angeführt werden. Wie könne ein Abgeordnetenhaus das Uebereinkommen genehmigen, ohne zu wissen, welche Summe die Activen und Passiven repräsentiren. Die Regierung sagt im Motivenberichte, es seien Investitionen nothwendig und es müssen die Tarife in Folge der Verstaatlichung zurückgehen. Die nothwendige Rückwirkung davon auf die Einnahmen aber werde in keiner Weise zum Ausdrucke gebracht. Das Abgeordnetenhaus sei demnach, wie die Dinge stehen, nicht in der Lage, sich ein motivirtes Urtheil zu bilden, und es sei nur ein Act der Nothwehr, wenn das Haus die Vorlage einstimmig zurückweise.

Zum Schlusse besprach Redner den Weg, den die Regierung einzuschlagen hätte. In Bezug auf die garantirten Linien der Oesterreichischen Nordwestbahn und der Südnorddeutschen Verbindungsbahn habe die Regierung die Möglichkeit der concessionsmässigen Einlösung, und zwar unter Bedingungen, welche keinesfalls für den Staat belastender als die gegenwärtige Vorlage, vielmehr erheblich vortheilhafter seien.

Redner bekämpfte das Bedenken, dass hiedurch gewisse Relationen nicht in die Hand des Staates kommen, und wies darauf hin, dass nach den Darlegungen von Fachmännern der Staat mit Rücksicht auf den Péageverkehr mit der Böhmischen Nordbahn die wichtigsten Relationen auch ohne das Ergänzungsnetz thatsächlich beherrschen werde. Wenn die Regierung jenen Theil des Netzes übernehme, der concessionsmässig erworben werden könne, so seien es die Actionäre des Ergänzungsnetzes, welche daraus Besorgnisse abzuleiten haben, dass nicht das ganze Netz in die Hand des Staates komme. Wenn die Regierung dann diese Mittel, die jede Regierung gegenüber privaten Eisenbahn-Gesellschaften habe — es dürfen das nur achtbare, mit dem Rechtsbewusstsein vereinbare Mittel sein — anwende, so werde sie zu jenem Ziele kommen, welches nach der allgemeinen Ueberzeugung und bei der Natur der Verhältnisse nicht unschwer zu erreichen sei.

Das Haus beschloss die Zuweisung der Vorlage an den Eisenbahn-Ausschuss.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

K. k. Staatsbahnlinie Prag—Pilsen. (Erweiterung einer Geleiseanlage und Errichtung eines Kreuzungsgeleises: Politische Begehung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Smichow hat die politische Begehung hinsichtlich der Projecte für die Erweiterung der Geleiseanlage in der Station Smichow und für die Herstellung eines Kreuzungsgeleises in der Haltestelle Kuchelbad für den 20. und 21. April anberaumt, und wurde mit der Leitung der Commission der k. k. Bezirkshauptmann Liebisch betraut. [G.-I.-Z. 6045/I.]

K. k. Staatsbahnlinie Jaroslau—Sokal. (Erweiterung von Geleiseanlagen: Politische Begehung und Enteignungsverhandlung.) Die k. k. Statthalterei in Lemberg hat die politische Begehung und Enteignungsverhandlung hinsichtlich des Projectes für die Erweiterung der Geleiseanlagen in den Stationen Oleszyce und Basznia, sowie für die Errichtung einer lediglich für Zwecke des Bahnbetriebes bestimmten Ausweichstelle „Dziewiecierz" zwischen den Stationen Horyniec und Werchrata für den 21. April anberaumt, und wurde mit der Leitung der Commission der k. k. Statthaltereirath Eduard Gorecki betraut. [G.-I.-Z. 5977.]

Bukowinaer Localbahnen. (Strecke Hliboka—Sereth: Anordnung der politischen Begehung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 8. April die k. k. Landesregierung in Czernowitz beauftragt, hinsichtlich des von der Bauunternehmung E. Gross & Comp. in Wien vorgelegten Detailprojectes für die Localbahnstrecke Hliboka—Sereth der Bukowinaer Localbahnen die Stationscommission und unmittelbar anschliessend die politische Begehung im Zusammenhange mit der Enteignungsverhandlung und der Feststellung der feuersicheren Herstellungen einzuleiten und bei anstandslosem Commissionsergebnisse den Baucensens im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums zu ertheilen. [E.-M.-Z. 1536.]

Localbahn Eisenerz-Vordernberg im Betriebe der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Ergänzungsbauten.) Nach erfolgter Einleitung des Verkehres wurden auf der genannten Localbahn folgende Ergänzungsarbeiten und Vervollständigungsbauten ausgeführt, und zwar: Anbringung eines automatischen Läutewerkes bei der Rampe in km 19·3/4, Bahnerhaltungsmagazin in der Station Eisenerz, Untermauerung eines Standes der Locomotivremise für die Hebeböcke der Zahnradmaschinen und Erweiterung der Remise in der Station Vordernberg nebst Reichsstrassenumlegung in km 19·9—20·0, Bahnerhaltungsmagazin in der Station Prebichl, Baracke im Weiritzgraben für Unterbringung von Arbeitern, Vervollständigung am Oberbau und Einschaltung eines Wächterhauses, gemauerte Reservoire anstatt der provisorischen in km 4·6/7 und in der Station Glasslbremse, Entwässerung von Tunnelstollen, Arbeiterkaserne in der Station Prebichl, Schutzbauten im Lawinengebiete des Reichenstein, Verankerung der Geleiseanlagen auf den stark geneigten Zahnstangenstrecken, Holzverkleidungen in den nassen Tunnelstrecken zum Schutze der Zahnstangen gegen Eisbildung. [19. März, H.-M.-Z. 46.855 ex 1895.]

Eisenbahn Wien-Aspang. (Bauliche Herstellung in Wien.) Am Bahnhofe in Wien wurde ein Wagendepotgeleise hergestellt. [24. März, Z. 1915/I.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Südnorddeutsche Verbindungsbahn. (Aenderung des Stationsnamens Tannwald in „Tannwald-Schumburg".) Mit Genehmigung des k. k. Handelsministeriums vom 17. Jänner 1896, Z. 1854, wird die mit der Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn gemeinschaftliche Station Tannwald der Südnorddeutschen Verbindungsbahn ab 1. Mai 1896 den Doppelnamen „Tannwald-Schumburg führen. [Z. 3021/I.]

Localbahn Beneschau - Wlaschim. (Bau- und Betriebslänge.) Die Längen der am 15. December 1895 dem öffentlichen Verkehre übergebenen Localbahn Beneschau-Wlaschim wurden behördlich festgestellt, und beträgt sohin die Baulänge von der Eigenthumsgrenze des Geleises der Localbahn in der Station Beneschau bis zum Ende des Hauptgeleises in der Station Wlaschim 22·598 km und die Betriebslänge 22·837 km.

Die Lage der einzelnen Stationen und Haltestellen, sowie deren Nivellette-Côte ist folgende:

Name der Stationen und Haltestellen	Angabe, ob Station oder Haltestelle	Lage bei Kilometer	Schienenhöhe in Meter
Beneschau	Station	0·000	364·667
Struhařov	Haltestelle	5·905	428·055
Jemnischt-Postubic	Station	10·225	434·740
Bruck-Domaschin .	Station	16·590	429·317
Wlaschim	Station	22·837	390·063

[G.-I.-Z. 3910.]

Nachrichten aus Ungarn.

Eisenbahnprojecte. (Ertheilung von Vorconcessionen.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat den Nachbenannten die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten im Sinne der bestehenden Normen für nachfolgend bezeichnete Eisenbahnlinien ertheilt:

1. Mit Erlass vom 3. März, Z. 12.978, dem Bauunternehmer Samuel Horovitz in Kolozsvár (Klausenburg) für eine von der Station Lekencze der Flügelbahn Maros-Ludás—Besztercze (Bistritz) ausgehende, über Galacz (Comitat Beszterce-Naszod, Siebenbürgen), Lipse und die Gemarkung der Gemeinde Nagy-Ida bis Teke (Comitat Kolozs) führende normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.
2. Mit Erlass vom 10. März, Z. 4010, der Direction der Hidegkút-Tamási-Localbahn-Actiengesellschaft für
   a) eine von der gemeinsamen Station Hidegkút-Gyönk der gesellschaftlichen Linie Hidegkút-Gyönk—Tamási-Miklosvár und der Hauptlinie Budapest—Dombovár—Zágráb (Agram) —Fiume aus diese in der Station Szegzárd mit der Flügelbahn Sárbogárd-Szegzárd der obgenannten Hauptlinie verbindende,
   b) eine von Szegzárd oder einem sonst geeigneten Punkte der Linie Sárbogárd—Szegzárd aus diese in der Station Hidas-Bonyhád mit der Linie Dombovár—Báttaszék der kgl. Ungarischen Staatsbahnen verbindende

   normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.
3. Mit Erlass vom 10. März, Z. 11.605, dem Gutsbesitzer Stefan Berzenczey in Szent-Háromság und dem Budapester Ingenieur Ernst Hauser für
   a) eine von der zukünftigen Station Szováta der Linie Szováta — Maros - Vásárhely der projectirten Kis - Küküllöer (Klein-Kokelburg, Siebenbürgen) Comitats-Localbahn (vergleiche Vrdgs.-Bl. Nr. 89 ex 1895, Post 9) ausgehende, über Parajd, eventuell die Gemarkung der Gemeinden Alsó-Sófalva und Felsö-Sófalva bis zum Badeorte Korond,
   b) eine von der Station Sováta der Linie a) aus bis zur zukünftigen Station Sóvárad der Linie Balázsfalva (Blasendorf) — Parajd der Kis - Küküllöer Localbahnen (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 129 ex 1895)

   führende normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.

4. Mit Erlass vom 18. März, Z. 4859, dem Secretär der Handels- und Gewerbekammer Ludwig Sarkadi in Nagyvárad (Grosswardein) für
   a) eine von der Endstation Vaskóh der Linie Nagyvárad—Belényes—Vaskoh abzweigende und diese über Kerpenyél, Kristyor und die Gemarkung der Gemeinde Mermesd in der Endstation Nagy-Halmágy mit der Localbahnlinie Arad—Nagy-Halmágy der Vereinigten Arad-Csanáder Eisenbahnen verbindende,
   b) eine von der Station Déva der Hauptlinie Budapest—Arad—Tövis der kgl. Ungarischen Staatsbahnen abzweigende und diese über Boica, Brád, Abrudbánya, Topánfalva und die Gemarkung der Gemeinde Offenbánya in der Endstation Torda mit der Flügelbahn Aranyos-Gyéres der Hauptlinie Budapest—Nagyvárad (Grosswardein)—Brassó—Predeal verbindende

normalspurige, eventuell schmalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.

Strasseneisenbahnverkehr zum Budapester Südbahnhofe. (Technisch-polizeiliche Begehung.) Nachdem der kgl. ungarische Handelsminister dem Wunsche der Budapester hauptstädtischen Municipalverwaltung entsprechend im Principe die Bewilligung ertheilte, dass die Züge der Budapester Strasseneisenbahn-Gesellschaft für Strassenbahnen (vorläufig noch) mit Pferdebetrieb zur Tageszeit auf der Theilstrecke Pálffyplatz (Ofen [Buda], III. Stadtbezirk)—Südbahnhof der im Betriebe der Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen stehenden Ringbahn (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 24), und zwar bis zur Einführung des elektrischen Betriebes, während des Provisoriums selbst mit Pferdebetrieb verkehren dürfen, hat derselbe die je früher abzuhaltende politisch-administrative und gleichzeitig technisch-polizeiliche Begehung der mit den Zügen der Strasseneisenbahn zu befahrenden Ringbahnstrecke unter Führung des Sectionsrathes Dr. Josef Stettina des kgl. ungarischen Handelsministeriums angeordnet. Durch diese Einführung wird der im II. Bezirke (Christinenstadt) gelegene und bisher vom Strassenbahnverkehr ausgeschlossene Südbahnhof, vorläufig allerdings mit Umwegen über die Margarethenbrücke, den I. Bezirk (Festung) ausgenommen, mit sämmtlichen Stadtbezirken und den am linken Donauufer (Pest) gelegenen Bahnhöfen über Strassenbahnschienen in Verbindung gesetzt. Die nähere und kürzere Verbindung erfolgt nach Vollendung der am Eskütér (Schwurplatz) zu erbauenden Staatsbrücke durch die aus dem IV. Stadtbezirke (Innerstadt) nach den Ofener Stadtbezirken projectirte Strassenbahn (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 32 ex 1894).

Südöstliche ungarische Localbahn-Actiengesellschaft. (Uebertragung der Concession für die Theilstrecke Gattaja—Lugos und Lugos—Maros-Illye.) In der am 24. März in Budapest unter Vorsitz des Directions-Präsidenten Baron Georg Stojanovics abgehaltenen ausserordentlichen Generalversammlung der Actionäre der Südöstlichen ungarischen Localbahn-Actiengesellschaft (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 124 ex 1894 und Nr. 44 ex 1895) erklärte der Vorsitzende, dass er die als Fortsetzung der Linie Versecz—Gattaja (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 11 und 12) für die Strecke Gattaja—Lugos—Maros-Illye bereits erworbenen Rechte der genannten Actiengesellschaft unentgeltlich überlässt. Die Gesammtlinie Versecz—Gattaja—Lugos—Maros-Illye wird die Linien Budapest—Arad—Temesvár—Báziás, Temesvár—Tövis—Orsova—Verciorova und Arad—Brassó (Kronstadt)—Predeal unter einander und, die Comitate Temes, Krassó durchschneidend, ferner das Comitat Hunyad (Siebenbürgen) berührend, den Norden Siebenbürgens von Szászrégen (Sächsisch-Regen) aus via Maros-Vásárhely—Kocsárd—Tövis—Maros-Illye am derzeit kürzesten Wege mit der Donau in Báziás verbinden, somit volkswirthschaftlich von hervorragender Bedeutung insbesondere für Siebenbürgen sein.

Ausland.

Deutsches Reich. (Verspätungen bei den Zügen mit Personenbeförderung im IV. Quartale 1895.) Nach der im Reichseisenbahnamte aufgestellten Nachweisung über die im IV. Quartale 1895 auf deutschen Bahnen (ausschliesslich der bayerischen) bei den fahrplanmässigen Zügen mit Personenbeförderung vorgekommenen Verspätungen wurden auf 42 grösseren Bahnen mit einer Gesammtlänge, Ende December 1895, von 38.952 km (davon zweigeleisig 14.272 km) an fahrplanmässigen Zügen mit Personenbeförderung befördert: 68.111 Schnellzüge, 679.775 Personenzüge und 289.096 gemischte Züge. Geleistet wurden im Ganzen 47,962.442 Zugkilometer, bezw. im Tagesdurchschnitte 521.331 Zugskilometer und auf 1 km Betriebslänge im Vierteljahresdurchschnitte 1231 Zugkilometer. Von den fahrplanmässigen Zügen mit Personenbeförderung haben sich verspätet zusammen 13.218 Züge (gegen das Vorjahre + 4708 Züge), und zwar durch Abwarten verspäteter Anschlusszüge 7610 (+ 4516) und durch Vorkommnisse bei den verspäteten Zügen selbst 5608 (+ 192). Von den Verspätungen der letzteren Art entfallen auf 1 Million Zugkilometer 117 (+ 2). In Folge der Verspätungen wurden 7888 (+ 2454) Anschlüsse versäumt. Nach der Anzahl der auf 1 Million Zugkilometer entfallenden Verspätungen nehmen die Main-Neckarbahn, die Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen und die kgl. Eisenbahn-Direction zu Bromberg die ungünstigsten Stellen ein. Wird nach der Anzahl der auf 1 Million Zugkilometer entfallenden Anschlussversäumnisse geordnet, so treten die Bahnen im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Essen, Elberfeld und Köln an die ungünstigsten Stellen. Die erhebliche Vermehrung der Zahl der verspäteten Züge gegenüber dem Vorjahre ist in der Hauptsache darauf zurückzuführen, dass inzwischen statt 11 preussischer Eisenbahn-Directionen deren 20 errichtet worden sind, ein verspäteter Zug aber, der mehrere Directionsbezirke durchfährt, von jeder einzelnen Direction als verspätet angemeldet wird.

Sachsen. (Bau verschiedener Eisenbahnlinien.) Der sächsische Landtag bewilligte in seiner Sitzung vom 27. Februar den Bau verschiedener neuer Eisenbahnlinien mit einem Gesammtkostenaufwande von 11,542,000 Mk. Genehmigt wurden u. A. 400.000 Mk. für den Bau der Linie Johanngeorgenstadt—Landesgrenze, deren Weiterbau bis Karlsbad von der österr. Regierung ausgeführt werden soll, ferner 1,356.000 Mk. für den Bau der Linie Beucha—Brandis—Altenhain, 4,216.000 Mk. für die erzgebirgische Linie Zwönitz—Grünhain—Elterlein—Scheibenberg, 1,750.000 Mk. für die Linie Klingenberg—Frauenstein, 2,446.000 Mark für den Bau der Linie Wilsdruff—Nossen. Die Bewilligung der Linie Königsbrück—Schwepnitz ist noch ausgesetzt. Für die nächste Finanzperiode hat die Regierung den Bau der Linien Reichenau — Hirschfelde, Elstra — Bischofswerda, Kieritzsch—Groitzsch—Pegau, Ehrenfriedersdorf—Tannenberg, Altenburg—Langenleuba und Frohburg—Kohren in Aussicht genommen.

Italien. (Turin und die Simplonbahn.) Der Minister für Ackerbau, Industrie und Handel hat beim Minister für öffentliche Arbeiten das Anliegen der Stadt Turin, es möge Vorsorge getroffen werden, damit durch die Eröffnung der Simplonbahn Turin und das obere Piemont nicht eine Isolirung erfahre, auf das wärmste befürwortet. Die Vorkehrungen, welche von den Interessenten gewünscht werden, bestehen in der Herstellung der zwei Zweigbahnen Santhià-Borgomanero und Gravellona-Intra, von welchen erstere die Thäler Sesia und Ossola, letztere die Thäler und Städte am rechten Ufer des Lago Maggiore mit den Hauptverkehrsadern verbinden würde.

— (Localbahn Asti-Montemagno.) Mit königlichem Decrete vom 17. Februar wurde die Concession für die Localbahn Asti-Montemagno ertheilt.

— (Oberer Rath für öffentliche Arbeiten.) Für das Biennium 1896/97 wurde der Ingenieur und Senator Pasquale Commendatore Valsecchi zum Präsidenten des Oberen Rathes für öffentliche Arbeiten ernannt.

— (Linie Campobasso—Isernia.) Der Obere Rath für öffentliche Arbeiten hat das von der Società delle Ferrovie Meridionali aufgestellte Project für den Bau der zweiten und dritten Strecke Boiano—Cantalupo del Sannio—Carpinone der Campobasso—Isernia genehmigt.

— (Localbahn S. Giuseppe—Sarno und Barna—Torre Annunziata—Poggio Marino.) Der Obere Rath für öffentliche Arbeiten hat das Project für eine schmalspurige Bahn von San Giuseppe nach Sarno und von Barna über Torre Annunziata nach Poggio Marino in der Provinz Neapel genehmigt.

— (Eröffnung der Strecke Marcellinara—Settingiano—Catanzaro.) Die Strecke Marcellinara—Settingiano—Catanzaro der Linie S. Eufemia—Catanzaro wurde dem öffentlichen Verkehre übergeben.

— (Beschaffung von rollendem Materiale für das Ergänzungsnetz der Meridionali.) Die Verwaltung der Strade ferrate Meridionali hat dem Ministerium für öffentliche Arbeiten den Voranschlag für das für das Ergänzungsnetz zu beschaffende rollende Materiale vorgelegt; dasselbe besteht aus 4 Locomotiven, 10 gemischten Personenwagen und 30 Frachtwagen. Einschliesslich der Summe von 120.000 L. für die Werkstätten, von 30.000 L. für die Stationen und von 53.225 L. für Unvorhergesehenes betragen die Kosten 1,000.000 L.

— (Mittelmeerbahn: Uebernahme von Bauten.) In Folge eines zwischen dem Ministerium für öffentliche Arbeiten und der Verwaltung der Mittelmeerbahn abgeschlossenen Uebereinkommens wurde der letzteren die Herstellung folgender Bauten übertragen:

1. der Bau der Strecke Balsorano—Avezzano der Linie Roccasecca—Avezzano;
2. Capezzano—Mercato S. Severino;
3. die Arbeiten der Strecke Salerno—Capezzano.

Die von der Regierung zu tragenden Kosten belaufen sich auf 20,400.000 L., welche in sechs gleichen Annuitäten à 3,400.000 L., vom Jahre 1897 angefangen, zu bezahlen sind.

— (Sicilisches Netz: Approximativ-Einnahmen im I. Semester des Betriebsjahres 1895/96.) Im I. Semester des laufenden Betriebsjahres, d. i. vom 1. Juli 1895 bis zum 31. December 1895, betrugen die Einnahmen der sicilischen Eisenbahnen 5,265.496 L., wovon 4,200.495 auf das Hauptnetz und 1,065.001 L. auf das Ergänzungsnetz entfallen. In derselben Zeitperiode des Vorjahres betrugen die Einnahmen 4,930.962 L., welche sich mit 4,166.878 L. auf das Haupt- und mit 764.084 L. auf das Ergänzungsnetz vertheilen. Es ist mithin ein Mehrerträgniss von 33.617 L. für das Haupt- und ein solches von 300.917 L. für das Ergänzungsnetz zu verzeichnen. Die kilometrischen Einnahmen beliefen sich im I. Semester des laufenden Betriebsjahres auf 6819 L. für das Hauptnetz, gegen 6764 L. in der gleichen Zeitperiode des Vorjahres. Das Ergänzungsnetz hatte im I. Semester des Betriebsjahres 1895/96 eine kilometrische Einnahme von 2200 L., gegen 1815 L. in demselben Zeitraume des Vorjahres, zu verzeichnen. Die Länge betrug 616 km für das Haupt- und 484 km für das Ergänzungsnetz im Betriebsjahre 1895/96, gegenüber 616 km für das Haupt- und 421 km für das Ergänzungsnetz in der gleichen Zeitperiode des Vorjahres.

— (Italienische Secundärbahnen: Einnahmen im I. Semester des laufenden Betriebsjahres im Vergleiche zu derselben Zeitperiode des Vorjahres.)

Linienbezeichnung		I. Semester 1895—96	I. Semester 1894—95	Differenz
Basaluzzo-Frugarolo	L.	5.235	5.049	+ 186
Turin-Rivoli	„	79.270	85.247	— 5.977
Neapel-Pozzuoli-Cuma	„	177.100	188.973	— 11.873
Turin-Ciriè-Lanzo	„	304.823	304.133	+ 790
Eisenbahn Reggio Emilia	„	146.484	119.468	+ 26.916
Biellesische Localbahnen	„	112.346	101.877	+ 10.469
Sassuolo-Modena-Mirandola-Finale	„	177.082	176.063	+ 1.019
Bergamo-Ponte della Selva	„	168.787	149.367	+ 19.420
Settimo-Rivarolo-Castellamonte	„	218.918	218.854	+ 7.064
Lugano-Eisenbahn	„	44.402	44.691	— 289
Arezzo-Fossato	„	161.536	155.698	+ 5.838
Santhià-Biella	„	373.040	371.713	+ 1.327
Eisenbahn Nord-Mailand	„	1,427.873	1,376.475	+ 51.398
Novara-Seregno	„	276.125	252.751	+ 23.374
Poggibonsi-Colle	„	28.007	24.968	+ 3.039
Fossano-Mondovi	„	20.542	20.525	+ 17
Neapel-Nola-Baiano	„	187.112	191.052	— 3.940
Vicenza-Treviso-Padua-Bassano	„	399.300	400.414	— 10.114
Bologna-Portomaggiore	„	158.900	155.787	+ 3.113
Cividale-Portogruaro	„	119.700	137.257	— 17.557
Torre-Arsiero	„	80.800	86.455	— 5.655
Conegliano-Vittorio	„	46.600	48.538	— 1.938
Vicenza-Schio	„	189.800	191.550	— 1.750
Parma-Suzzara	„	85.000	85.279	— 279
Arezzo-Stia	„	73.600	77.312	— 3.712
Padua-Montebelluna	„	79.700	82.783	— 2.983
Suzzara-Ferrara	„	173.769	160.666	+ 13.103
Kgl. Sardische Eisenbahnen	„	842.319	852.270	— 9.951

Schiffahrt.

Böhmen. (Moldaustrompolizei.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat unterm 7. April 1896 nachstehende Kundmachung erlassen:

Zum Zwecke der Herstellung und Erhaltung der Ordnung in der Anlandung der Holzflösse im Moldauflusse im Gebiete der k. Hauptstadt Prag und in der Flussstrecke von der Prager Grenze bis Zlichov, ferner zum Zwecke der möglichsten Verhinderung der Anhäufung von Holzflössen oberhalb der Prager Wehren, welche zur Zeit der Hochwässer für die Prager Brücken gefährlich werden könnten, und zum Zwecke der Hintanhaltung der sanitären Unzukömmlichkeiten, welche aus einem längeren Liegenbleiben der Holzflösse an einer und derselben Flussstelle entstehen, wird Folgendes verordnet:

Von den Flössen, welche die gesetzliche Breite von 20 Fuss = 6·3 Meter haben, dürfen in der Moldauflussstrecke Smichov—Zlichov höchstens sechs neben einander anlegen, bezw. angebunden werden, so dass die Breite der hiedurch in Anspruch genommenen Wasserspiegelfläche mit Rücksicht auf die nöthigen Spatien zwischen den einzelnen Flössen keineswegs mehr als 45 m betragen darf. Von den Flössen, welche nicht so breit sind, dürfen daselbst mehr als sechs anlegen, wenn hiedurch die oben festgesetzte Breite der Wasserspiegelfläche nicht überschritten wird.

2. Das Anbinden der Flösse hat bei normalen und auch bei übernormalen, aber das Terrainniveau der Kaiserwiese, resp. des anliegenden Hufschlages nicht erreichenden Wasserständen stets an die am Hufschlagsdamme längs der Kaiserwiese befindlichen Ringquadern stattzufinden. Die Befestigung sowohl des oberen als des unteren Flossendes — bei längeren Flössen auch der Mitte — ist mittelst entsprechend starker Ketten, Seile oder Taue von hinlänglicher Länge derart zu bewerkstelligen, dass die Anbindungspunkte am Hufschlage möglichst weit oberhalb der Anbindungspunkte der Flösse sich befinden.

3. Nur bei drohender Gefahr und zu erwartendem bedeutenden Steigen des Wassers über das Niveau des Hufschlagdammes längs der Kaiserwiese ist es gestattet, die Flösse an die unterhalb der Brettsäge in Zlichov befindlichen Hochwasser-Fangvorrichtungen zu binden; für die hiebei etwa verursachten Beschädigungen der dortigen Grundstücke werden die betreffenden Flossbesitzer nach Massgabe der bestehenden gesetzlichen Vorschriften den Ersatz zu leisten haben. Rücksichtlich der Anlandung der Holzflösse in Nothfällen an diejenigen Theile der Kaiserwiese, wo Hochwasser-Fangvorrichtungen nicht angebracht sind, gilt die Bestimmung des § 9 des Wasserrechtsgesetzes vom 18. August 1870, L.-G.-Bl. Nr. 71.

4. Das Anbinden der Holzflösse hat in jedem Falle in einer verlässlichen, das Wegschwemmen derselben nicht ermöglichenden Weise stattzufinden.

5. Jedes in der Flussstrecke Zlichov-Prag ankommende, sowie jedes von da abschwimmende Floss ist bei dem in seiner provisorischen Kanzleihütte auf der Kaiserwiese in der Zlichover Brettsäge amtirenden k. k. Ufermeister rechtzeitig, d. i. im Verlaufe von 24 Stunden nach dem Einlangen, bezw. vor der Abfahrt anzumelden. Hiebei ist der Lieferschein mit Angabe des mitgeführten Holzquantums in Festmetern, des Namens des Besitzers und des Bestimmungsortes (ob transito oder für den Prager Bedarf) des Flosses vorzuzeigen. Die Flossführer haben auch über Verlangen des k. k. Ufermeisters sofort ihre Flossführerpatente vorzuzeigen.

6. Durchgehende Flösse, namentlich solche, welche zur Weiterverflössung nach flussabwärts von Prag gelegenen Holzlagerstätten bestimmt sind, dürfen bei günstigem Wasserstande an den Prager Wehren, im Falle sie Holzmaterial (Latten, Bretter, Brennholz u. dgl.) ab- oder aufladen, höchstens drei Tage längs der in der Statthalterei-Kundmachung vom 17. Februar 1868, L.-G.-Bl. Nr. 6, unter Nr. 51, 52, 53 und 54 zum Anlegen der Flösse behufs Aus- und Aufladung angewiesenen Stellen stehen bleiben; sonst dürfen die für den Weitertransport nach den unterhalb Prag liegenden Flussstrecken bestimmten Flösse — wohlbegründete Fälle, sowie die für die Passirung der Prager Wehren ungünstigen Zeitperioden ausgenommen — nicht länger als zwei Tage an den bezeichneten Flussstellen sich aufhalten.

7. Die wegen des Prager Bedarfes längs der Landungsstellen Nr. 51 (unterhalb Zlichov) und Nr. 53 (längs der Kaiserwiese) anlandenden Flösse dürfen sich daselbst nur insofern und insolange aufhalten, als die unter Punkt 1 bestimmte Breite der Wasserfläche es zulässt, sonst müssen dieselben sofort beseitigt werden, ungünstige Wasserstände, bei denen die Prager Wehren nicht ohne Gefahr passirt werden können, ausgenommen. Die bei den Podskaler Holzgärten längs der Landungsstelle Nr. 52, sowie die innerhalb Prag zum Zwecke der Deckung des Prager Bedarfes anlandenden Flösse sind binnen höchstens sechs Tagen, vom Tage der Ankunft gerechnet, zu beseitigen, ausgenommen ungünstige Wasserstände oder wohlbegründete Vorfälle. In der Strecke zwischen den Vyšehrader Volksbädern und dem Palacky-Quai darf die Breite der anhaltenden Flösse 30 m nicht übersteigen, sonst gilt die Bestimmung, welche zu Ende des ersten Absatzes dieses Punktes angeführt erscheint.

8. Das Zerlegen der ein Floss bildenden Holztafeln zum Zwecke des Sortirens der Holzstämme ist an den bezeichneten Landungsplätzen nicht gestattet. Ausgenommen ist das Zusammenbinden schmaler kurzer, aus den oberen Moldaugegenden ankommender Flösse auf die für die Moldau gesetzlich bestimmten Breiten- und Längenausdehnungen, wenn dasselbe aus triftigen Gründen an den hiezu bestimmten Holzwalz- und Bindeplätzen in den oberen Flussgegenden nicht stattfinden konnte.

9. Das An- resp. Abmelden der Flösse bei den k. k. Ufermeistern auf der Kaiserwiese hat in den Monaten April, Mai, Juni, Juli, August in der Zeit von 6½—8½ Uhr Vormittags und von 5—7 Uhr Nachmittags und in den Monaten März, September, October, November von 7½—9½ Uhr Vormittags und von 3—4 Uhr Nachmittags zu geschehen. An Sonn- und Feiertagen findet die An- und Abmeldung nur in den angesetzten Vormittagsstunden statt.

10. Für Hochwasserfälle haben die betreffenden Flossfahrts-Interessenten in der Nähe der Landungsstellen eine entsprechende Anzahl von Ketten und Tauen stets bereit zu halten und auch die erforderliche Anzahl von Flössern und Schiffern rechtzeitig beizustellen, widrigenfalls dies über Anzeige des k. k. Ufermeisters auf Gefahr und Kosten der Betreffenden durch die k. k. Bezirkshauptmannschaft Smichov, bezw. Königl. Weinberge oder den Magistrat der königl. Hauptstadt Prag verfügt werden müsste.

11. Das Aufstellen ganzer Flösse in senkrechter Richtung auf die Strömung, insbesondere längs Nr. 52 in der bezogenen Statthalterei-Kundmachung bezeichneten Landungsstelle (Podskaler Holzgärten), ist nicht gestattet und dürfen höchstens einzelne Theile derselben in der nicht zu überschreitenden Länge von 60 m in der Strecke oberhalb des Palacky-Quai und von 30 m in der Strecke längs des Palacky-Quai in dieser Weise zu den Holzaufzügen gebracht, bezw. gestellt werden.

12. Für die Zeit, bevor der geplante Flosshafen auf der Kaiserwiese dem Verkehr übergeben sein wird, ist den Prager Holzhändlern gegen Widerruf erlaubt, jene Flösse, welche voraussichtlich in die unterhalb Prags gelegenen Flussstrecken abgeflösst werden, rücksichtlich welcher jedoch der richtige Verkaufsmoment noch nicht eingetreten ist, nach Zulass der Schifffahrt in den Holleschowitzer Hafen einzustellen, um somit in noch ausgiebigerem Masse einer Ueberfüllung der in Rede stehenden Landungsstellen vorzubeugen.

Diese Bestimmungen, welche am 15. April 1896 in Wirksamkeit zu treten haben, gelten nur bis zu dem Zeitpunkte, in welchem der projectirte Flosshafen auf der Kaiserwiese in Smichov dem Verkehre übergeben werden wird.

Die Zuwiderhandelnden werden in Gemässheit der Ministerialverordnung vom 30. September 1857, R.-G.-Bl. Nr. 198, mit Geldstrafen von 1—100 fl., eventuell mit Arreststrafen von 6 Stunden bis zu 14 Tagen gestraft werden.

Oesterreichischer Lloyd. (Ankunft des Dampfers „Vindobona" von Kobe.) Dieser Dampfer von 2689 Tonnen Gehalt ist am 20. Februar nach 52tägiger Fahrt mit 22 Passagieren und 2626 Gewichtstonnen Ladung von Kobe in Triest eingetroffen. Derselbe brachte: aus Shanghay 690 kg Seide, 140 kg Thee; aus Kobe 7000 kg Strohgeflechte, 2640 kg Bambus, 50.000 kg Kupfer, 5690 kg Curiositäten, 625.000 kg Reis; aus Hongkong 14.900 kg Thee, 52.500 kg Quassia (hievon 17.500 kg für Fiume); aus Rangoon 2335 kg Häute; aus Hangkow 6500 kg Häute; aus Canton 21.000 kg Quassia; aus Batavia 19.920 kg Zinn; aus Macassar 780 kg Perlmutter; aus Manila 1684 kg Perlmutter; aus Singapore 255.960 kg Pfeffer (hievon 15.060 kg für Fiume, 20.100 kg für Venedig), 50.370 kg Sago (für Venedig); 80.700 kg Zinn, 4480 kg Conserven, 50.760 kg Kaffee; aus Penang 10.250 kg Pfeffer; aus Colombo 5684 kg Ginster (für Fiume), 200.664 kg Cocosöl (hievon 10 606 kg für Fiume), 5075 kg Sapanholz, 700 kg Häute (für Fiume); aus Calcutta 9620 kg Gummilack, 26.213 kg Häute (für Venedig), 45.776 kg Tamarinde (für Venedig); aus Bombay 586.450 kg Baumwolle (hievon 20.350 kg für Fiume), 37.000 kg für Venedig), 86.275 kg Myrabolamen; aus Madras 4466 kg Häute, 3654 kg Indigo; aus Aden 1065 kg Perlmutter, 8830 kg Kaffee; aus Suez 421 kg Därme, 655 kg Gummi, 1152 kg Cohora; aus Port-Said 18.795 kg Kaffee, 5850 kg Häute, 15.200 kg Indigo. Der Werth der eingeführten Waaren betrug 1,556.431 Gulden österr. Währ.

Regulirung des Eisernen Thores. (Schiffahrtsversuche im neuen Canale auf der Bergfahrt.) Seit Vollendung des in die Felsen gesprengten Hauptschiffahrtscanals im Bereiche des Eisernen Thores (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 33) ist die Frage in den Vordergrund getreten, ob bei dessen bedeutender Stromgeschwindigkeit die Schiffe im Stande sein werden, aus eigener Kraft die Fahrt aufwärts zu machen. Die technische Leitung der Regulirung des Eisernen Thores liess zu diesem Behufe in den letzten Tagen mit mehreren Schiffen Probefahrten (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 132 ex 1895) vornehmen, und das Resultat war über Erwarten günstig. Der ungefähr 400 Pferdekräfte starke Dampfer „Tisza" hat den dritthalb Kilometer langen Weg nach aufwärts in 30 und bald wieder in 24 Minuten gemacht; das ungefähr 450 Pferdekräfte starke Personenschiff „Drau" machte den Weg ebenfalls in 30 Minuten; der Dampfer „Tisza" zog eine leere Schleppe in 66 Minuten aufwärts; einer der stärksten Dampfer der Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft, der 756 Pferdekräfte starke „Thommen", machte den Weg allein in 23 Minuten, mit einer leeren Schleppe in 45 Minuten und mit einer beladenen Schleppe in 71 Minuten. Diese Resultate sind umso günstiger, als bei dem jetzigen Wasserstande und bei dem gerade anschwellendem Wasser im Canal die grössten Geschwindigkeiten entstehen. Aus diesen Probefahrten kann man zugleich die Folgerung machen, dass das Aufwärtsschiffen auch ohne künstliches Treiben möglich sein wird.

Verschiedene Mittheilungen.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des LXXVI. Stückes.) Das am 13. April herausgegebene LXXVI. Stück enthält unter

Nr. 2137: Bekanntmachung des kgl. preussischen Regierungspräsidenten zu Oppeln vom 17. März 1896, Z. 296, betreffend die Einfuhr von Pferden aus Oesterreich-Ungarn über das kgl. Nebenzollamt zu Preussisch-Oderberg.

— (Inhalt des LXXVII. Stückes.) Das am 14. Apri herausgegebene LXXVII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2138: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Mähren vom 9. April 1896, Z. 13.255, betreffend das Verbot der Einfuhr von Schweinen aus den Städten Kassa und Komarom in Ungarn, bezw. die Gestattung der Einfuhr von Wiederkäuern (Rindern, Schafen und Ziegen) aus dem Comitate Zala und der Stadt Sopron in Ungarn nach Mähren.

Nr. 2139: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Steiermark vom 10. April 1896, Z. 10.421, betreffend die Wiedergestattung der Einfuhr von Wiederkäuern aus dem Comitate Zala und dem Stadtgebiete Sopron in Ungarn, sowie das Verbot der Einfuhr von Schweinen aus den Gebieten der ungarischen Freistädte Kassa und Komarom nach Steiermark.

Nr. 2140: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 10. April 1896, Z. 58.485, betreffend die Wiedergestattung der Einfuhr von Wiederkäuern aus dem ungarischen Comitate Zala und dem Stadtgebiete Sopron, sowie das Verbot der Einfuhr von Schweinen aus den Stadtgebieten Kassa und Komarom nach Böhmen.

Nr. 2141: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Schlesien vom 9. April 1896, Z. 6497, betreffend die Wiedergestattung der Einfuhr von Wiederkäuern aus dem ungarischen Comitate Zala und dem Stadtgebiete Sopron, sowie das Verbot der Einfuhr von Schweinen aus den ungarischen Stadtgebieten Kassa und Komarom nach Schlesien.

Nr. 2142: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Salzburg vom 11. April 1896, Z. 4364, betreffend das Verbot der Einfuhr von Rindern aus Oberösterreich und dem Herzogthume Salzburg nach Württemberg.

Nr. 2143: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Salzburg vom 9. April 1896, Z. 4299, betreffend die Wiedergestattung der Einfuhr von Wiederkäuern aus dem ungarischen Comitate Zala und dem Stadtgebiete Sopron, sowie das Verbot der Einfuhr von Schweinen aus den ungarischen Stadtgebieten Kassa und Komarom nach dem Herzogthume Salzburg.

Nr. 2144: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Krain vom 8. April 1896, Z. 5561, betreffend die Wiedergestattung der Einfuhr von Klauenthieren aus dem Herzogthume Salzburg nach Krain.

Nr. 2145: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Krain vom 8. April 1896, Z. 5640, betreffend die Wiedergestattung der Einfuhr von Wiederkäuern aus dem ungarischen Comitate Zala und dem Stadtgebiete Sopron, sowie das Verbot der Einfuhr von Schweinen aus den ungarischen Stadtgebieten Kassa und Komarom nach Krain.

Nr. 2146: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Niederösterreich vom 13. April 1896, Z. 34.930, betreffend die Ge-

stattung der Zufuhr von Schlachtrindern aus einzelnen Comitaten des ungarischen Lungenseuche-Sperrgebietes nach einigen Schlachthäusern in Böhmen und Mähren und die Verlegung des allgemeinen Contumaz-Viehmarktes in Wien (St. Marx) auf den Samstag jeder Woche.

— (Inhalt des LXXVIII. Stückes.) Das am 15. April herausgegebene LXXVIII. Stück des obenannten Blattes enthält unter

Nr. 2147: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 10. April 1896, Z. 58.293, betreffend das Verbot des kleinen Grenzverkehres mit Klauenthieren längs des sächsischen Amtsbezirkes Oelsnitz.

Nr. 2148: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 10. April 1896, Z. 59.431, betreffend die Wiedergestattung der Einfuhr von Klauenthieren aus dem Herzogthume Salzburg nach Böhmen.

Nr. 2149: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 11. April 1896, Z. 51.216, betreffend die Bestimmung der Städte Pisek und Teplitz als Consumorte für Schweine aus Ungarn, Croatien, Slavonien, dem Occupationsgebiete und Serbien.

Nr. 2150: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Oberösterreich vom 9. April 1896, Z. 6024/II, betreffend die Einschränkung des Verbotes der Einfuhr von Klauenthieren aus mehreren Gebieten des Landes Salzburg nach Oberösterreich auf den Gerichtsbezirk Mattsee und das Gebiet der Stadt Salzburg.

Nr. 2151: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Oberösterreich vom 9. April 1896, Z. 6167/II, betreffend die Wiedergestattung der Einfuhr von Wiederkäuern aus dem ungarischen Comitate Zala und dem Stadtgebiete Sopron, sowie das Verbot der Einfuhr von Schweinen aus den Stadtgebieten Kassa und Komarom nach Oberösterreich.

Nr. 2152: Kundmachung der königl. Landesregierung in Agram vom 1. April 1896, Z. 18.293, betreffend das Verbot der Einfuhr von Klauenthieren aus Bosnien und der Herzegowina nach Croatien-Slavonien.

— (Inhalt des LXXIX. Stückes.) Das am 16. April herausgegebene LXXIX. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2153: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Schlesien vom 12. April 1896, Z. 6744, betreffend die Beschränkung der Einfuhr von Schweinen aus Galizien nach Schlesien.

Coupons-Einlösungen.

Ab 1. April:

Kaiserin Elisabeth-Bahn. 4 pCt. Prioritäten v. J. 1883 (steuerpflichtig), für je Mk. 600 Capital Mk. 10.80 Gold, (steuerfrei) für je Mk. 400 Capital Mk. 8.— Gold.

Kaiser Franz Josef-Bahn. 4 pCt. Prioritäts-Obligationen. Für je fl. 200 Capital fl. 4.— Silber.

Kronprinz Rudolf-Bahn. 4 pCt. Prioritätsobligationen Em. 1884, für je fl. 200 Capital fl. 4.— Silber, (Salzkammergut) für je Mk. 400 Capital Mk. 8.— Gold.

Steiermärkische Landeseisenbahn-Anleihe. 4 pCt. Für je fl. 200 Capital fl 4.— ö. W.

Wiener Verkehrsanlagen-Commission. 4 pCt. Für je Kr. 200 Capital Kr. 4.—.

Ungar. Localeisenbahn-Gesellschaft. 4 pCt. Obligationen. Für je Kr. 100 Capital Kr. 2.—.

Böhmische Nordbahn. 5 pCt. Prioritätsobligationen fl. 7·50 Silber.

Budapest-Fünfkirchner Eisenbahn. 4 pCt. Prioritätsobligationen fl. 4.— ö. W.

Buschtěhrader Eisenbahn. 5 pCt. Prioritätsobligationen fl. 3.75 Silber, $4^1/_2$ pCt. für je Mk. 500 Capital Mk. 11.25 Gold.

Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. 4 pCt. Prioritätsobligationen Em. 1886. Für je Mk. 400 Capital Mk. 8.—. Gold.

Dux-Bodenbacher Eisenbahn. 5 pCt. Prioritätsobligationen v. J. 1871. fl. 3.75 Silber.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. 4 pCt. Prioritätsobligationen v. J. 1891. Für fl. 200 Capital fl. 4.— ö. W.

Fünfkirchen-Barcser Eisenbahn. 5 pCt. Prioritätsobligationen fl. 4.97·2 Silber.

Oesterr. Nordwestbahn. 4 pCt. Prioritäten Em. 1885. Für je fl. 200 Capital fl. 4.— Silber.

Ostrau-Friedlander Eisenbahn. 5 pCt. Prioritätsobligationen. fl. 7.50 Silber.

Raab-Oedenburg-Ebenfurther Eisenbahn. 3 pCt. Prioritätsobligationen. Mk. 6.— Gold.

Südbahn-Gesellschaft. 3 pCt. Prioritätsobligationen Serie X. Frcs. 6.50 Gold.

Ungarische Westbahn. 5 pCt. Prioritätsobligationen I. Em. fl. 5.— Silber.

Dividenden.

Brünner Localeisenbahn-Gesellschaft. Juli-Coupon fl. 3.— ö. W.

Salzkammergut-Localbahn. Juli-Coupon fl. 6.98 ö. W.

Vicinalbahn Budapest-Szt. Lörincz. Vom 1. April ab für die Prioritäts- und Stammactie fl. 8.— ö. W., für den Genussschein fl. 2.— ö. W.

Localbahn Mori-Arco-Riva. Vom 15. April ab
Dividenden-Coupon Nr. 5 der Prioritätsactie lit. A fl. 8.— ö. W.
" " 5 " " " B " 10.— ö. W.
" " 5 " Stammactie . . . " 3.— ö. W.

„Adria“, Ungar. Seeschiffahrts-Actiengesellschaft. Vom 1. April ab fl. 10.— ö W.

Verlosungen.

Am 3. März:

Raab-Oedenburg-Ebenfurther Eisenbahn. 3 pCt. Goldprioritäten (Rückzahlung ab 1. October).

Am 21. März:

Ungarische Localeisenbahn-Gesellschaft. $4^1/_2$ pCt. Obligationen (Rückzahlung ab 1. Juli).

Am 1. April:

Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. 6 pCt. 1871er Prioritäten (Rückzahlung ab 30. Juni).

Friauler Eisenbahn-Gesellschaft. 4 pCt. Prioritäten (Rückzahlung ab 1. Juli).

Kaiser Franz Josef-Bahn. 4 pCt. Prioritäten (Rückzahlung ab 1. October).

Mährisch-schlesische Nordbahn. 5 pCt. Silberprioritäten I. und II. Em. (Rückzahlung ab 1. Juli).

Rückzahlungen.

Ab 1. April:

Budapest-Fünfkirchner Eisenbahn. 4 pCt. Prioritätsanleihe (verlost am 2. Jänner).

Kronprinz Rudolf-Bahn. 4 pCt. Goldprioritäten und 4 pCt. Silberprioritäten (verlost am 1. October 1895).

Oesterr. Nordwestbahn. 4 pCt. Prioritäten (verlost am 1. October 1895).

Kaiserin Elisabeth-Bahn. 4 pCt. Goldprioritäten vom Jahre 1883 (und steuerfreie steuerpflichtige) (verlost am 1. October 1895).

Fünfkirchen-Barcser Eisenbahn. 5 pCt. Prioritäten (verlost am 1. October 1895).

Steiermärkische Landeseisenbahn-Anleihe. 4 pCt. (verlost am 2. Jänner).

Südbahn-Gesellschaft. 4 pCt. Prioritäten Serie X (verlost am 2. December 1895).

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. (Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.) Die 4·37 km lange Strecke Zetel—Neuenburg i/Old. der Oldenburgischen Staatsbahn und die 12 km lange Strecke Wittenburg—Zarrentin der kgl. Eisenbahn-Direction Altona sind vom Tage der Betriebseröffnung ab als Vereinsbahnstrecken zu betrachten.

Personal-Nachrichten.

Seine k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 9. April 1896 dem Inspector der Oesterreichischen Staatsbahnen, Ferdinand Morsky, anlässlich seiner Uebernahme in den bleibenden Ruhestand taxfrei den Titel eines kaiserlichen Rathes allergnädigst zu verleihen geruht.

Der Eisenbahnminister hat im Einvernehmen mit dem k. k. Ministerium des Innern dem k. k. Statthaltereirathe in Graz, Dr. Carl Russ, die Functionen des landesfürstlichen Commissärs bei der Schlossbergbahn-Gesellschaft in Graz übertragen.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahnverband.

Aenderung des Einführungsdatums des Nachtrages V zu Theil II, Heft 3.

Der im Verordnungs-Blatte Nr. 30 vom 14. März 1896 publicirte Nachtrag V zum Tarife, Theil II, Heft 3, vom 1. Februar 1894 gelangt nicht am 1. Mai 1896, sondern erst am 1. Juni 1896 zur Einführung.

Wien, am 15. April 1896. [277]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahnverband.

Einführung von Nachträgen zum Gütertarife, Theil II, Heft 2, nebst Anhang, und zum Theil II, Heft B.

Mit Giltigkeit vom 1. Mai 1896 gelangen zur Einführung:

1. der Nachtrag IV zum Gütertarife, Theil IV, Heft 2 (Ausnahmetarif für Holz etc.), vom 1. August 1893;
2. der Nachtrag II zum Anhange dieses Tarifes;
3. der Nachtrag II zum Gütertarife, Theil II, Heft B (gemeinschaftliches Heft), vom 1. November 1894.

Diese Nachträge enthalten Ergänzungen der Tariftabellen des Haupttarifes und des Anhanges, bezw. Ergänzungen des Kilometerzeigers und Aenderungen von Stationsnamen.

Exemplare der genannten Drucksachen werden bei den betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen und Stationen unentgeltlich abgegeben.

Wien, am 15. April 1896. [278]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Rumänisch-Süddeutscher Eisenbahnverband.

Einführung des Nachtrages I zu Theil II, Heft 1.

Mit 1. Mai 1896 tritt zum Tarif Theil II, Heft 1, vom 1. Juni 1895, der Nachtrag I in Wirksamkeit.

Derselbe enthält unter Anderem die Einbeziehung von neuen Stationen in den allgemeinen (Classen-) Tarif, sowie in verschiedene Ausnahmetarife; eine Aenderung des Artikelverzeichnisses und der besonderen Bestimmungen des Ausnahmetarifes Nr. 3 für Eisen etc., sowie der Nomenclatur des Ausnahmetarifes Nr. 5 für Papier; die Abänderung des Ausnahmetarifes Nr. 4 für landwirthschaftliche Maschinen; ferner Tarifbestimmungen für den Verkehr mit Braila-Dock und Galatz-Dock, endlich die Aufhebung von Frachtsätzen, sowie verschiedene Ergänzungen und Berichtigungen.

Durch die Inkraftsetzung dieses Nachtrages tritt die im vorliegenden Blatte mit Giltigkeit vom 1. Mai 1896 kundgemachte Aufhebung der Frachtsätze der Ausnahmetarife Nr. 3 für Eisen etc. und Nr. 5 für Papier ausser Kraft, und treten sonach die bezüglichen Frachtsätze mit dem genannten Zeitpunkte wieder in Wirksamkeit.

Exemplare des Nachtrages sind bei den betheiligten Bahnen zum Preise von Kronen 1.20, bezw. Rm. 1, bezw. Frcs. 1.25 erhältlich.

Wien, am 16. April 1896. [279]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina.

Einführung eines neuen Tarifheftes.

Mit 15. Mai 1896 tritt das neue Heft 2 des Theiles II des Tarifes für den vorbezeichneten Verkehr in Kraft. Dasselbe enthält im Allgemeinen directe Holzfrachtsätze für die Richtung von Oesterreich nach Deutschland; nur für den Verkehr zwischen Beuthen O.S. und Emanuelsegen einerseits und Krakau, Podgórze-Bonarka, Podgórze-Płaszów und Szczakowa andererseits sind Frachtsätze für beide Verkehrsrichtungen vorgesehen.

Der Tarif enthält theils erhöhte, theils ermässigte Frachtsätze, sowie neu einbezogene Stationen.

Das gleichnamige, vom 1. April 1895 giltige Tarifheft 2, dessen Aufhebung mit Kundmachung vom 17. März 1896 mit 1. Mai 1896 verlautbart wurde, bleibt sammt den hiezu erschienenen Nachträgen noch bis einschliesslich 14. Mai 1896 in Wirksamkeit.

Exemplare des neuen Tarifheftes sind bei den betheiligten Verwaltungen zum Preise von 50 Pfennig per Stück erhältlich.

Wien, am 15. April 1896. [280]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Nordwestdeutsch-Bayerisch-Oesterreichischer Personenverkehr.

Einführung eines neuen Tarifes.

Am 1. Juni 1896 tritt ein neuer Tarif für den Personen- und Gepäcksverkehr zwischen Stationen der Directionsbezirke Altona, Hannover, Elberfeld, Köln, Frankfurt und Erfurt einerseits und Stationen der kgl. Bayer. Staatsbahnen, der Station Karlsbad der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn und den Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen andererseits zur Einführung, wodurch der gleichnamige Tarif vom 15. Juli 1893 aufgehoben wird.

Exemplare dieses Tarifes werden seinerzeit bei den betheiligten Verwaltungen käuflich zu erhalten sein.

Wien, am 14. April 1896. [281]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen. A. priv. Buschtěhrader Eisenbahn.

Verkehr des Luxuszuges Wien—Marienbad—Karlsbad.

Vom 16. Mai bis einschliesslich 15. September 1896 wird in der Strecke Wien—Marienbad—Karlsbad täglich ein aus Salon- und Speisewagen zusammen-

gesetzter Luxuszug mit bedeutend verkürzter Fahrzeit verkehren.

Die Verkehrszeiten dieses Zuges, welcher nur in den Zwischenstationen Göpfritz, Gmünd, Budweis, Nepomuk, Pilsen, Marienbad und Eger anhalten wird, sind: Wien ab 9 U. 35 M. Vorm., Marienbad an 4 U. 2 M. Nachm., Karlsbad an 5 U. 43 M. Nachm. — Karlsbad ab 10 U. 47 M. Vorm., Marienbad ab 12 U. 30 M. Nachm., Wien an 6 U. 55 M. Nachm.

Für die Benützung dieses Zuges werden besondere Fahrkarten zu den nachstehenden Preisen ausgegeben, und können andere Fahrkarten nur gegen entsprechende, im Tarife festgesetzte Aufzahlung benützt werden, soweit nach Berücksichtigung der Reisenden, welche mit den besonderen, für den Luxuszug ausgegebenen Fahrkarten versehen sind, noch Plätze verfügbar sind.

Die Fahrpreise betragen:

Im Verkehre zwischen	Fahrpreis in Gulden ö. W. incl. Stempel
Wien—Göpfritz	8·99
„ —Gmünd	11·70
„ —Budweis	15·13
„ —Nepomuk	21·88
„ —Pilsen	23·84
„ —Marienbad	29·10
„ —Eger	31·05
„ —Karlsbad	35·19
Göpfritz—Gmünd	3·47
„ —Budweis	6·89
„ —Nepomuk	13·72
„ —Pilsen	15·80
„ —Marienbad	21·22
„ —Eger	23·19
„ —Karlsbad	27·33
Gmünd—Budweis	3·47
„ —Nepomuk	11·03
„ —Pilsen	13·05
„ —Marienbad	18·48
„ —Eger	20·51
„ —Karlsbad	24·65
Budweis—Nepomuk	7·63
„ —Pilsen	9·68
„ —Marienbad	15·13
„ —Eger	17·14
„ —Karlsbad	21·28
Nepomuk—Pilsen	2·79
„ —Marienbad	8·31
„ —Eger	10·36
„ —Karlsbad	14·50
Pilsen—Marienbad	5·52
„ —Eger	7·63
„ —Karlsbad	11·77
Marienbad—Eger	2·79
„ —Karlsbad	6·93
Eger—Karlsbad	4·14

Wien, am 14. April 1896. [282]

Nordwestböhmischer Eisenbahnverband.

Verdeutlichung eines undeutlich abgedruckten Frachtsatzes.

In dem vom 1. April 1896 giltigen Nachtrage III zum Tarife, Theil II, Heft 1, des Nordwestböhmischen Eisenbahnverbandes ist auf Seite 47 in der Relation Warnsdorf-Davidsthal der undeutlich abgedruckte Frachtsatz der II. Classe bei Aufgabe von beliebigen Mengen mit sofortiger Giltigkeit auf 248 H. pro 100 kg richtigzustellen.

Prag, am 16. April 1896. [283]

Die General-Direction der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

A. priv. Buschtěhrader Eisenbahn.

Vergnügungsfahrten zwischen Prag (Staatsbahnhof) und Libotz.

Vom 3. Mai bis einschliesslich 13. September 1896 werden an Sonn- und Feiertagen zu bestimmten Zügen Hin- und Rückfahrkarten zu nachstehenden ermässigten Preisen, in welchen die Stempelgebühr enthalten ist, ausgegeben werden:

Von	Nach Weleslawin und zurück		Nach Libotz und zurück	
	II. Classe	III. Classe	II. Classe	III. Classe
	Kreuzer			
Prag (Staatsbahnhof)	60	40	60	40
Prag (Bubna) . . .	40	20	50	30
Prag (Sandthor) . .	40	20	40	20

Die näheren Bestimmungen sind den ausgehängten Placaten zu entnehmen.

Prag, am 14. April 1896. [284]

Directe Kartirungsfrachtsätze für Getreide und Malz etc. von Stationen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn nach Stadlau via Süssenbrunn, giltig vom 15. März 1894.

Aenderung von Frachtsätzen.

Mit 1. Mai 1896 werden die directen Kartirungsfrachtsätze für Getreide und Malz etc. von Stationen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn nach Stadlau via Süssenbrunn, giltig vom 15. März 1894, im Verkehre von Strassnitz nach Stadlau von 45·— auf 38·9 und im Verkehre von Sudoměřitz-Petrau nach Stadlau von 45·4 auf 35·— Kreuzer pro 100 kg abgeändert.

Wien, am 14. April 1896. [285]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn
zugleich im Namen der priv. Oesterr.-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Westungarisch-Oesterreichischer Eisenbahnverband.

Ausgabe eines Tarifnachtrages.

Zu dem vom 1. Jänner 1896 giltigen Tarif-Theil II, Heft 3, des Westungarisch-Oesterreichischen Eisenbahnverbandes tritt am 1. Mai 1896 der Nachtrag I in Kraft, welcher

1. Aenderung von Frachtsätzen,
2. Aufnahme neuer Frachtsätze in den Tarif

enthält.

Exemplare des Tarifnachtrages sind bei den betheiligten Verwaltungen erhältlich.

Wien, am 15. April 1896. [286]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Bosnischer Eisenbahnverkehr.

Ausgabe eines Tarifnachtrages.

Zu dem im Oesterr.-Ungarisch-Bosnischen Eisenbahnverkehre bestehenden Tarifhefte „Ermässigte Frachtsätze für einzelne Artikel und Relationen“ vom 1. Jänner 1896 tritt mit 1. Mai 1896 der Nachtrag I in Kraft, welcher

1. Ergänzung der speciellen Tarifbestimmungen,
2. Aenderung von Frachtsätzen,
3. Ausserkraftsetzung von Frachtsätzen

enthält.

Exemplare dieses Tarifnachtrages sind bei den betheiligten Verwaltungen erhältlich.

Wien, am 15. April 1896. [287]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.
Personenbeförderung mit Zügen zu ermässigten Preisen.

Vom 1. Mai 1896 ab bis auf Weiteres werden in den Stationen der unten benannten Strecken und bei den nachfolgend bezeichneten Zügen, jedoch nur im Verkehre zwischen Stationen jeder einzelnen Strecke unter einander, für die II. und III. Wagenclasse ermässigte Fahrpreise eingehoben, und zwar:

Strecke	Zug Nr.
Bodenbach—Prag	406
Prag—Bodenbach	403
Bodenbach—Aussig	404
Střebichovic-Vinařic—Kralup	2412, 2414, 2416
Kralup—Střebichovic-Vinařic	2411, 2413, 2415
Prag—Kralup	407, 409
Roztok—Prag	422, 424, 426, 428
Prag—Roztok	421, 423, 425, 427
Prag—Pardubitz	302
Pardubitz—Prag	301
Pardubitz—Chotzen	308
Chotzen—Pardubitz	307
Chotzen—Halbstadt	921
Halbstadt—Chotzen	922
Böhmisch-Trübau—Brünn	222, 224
Brünn—Böhmisch-Trübau	221, 223
Brünn—Grussbach-Schönau	118
Grussbach-Schönau—Brünn	117
Grussbach-Schönau—Wien	104
Wien—Grussbach-Schönau	103
Mistelbach—Wien	108, 110, 112, 114
Wien—Mistelbach	107, 109, 111, 113
Wien—Stadlau	123
Stadlau—Wien	124
Wien—Marchegg	103
Marchegg—Wien	104
Wien—Bruck a/L.-Oest.-ung. St.E.G.	103
Bruck a/L.-Oest.-ung. St.E.G.—Wien	108
Hohenstadt—Olmütz	808
Brünn—Segen Gottes	632
Segen Gottes—Brünn	631

Bei obigen Zügen, sowie bei den Personenzügen in den Strecken Butschowitz—Brünn und Bisenz Stadt—Ungar.-Brod können von den Reisenden jene Artikel, welche unter die „ermässigten Eilgüter“ des allgemeinen Tarifes für Eilgut eingereiht sind, als Gepäck aufgegeben werden. Für derlei Sendungen wird die Transportgebühr für „ermässigte Eilgüter“ berechnet und eingehoben. Die Aufnahme solcher Sendungen als Gepäck bleibt nur auf den Localverkehr beschränkt.

Die Fahrordnungen der oben genannten Züge sind aus den affichirten Fahrplanplacaten zu ersehen.

Wien, im April 1896. [288]

Sonstige Nachrichten.

Berlin-Sächsischer Güterverkehr. (Tarifnachtrag IV.) Am 1. April 1896 ist der Nachtrag IV zum Berlin-Sächsischen Gütertarife in Kraft getreten, der Entfernungen und Frachtsätze für den Verkehr mit den sächsischen Stationen Dresden König Albert-Hafen, Grünthal, Harthau i. Erzgeb., Jahnsdorf i. Erzgeb., Neuhausen i. Sachsen, Neukirchen i. Erzgeb., Stötteritz und Weissenberg i. Sachsen, sowie Hirschfelde, Ostritz und Zittau, ferner einige Aenderungen und Ergänzungen des Tarifes enthält.

Die im Berlin-Stettin-Schlesischen Gütertarife vom 1. April 1895 enthaltenen Frachtsätze und Entfernungen für den Verkehr zwischen Hirschfelde, Ostritz und Zittau (Preuss. Staatsbahnen) einerseits und den Berliner Bahnhöfen und Ringbahnstationen andererseits sind mit dem 1. April d. J., beziehentlich, insoweit durch den oben genannten Nachtrag IV Frachterhöhungen eintreten, am 15. Mai 1896 aufgehoben. Letzteres gilt auch in Betreff der im Berlin-Sächsischen Gütertarife enthaltenen Frachtsätze für Zittau (Sächs. Staatsb.).

Deutscher Eisenbahn-Verkehrsverband. (Nachtrag zum II. Theile der Kundmachung 11.) Zum II. Theile der Kundmachung 11 des Deutschen Eisenbahn-Verkehrsverbandes „Zusammenstellung der im Verkehre nach dem Reichsauslande zu berücksichtigenden Zoll-, Steuer- und polizeilichen Vorschriften“ ist ein 2. Nachtrag, enthaltend Aenderungen und Ergänzungen, ausgegeben worden.

Mitteldeutscher Verbands-Güterverkehr. (Erweiterte Anwendung des Kalitarifes.) Vom 1. April 1896 ab findet der Ausnahmetarif 4 a. für rohe Kalisalze etc. (Kalitarif) auch im Verkehre zwischen den Stationen der Kaiserstuhlbahn und den im Mitteldeutschen Tarifheft Nr. 3 genannten nördlichen Verbandsbahnen (ausgeschlossen die Stationen der Neuhaldensleber und Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn) Anwendung.

Deutsch-Französischer Verband. (Verkehr mit und über Elsass-Lothringen.) (Wegfall der Station Zittau als Station der königl. Preuss. Staatsbahnen.) Vom 1. April 1896 an kam die Station Zittau als Station der königl. Preuss. Staatsbahn in Wegfall. Die für Zittau K.E.D. Breslau bestehenden Frachtsätze, Entfernungen und Bestimmungen (S. 20 des Heftes 5, Theil IIb vom 1. Mai 1895) traten mit dem genannten Tage ausser Kraft.

Thüringisch-Hessisch-Sächsischer Verbands-Güterverkehr. (Nachtrag I.) Am 1. April 1896 gelangte zum Gütertarife für oben bezeichneten Verkehr der Nachtrag I zur Ausgabe. Derselbe enthält neben mehreren Aenderungen in den Entfernungen der Kilometertafeln II und III, in den Zuschlagskilometern der Ilmenau-Grossbreitenbacher Bahn und in den Ausnahmetarifen hauptsächlich die Entfernungen für die am 1. April 1896 in den Tarif neu aufgenommenen sächsischen Stationen Hirschfelde und Ostritz der Strecke Nikrisch—Zittau.

Die durch den Nachtrag herbeigeführten Entfernungserhöhungen treten, so weit sie nicht schon besonders bekannt gegeben sind, erst am 15. Mai d. J. in Kraft.

Königl. Preussische Staatsbahnen. (Umkartirungstarif.) Mit Giltigkeit vom 1. April 1896 erhielt der zweite Absatz unter Ziffer 2 folgende Fassung:

„Für Stückgut (Fracht-, Eil- und Schnellzugsgut) wird an Stelle der in den §§ 3 bis 5 der „Allgemeinen Tarifvorschriften“ vorgesehenen Mindestbeträge nur eine Mindestfracht von 10 Pfg. für die Theilstrecke erhoben.“

Königl. Eisenbahn-Direction Berlin. (Schliessung der Station Grunewald für den öffentlichen Güterverkehr.) Mit Giltigkeit vom 1. Juli 1896 wird die Station Grunewald für den öffentlichen Güterverkehr geschlossen. Von dem genannten Tage ab wird nur die Abfertigung von Eil- und Frachtgütern zugelassen, welche in Station Grunewald umkartirt werden, oder welche für die Hauptwerkstatt, die Betriebswerkmeisterei, die Fettgasanstalt und die Bahnmeisterei daselbst bestimmt sind, bezw. von denselben aufgegeben werden.

Deutsch-Niederländischer Eisenbahnverband. (Nachtrag 6 zum Viehtarif, Theil II.) Am 1. April 1896 trat der 6. Nachtrag zum Deutsch-Niederländischen Viehtarif, Theil II, in Kraft. Durch denselben gelangen ermässigte Frachtsätze für die Beförderung von Kleinvieh (Schafe u. s. w.) in ein- und mehrbödigen Wagen im Verkehr zwischen der Station Ringelheim des Directionsbezirkes Hannover und den Stationen Gatersleben, Königslutter und Neuwegersleben des Directionsbezirkes Magdeburg einerseits und der Station Oldenzaal der Holländischen Eisenbahn, sowie den Stationen Amsterdam und Rotterdam der Niederländischen Staats- und der Holländischen Eisenbahn andererseits zur Einführung.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
796	Oesterr.-ungar. Staats-eisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Holz des Specialtarifes 2	Jablunkau (K.O.B.) Trzynietz (K.O.B.)	Wien (K.F.N.B. oder St.E.G.)	Aufgabe in ganzen Wagenladungen, Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Aufrechthaltung der sonstigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1896	Tarif-Theil II, Heft 1 des Oesterr. Eisenbahn-Verbandes vom 1. November 1894	Kreuzer 56·1 52·2	53·3 50·3	2·8 1·9	Im Kartirungswege		
797	Oesterr.-ungar. Staats-eisenbahn-Gesellschaft		Mauer- und Dachziegel	Choltic (L.B.)	Přelouč	Aufgabe in ganzen Wagenladungen, bezw. Zahlung der Fracht mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen; Aufrechthaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1896	Localtarif	7·1 Kreuzer	5·6 Kreuzer	1·5 Kreuzer	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene eigene Kosten zu veranlassen
798	Oesterr.-ungar. Staats-eisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Mehl und sonstige Mahlproducte	Pancsova	Wien (K.F.N.B. oder St.E.G.)	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindest. 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der für den Specialtarif 1 allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende November 1896	Oesterr.-Ungar. Eisenbahn-Verband, Tarif-Theil II, Heft 4	167 Kreuzer	104 Kreuzer	63 Kreuzer	Im Kartirungswege		
799	Kaschau-Oderberger Eisenbahn	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Bier	Karwin	Krakau	Die Frachtsätze gelten a) bei Aufgabe in jeder Menge b) bei Aufgabe von 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen c) bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindest. 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1896	Ost-Nordwestösterreichischer Eisenbahn-Verband, Theil II, Heft 2		a) 63·7 kr. b) 62·9 kr. c) 45·3 kr.		Im Kartirungswege		
800	Oesterr. Nordwestbahn	Betheiligten Verwaltungen	Korksteine und Korksteinplatten	Mödling	Altpaka Arnau Gablonz a. N. Gablonz-Brandl Habendorf Neupaka Raspenau-Liebwerda Reichenberg Tannwald Trautenau	Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen, unter Einhaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1896	Güterverkehr zwischen Südbahnstationen und Böhmen, resp. Localtarife der betheiligten Verwaltungen	Verschieden	kr. 101·7 108·0 117·0 115·5 111·7 99·0 120·9 105·0 119·0 105·5	Verschieden	Im Kartirungswege		Der Porto-Zuschlag der S.N.D.V.B. gelangt nicht zur Einhebung

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
801	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Möbel aus gebogenem Holz, unzerlegt, unverpackt oder nur in Stroh, Matten oder Leinwand verpackt	Ungvár, Station der kgl. ungarischen Staatsbahnen	Mannheim B.B., Station der grossherzoglich Badischen Staatsbahnen Mannheim H.L.B. u. Mannheim Neckarvorstadt, Stationen der Hessischen Ludwigsbahn	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 5000 kg für einen Frachtbrief und Wagen	Vom 1. Mai 1896 bis zur Einführung im Tarifwege, längstens bis 31. December 1896	Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahn-Verband. Theil II, Heft 4 vom 1. October 1895. Theil II, Heft 6 vom 1. December 1895		6·54 Mark		Im Kartirungswege		
802	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Gusseiserne Röhren, ferner Maschinentheile von Eisen und Stahl, sowie solche, welche vorwiegend aus Eisen und Stahl bestehen (ausgenommen Nähmaschinen-Obertheile)	Mannheim B.B., Station der grossherzoglich Badischen Staatseisenbahnen Mannheim H.L.B., Mannheim Neckarvorstadt, Stationen der Hessischen Ludwigsbahn	a) Pressbaum b) Purkersdorf Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen	Frachtzahlung für 10.000 kg pro Wagen und Frachtbrief	Vom 1. Mai 1896 bis zur tarifmässigen Durchführung, längstens bis 31. December 1896	Tarif-Theil II, Hefte 1 und 3 vom 1. Jänner 1895 für den Süddeutsch-Oesterr.-Ungar. Eisenbahn-Verband	Dermalen bestehen keine directen Frachtsätze	ad a) 2·29 Mark 0·02*) " ad b) 2·32 " 0·02*) "		Im Kartirungswege		*) Die unterhalb der Frachtsätze stehenden Ziffern sind Coursdifferenzen, welche dermalen unberücksichtigt bleiben
803	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Maschinentheile und zerlegte Maschinen der Position E—7 der Güterclassification des Tarif-Theiles I als Frachtgut	Bregenz	a) Geiersberg b) Liebenthal	Aufgabe in Mengen von 5000 und 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1896	Oesterreichisch-Lindau-Vorarlberger Eisenbahn-Verband	Bestehen keine directen Frachtsätze	a) 207 Kreuzer ö. W. b) 206 " " "		Im Kartirungswege		
804	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	a) Pottasche und Soda b) Chlorkalium, Kalisalz und Kalidünger	Györ-Raabufer-Güterexpedition Station der Raab-Oedenburg-Ebenfurther Eisenbahn	Bregenz transit Buchs transit St. Margrethen transit Lindau transit	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Vom 1. Mai 1896 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1896	Localtarife	Bestehen keine	Centimes a) b) 364 205 356 201 366 205 364 205		Im Kartirungswege		
805	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Steine, bezw. Steinhauerwaaren der Pos. 8—57, 58 und 59 der Güterclassification des Tarifes. Theil I vom 1. Jänner 1893	Zaschau	Krasna	Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindest. jedoch für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Auf- und Abladen durch Arbeitskräfte der Parteien. Aufrechthaltung der übrigen einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis 31. December 1896	Localtarif	6·7 kr.	4·0 kr.	2·7 kr.	Im Kartirungswege		

Ausschliessend priv. Buschtěhrader Eisenbahn.

EINLADUNG

zur

50., als ordentlichen 43. Generalversammlung

der **stimmberechtigten Actionäre** der **ausschliessend priv. Buschtěhrader Eisenbahn**, welche am **13. Mai 1896**, Vormittags 10 Uhr, im Administrationsgebäude zu **Prag**, **Bredauergasse Nr. 7 neu**, abgehalten werden wird.

Gegenstände der Verhandlung sind:

1. Vortrag des Geschäftsberichtes und des Rechnungsabschlusses pro 1895.
2. Bericht des Revisionsausschusses über die Prüfung der Jahresrechnungen pro 1895.
3. Antrag wegen Verwendung des Reingewinnes.
4. Wahl in den Verwaltungsrath.
5. Wahl des Revisionsausschusses zur Prüfung der Jahresrechnungen pro 1896.

Die P. T. stimmberechtigten Actionäre werden unter Bezugnahme des Abschnittes III der Gesellschaftsstatuten eingeladen, ihre Actien — mindestens 5 Stück Actien lit. A oder Genussscheine von solchen oder mindestens 20 Stück Actien lit. B oder die betreffenden Depositenscheine — bei einer der folgenden Stellen, und zwar:

bei der Hauptcasse der Gesellschaft in **Prag**;
„ „ k. k. priv. Allgem. Oesterr. Boden-Creditanstalt in **Wien**;
„ „ Allgemeinen Deutschen Creditanstalt in **Leipzig**;
„ „ Disconto-Gesellschaft in **Berlin**;
„ „ Bayerischen Vereinsbank in **München**;
„ Herrn M. A. v. Rothschild & Söhne in **Frankfurt a. M.**;
„ „ L. Behrens & Söhne in **Hamburg**

längstens bis **5. Mai 1896** zu hinterlegen.

PRAG, am 11. April 1896.

Der Verwaltungsrath.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

VERORDNUNGS-BLATT

FÜR

EISENBAHNEN UND SCHIFFAHRT.

Redigirt im k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem k. k. Handelsministerium.

Unser Blatt wird zur Verlautbarung amtlicher Kundmachungen, sowie von Kundmachungen über Tarifermässigungen in der Form von Rückvergütungen und Tarifbegünstigungen und sonstiger Mittheilungen in Eisenbahn- und Schiffahrts-Angelegenheiten benützt.

Es enthält neben seinem die amtlichen Verlautbarungen umfassenden auch einen nichtamtlichen Theil, dessen Aufgabe es ist, wichtigere Vorkommnisse im Bereiche der Eisenbahn-Verwaltung der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder, sowie der hier in Betracht kommenden Schiffahrt, ferner, soweit dies von Interesse ist, auch solche Nachrichten bezüglich Ungarns und des Auslandes zur allgemeinen Kenntniss zu bringen, und ermöglicht hiedurch einen Ueberblick über das Thatsachenmaterial des Eisenbahnwesens und der Schiffahrt der österreichisch-ungarischen Monarchie und des Auslandes.

Das Verordnungs-Blatt erscheint wöchentlich dreimal, am Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Der **Pränumerationspreis** beträgt:

	ganzjährig	halbjährig	vierteljährig
für **Oesterreich-Ungarn**	fl. 12·—	fl. 6·—	fl. 3·—
für das **Deutsche Reich**	Mark 25·—	Mark 12·50	Mark 6·25
für das **übrige Ausland**	Frcs. 33·—	Frcs. 16·50	Frcs. 8·25

Das Abonnement kann mit jedem Kalendervierteljahr begonnen werden.

Einschlägige **Inserate** werden aufgenommen und nach aufliegendem Tarif berechnet.

Probenummern und **Kostenvoranschläge** gratis und franco.

Die Administration

Wien, I., Wallfischgasse 15.

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt im k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr: Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl. „ das Deutsche Reich . . . 25 Mark „ das übrige Ausland . . . 33 Frcs. Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 44. **Wien, 21. April 1896.** **IX. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine schmalspurige Localbahn von der Station Gstadt der Ybbsthalbahn nach Ybbsitz.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat der Ybbsthalbahn die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine schmalspurige Localbahn von der Station Gstadt der Ybbsthalbahn nach Ybbsitz im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Wien, am 4. April 1896. Z. 1999.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine schmalspurige Bahn niederer Ordnung mit Dampf- oder elektrischem Betriebe von Innsbruck nach Schloss Ambras und von dort nach Igels.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat der Stadtgemeinde Innsbruck die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine schmalspurige Bahn niederer Ordnung mit Dampf- oder elektrischem Betriebe von Innsbruck nach Schloss Ambras und von dort über Ampass, Aldrans und Lans nach Igels im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Wien, am 4. April 1896. Z. 2098/I.

Erprobungen und Revisionsdruckproben von Locomotivkesseln im Jahre 1895.

In Gemässheit des Gesetzes vom 7. Juli 1871, R.-G.-Bl. Nr. 112, und der Handelsministerial-Verordnung vom 1. October 1875, R.-G.-Bl. Nr. 130, wurden im Jahre 1895 Seitens der k. k. General-Inspection der österr. Eisenbahnen 631 Neu- und Wiedererprobungen und 550 Revisionsdruckproben an Locomotivkesseln vorgenommen.

Von den 631 erprobten Locomotivkesseln sind 618 Stück theils in inländischen Fabriken, theils in verschiedenen Bahnwerkstätten und 13 Stück im Auslande neu erbaut, bezw. reparirt worden.

Die inländischen Fabriken erscheinen an der Neulieferung, bezw. an der Reparatur von Kesseln in nachstehender Reihenfolge betheiligt:

Die Locomotivfabrik vorm. G. Sigl in Wr. Neustadt mit 72 neuen und 7 reparirten Kesseln, und zwar rücksichtlich der neuen Kessel 35 Stück für die k. k. Oesterr. Staatsbahnen, 16 Stück für die k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, 4 Stück für die k. k. priv. Eisenbahn Wien-Aspang, 2 Stück für die k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft, je 1 Stück für die k. k. priv. Südnorddeutsche Verbindungbahn (Reservekessel) und die k. k. priv. Aussig-Teplitzer Bahn, je 2 Stück für die Localbahn Salzburg-Lamprechtshausen und die k. k. Militärbahn Banjaluka-Doberlin, 1 Stück für das bürgerliche Brauhaus in Pilsen, 4 Stück für die

a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn, 3 Stück für die k. k. priv. Böhm. Nordbahn-Gesellschaft und 1 Stück für die Bosnisch-herzegowinischen Staatsbahnen; rücksichtlich alter reparirter Kessel 3 Stück für die k. k. Oesterr. Staatsbahnen, 1 Stück für die k. k. priv. Eisenbahn Wien-Aspang, 2 Stück für die Neue Wr. Tramway-Gesellschaft, 1 Stück für die Jaworznoer Kohlenwerke.

Die Wr. Locomotivfabrik bei Floridsdorf mit 61 neuen und 5 reparirten Kesseln, und zwar neue Kessel 42 Stück für die k. k. Oesterr. Staatsbahnen, 6 Stück für die k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft, 4 Stück für die k. k. priv. Südnorddeutsche Verbindungsbahn, 5 Stück für die k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn, 1 Stück für das Werk Königshof der Oesterreichisch-Alpinen Montan-Gesellschaft, 2 Stück für die Localbahn Lemberg (Kleparów)-Janów und 1 Stück für die Brassó-Haromszéker Localeisenbahn-Gesellschaft; reparirte Kessel 5 Stück für die Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Die landesbef. Maschinenfabrik der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft mit 59 neuen und 3 reparirten Kesseln, und zwar neue Kessel 26 Stück für die k. k. Oesterr. Staatsbahnen, 3 Stück für die k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft, 5 Stück für die k. k. priv. Südnorddeutsche Verbindungsbahn, 8 Stück für die Chemins de fer Ottoman, 4 Stück für die Gyula-Fehérvar-Zalathnaer Localbahn, 6 Stück für die a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn, 4 Stück für die priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, 1 Stück für Arnim Schwarz in Budapest, 2 Stück für die Bauunternehmung der Párdány-Zsombolyaer Localbahn; reparirte alte Kessel 3 Stück für die Neue Wr. Tramway-Gesellschaft.

Die Locomotivfabriks-Actiengesellschaft Krauss & Co. in Linz mit 20 neuen und 6 reparirten Kesseln, und zwar neue Kessel 4 Stück für die k. k. Oesterr. Staatsbahnen, 2 Stück für die Bauunternehmung der Localbahn Stramberg-Wernsdorf, je 1 Stück für das Eisenwerk Kladno der Prager Eisenindustrie-Gesellschaft, die Troppauer Zuckerraffinerie-Actiengesellschaft, die Gebrüder Grödel zum Betriebe einer Waldbahn, die Brünner Localeisenbahn-Gesellschaft, die fürstlich Schwarzenberg'sche Zuckerfabrik in Postelberg, für die Localbahn Innsbruck-Hall i. T. (Reservekessel) und für die k. k. priv. Böhm. Nordbahn-Gesellschaft, ferner 3 Stück für die k. k. Bosnabahn und 2 Stück für die Landesregierung in Sarajevo; reparirte Kessel 3 Stück für die Localbahn Innsbruck-Hall i. T. und je 1 Stück für die Dampftramway vorm. Krauss & Co., für die Salzkammergut-Localbahn und die Trifailer Kohlengewerke.

In den Werkstätten der verschiedenen Eisenbahnen wurden theils neu gebaute, theils, unter Auswechslung von mehr als 20 Percent der Kesseloberfläche, reparirte Kessel neu erprobt, und erscheinen die Werkstätten der k. k. Oesterr. Staatsbahnen in Linz mit 63, Wien 18, Gmünd 17, Lemberg 15, Neu-Sandez 13, Stryj 12, Pilsen 9, Knittelfeld 8, Bodenbach 7, Salzburg 6, Amstetten 5, Jägerndorf 5, Mähr.-Schönberg 4, Stanislau 3 und Spalato mit 3 Kesseln, zusammen mit 187 Kesseln; die Werkstätten der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft in Wien mit 41 Kesseln, Marburg 20 und Innsbruck mit 11 Kesseln, zusammen mit 82 Kesseln; die Werkstätten der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn in Nimburg mit 16 und in Jedlesee mit 2 Kesseln, zusammen mit 18 Kesseln; die Werkstätte der k. k. priv. Südnorddeutschen Verbindungsbahn in Reichenberg mit 2 Kesseln; die Werkstätte der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn in Komotau mit 6 Kesseln; die Werkstätte der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn in Aussig mit 6 Kesseln; die Werkstätte der k. k. priv. Böhm. Nordbahn-Gesellschaft in Böhm.-Leipa mit 1 Kessel; die Werkstätten der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn in Floridsdorf mit 32 Kesseln und in Mähr.-Ostrau mit 1 Kessel, zusammen mit 33 Kesseln; die Werkstätten der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft in Prag mit 12 Kesseln, in Simmering mit 20 Kesseln, zusammen 32 Kesseln; ferner noch die Werkstätte Carpano der Trifailer Kohlengewerkschaft mit 1 Kessel; die Heizhauswerkstätte der Bergbau- und Eisenhütten-Gewerkschaft in Witkowitz mit 2 Stück Kesseln; die Dampfkesselfabrik von St. Jaschka & Sohn mit 7 Kesseln; die Locomotivfabrik in Gross-Jedlersdorf mit 1 Kessel; die Werkstätte Klagenfurt der Oesterreichisch-Alpinen Montan-Gesellschaft mit 7 Stück Kesseln an der Gesammtsumme betheiligt.

Von diesen im Inlande neu erzeugten, bezw. reparirten Kesseln wurden geliefert 608 Stück für die diesseitige Reichshälfte, 8 Stück für Ungarn, 7 Stück für Bosnien und die Herzegowina und 8 Stück für das Ausland, welch' letztere von der landesbef. Maschinenfabrik der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft für „Chemin de fer Ottoman jonction Salonique-Constantinople“ erbaut wurden.

Von der Locomotivfabrik Krauss & Co. in München wurden geliefert 1 Kessel für Lajos Kriser in Galizien, 1 Kessel für das Werk Donawitz der Oesterreichisch-Alpinen Montan-Gesellschaft, 1 Kessel für die Rudolfshütte in Teplitz, 1 Kessel für die Sulkow-Zeche des Westböhmischen Bergbau-Actienvereines, 1 Kessel für die Trifailer Kohlengewerkschaft, 4 Kessel für die Bauunternehmung Sager, Doderer & Göhl, 2 Kessel für die Carl Emils-Hütte der Böhmischen Montan-Gesellschaft in Königshof, 1 Kessel für die Witkowitzer Bergbau- und Eisenhütten-Gewerkschaft und 1 Kessel für J. Bruckner & Söhne in Wien, somit zusammen 13 Kessel.

Ausser diesen 631 Erprobungen gelangten im Jahre 1895 in den Werkstätten und Heizhäusern der Eisenbahnen 550 Kessel zur Vornahme der Revisionsdruckproben, und zwar entfallen 211 Stück auf die k. k. Oesterr. Staatsbahnen, 101 Stück auf die priv. Oesterr.-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft, 69 Stück auf die k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft, 43 auf die k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, 31 auf die k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn, 31 auf die a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn, 17 auf die k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn, 10 auf die k. k. priv. Böhmische Nordbahn, 9 Stück auf die k. k. priv. Südnorddeutsche Verbindungsbahn, 7 auf die Witkowitzer Bergbau- und Eisenhütten-Gewerkschaft, 4 auf die Kahlenbergbahn, 3 auf die Dampftramway vorm. Krauss & Co. in Wien, je 2 Stück auf die Bauunternehmung Symborsky & Koller und die k. k. priv. Eisenbahn Wien-Aspang, die Donauregulirungs-Unternehmung Redlich & Berger, die Neue Wiener Tramway-Gesellschaft, die Salzkammergut-Localbahn und die Trifailer Kohlengewerkschaft,

schliesslich je 1 Stück auf die Localbahn Gross-Priesen—Wernstadt—Auscha, die Steyrthalbahn und auf die Kremsthalbahn.

Im Vergleiche zu den im Jahre 1894 vorgenommenen Erprobungen wurden im Jahre 1895 um 85 Stück Druckproben mehr, hingegen um 60 Stück Revisionsdruckproben weniger vorgenommen.

Inland.

Parlamentarisches.

Die in der 474. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 14. April Seitens des Abgeordneten Pernerstorfer und Genossen an den Herrn Eisenbahnminister gerichtete Interpellation, betreffend die Verwaltung der Pensionsfonds der Eisenbahnen, lautet:

Der Herr Eisenbahnminister hat in der Specialdebatte beim Budgetcapitel „Eisenbahnministerium" die Aeusserung abgegeben, dass den Eisenbahn-Verwaltungen, welche bedeutende Zahlungen zu ihren Pensionsfonds leisten, ein gewisses Recht und ein gewisser Einfluss auf die Verwaltung dieser Fonds gewahrt werden muss. Wie die Zeitschrift „Das Flugrad", Centralorgan des Verbandes der Beamten, Hilfsbeamten und Unterbeamten der österreichischen Eisenbahnen, in Nr. 7 ausführt, haben die Bahnverwaltungen nicht nur ein gewisses Recht und einen gewissen Einfluss, sondern das alleinige Recht und den alleinigen Einfluss auf die Verwaltung ihrer Pensionsfonds, während den Eisenbahn-Bediensteten, trotzdem sie mindestens so viel, zumeist aber mehr als die Eisenbahn-Verwaltungen in die Pensionsfonds einzahlen, gar kein Recht und nicht der geringste Einfluss auf die Verwaltung dieser Fonds zustehen. In Erwägung, dass ein derartiger Zustand dem Rechtsgrundsatze, wonach gleiche Pflichten auch gleiche Rechte bedingen, nicht entspricht; in fernerer Erwägung, dass, wie in der Zeitschrift „Das Flugrad" ebenfalls ausgeführt wurde, auch das Recht eines Eisenbahn-Bediensteten auf Altersversorgung nicht über jeden Zweifel erhaben, vielmehr in jeder Beziehung illusorisch ist, stellen die Gefertigten an den Herrn Eisenbahnminister die Anfrage:

„Sind Seiner Excellenz diese der Rechtsgleichheit und Rechtssicherheit nicht entsprechenden Zustände bei den Pensionsfonds der Eisenbahn-Verwaltungen bekannt und gedenkt Seine Excellenz einen Gesetzentwurf über die Altersversorgung der Staats- und Privateisenbahn-Bediensteten einzubringen, welcher diese ähnlich wie die Kranken- und Unfallversicherung regelt?"

Im Falle die Einbringung einer derartigen Gesetzesvorlage vorläufig nicht beabsichtigt ist, stellen die Gefertigten weiter die Anfrage:

„Was gedenkt Seine Excellenz zu veranlassen, damit den Eisenbahn-Bediensteten ein entsprechender Einfluss auf die Verwaltung ihrer Pensionsfonds gewahrt und ihnen die Möglichkeit geboten werde, die von ihnen wegen Regelung der Pensionsverhältnisse vorgebrachten Wünsche der Realisirung zuzuführen?"

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Buschtěhrader Eisenbahn. (Linie Prag—Eger: Ladegeleise-Verlängerung und Verlegung einer Brückenwaage in Königsberg - Maria Kulm.) In der Station Königsberg - Maria Kulm wird das Verladegeleise verlängert und die bei der Briquettsfabrik der Königsberger Kohlengewerkschaft bestehende Brückenwaage verlegt. [1. April, Z. 2987/I.]

Böhmische Nordbahn. (Linie Bodenbach—Warnsdorf: Bauliche Veränderungen in Ebersdorf-Markersdorf.) In der Station Ebersdorf-Markersdorf wird behufs Beschaffung einer Naturalwohnung für zwei Beamte ein Wohngebäude hergestellt, ferner werden an dem bestehenden Aufnahmsgebäude Adaptirungen vorgenommen und ein Nebengebäude wie auch ein Vorrathsschuppen verlegt. [24. März, Z. 2679/I.]

— (Linie Prag—Georgswalde-Ebersbach: Verladeplatz in Stranov-Krnsko.) Die Erweiterung des Verladeplatzes in der Station Stranov-Krnsko wurde genehmigt. [24. März, Z. 2702/I.]

K. k. Staatsbahnlinie Halicz—Ostrów (Tarnopol). (Wasserleitung in Podwysokie: Politische Begehung und Enteignungsverhandlung.) Die k. k. Statthalterei in Lemberg hat die politische Begehung und Enteignungsverhandlung hinsichtlich des Projectes für die Herstellung einer Wasserleitung zu den Wasserstationsbrunnen der Station Podwysokie für den 22. April anberaumt, und wurde mit der Leitung der Commission der k. k. Statthaltereirath Leopold Morawetz betraut. [G.-I.-Z. 6656.]

Projectirte Localbahn Aschach a. d. Donau-Neufelden. (Anordnung der Trassenrevision.) Die k. k. Statthalterei in Linz hat hinsichtlich des von Josef Zauneggér in Grieskirchen vorgelegten Vorprojectes für eine normalspurige Localbahn von der Station Aschach a. d. Donau der Wels-Aschacher Localbahn nach der Station Neufelden der Mühlkreisbahn die Trassenrevision auf den 21. April anberaumt. [E.-M.-Z. 3626.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Elektrische Bahn Teplitz-Eichwald. (Bau- und Betriebslänge.) Die Längen der elektrischen Bahn Teplitz-Eichwald wurden behördlich festgestellt, und beträgt die Baulänge vom Anfangspunkte des Hauptgeleises in Teplitz bis Ende der Station Ober-Eichwald 8·371 km, die Betriebslänge von Mitte der Wartehalle der Station Teplitz-Schulplatz bis Mitte des Aufnahmsgebäudes der Endstation Ober-Eichwald 8·203 km.

Die Lage der einzelnen Stationen und Haltestellen, sowie deren Nivellette-Côte ist folgende:

Name der Stationen und Haltestellen	Angabe, ob Station oder Haltestelle	Lage bei Kilometer	Schienenhöhe in Meter
Teplitz-Schulplatz	Station	0·000	233·54
Bahnhof A.T.E.	Haltestelle	0·509	227·76
Turnerpark	„	1·260	220·80
Lindenstrasse	facultativ Haltestelle	1·645	223·90
Stefaniestrasse	„	2·030	227·12
Neumühle	„	2·612	237·47
Weisskirchlitz	„	3·341	263·29
Klein-Augezd Kreuzschänke	„	4·912	297·07
Zuckmantel	„	5·396	318·73
Rudolfshütte	facultativ Haltestelle	5·869	328·99
Tischau	„	6·167	337·74
Nieder-Eichwald	„	7·041	355·66
Ober-Eichwald	Station	8·203	398·79

[G.-I.-Z. 4192.]

Schleppgeleise des bürgerlichen Brauhauses in Pilsen. (Locomotivprüfung.) Am 10. December 1895 fand die technisch-polizeiliche Prüfung einer für die Schleppgeleise der bürgerlichen Brauerei in Pilsen bestimmten Secundär-Tenderlocomotive statt, welche nach dem mit Handelsministerial-Erlass vom 19. December 1894, Z. 69.513, genehmigten Typenplane in der Locomotivfabrik zu Wiener-Neustadt gebaut worden war. Sie führt den Namen „Gambrinus 1842" und ist mit der Fabriksnummer 3842 versehen. Der Kessel wurde der vorgeschriebenen Probe unterzogen. Die Maschine hat drei Achsen, von denen die zweite die Triebachse ist. Laufachsen sind keine vorhanden, und liegen alle Achsen vor der Feuerbüchse. Die drei Achsen sind mit einander gekuppelt. Die Maschine hat horizontale aussenliegende Cylinder, innenliegende Frames; die Umsteuerung zeigt die Construction nach Allan, ist aussenliegend und geschieht mit Hebel. Das Kesselgewicht wird durch sechs Blattfedern auf die Achsen übertragen. Die Wasserkasten sind beiderseits ober den Frames. Der Kessel hat vollständige Armatur. Die Maschine hat ausserdem variable Blaserohre, Hilfsgebläse, zwei Injectoren, Sandstreuapparat für beide Richtungen, Funkenfänger mit Sieb und Spindelbremse, auf die zweite und dritte Achse wirkend etc. Die Spurweite ist normal. Das Totalgewicht beträgt 30 t im ausgerüsteten Zustande. Die Probefahrt fand auf der Südbahnstrecke Wr.-Neustadt—Neunkirchen statt, und wurde hiebei eine Maximalgeschwindigkeit von 60 km und eine durchschnittliche von 43 km bei der Vorwärts- und 37 km bei der Rückwärtsfahrt in der Stunde erzielt. Im Hinblicke auf dieses günstige Ergebniss wurde diese Maschine dem Zugförderungsdienste auf den Geleisen der bürgerlichen Brauerei in Pilsen übergeben. [Z. 1898/I.]

Nachrichten aus Ungarn.

Eisenbahnprojecte. (Ertheilung von Vorconcessionen.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat den Nachbenannten die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten im Sinne der bestehenden Normen für nachfolgend bezeichnete Eisenbahnlinien ertheilt:

1. Mit Erlass vom 18. März, Z. 5652, dem Franz Réthey und der Budapester Firma Jakob Lathesz & Comp. für
   a) eine aus dem Weichbilde der kgl. Freistadt Györ (Raab) bis zum Donauhafen der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft führende,
   b) eine vom Ausgangspunkte der Linie a) aus mit Benützung entsprechender Strassenzüge zum Bahnhofe der Linien Budapest—Györ—Bruck a. d. L. (—Wien) und Györ—Kis-Czell—Szombathely (Steinamanger)—Fehring (Graz) der kgl. Ungarischen Staatsbahnen, ferner der Eisenbahn Györ-Sopron (Oedenburg)-Ebenfurth führende Linie als Hauptbahn,
   c) eine von einem geeigneten Punkte der Linie b) abzweigende, einerseits bis zur Jägerkaserne,
   d) andererseits bis zum Comitatshause führende Flügelbahn der Hauptlinie,

   sämmtliche Linien als Strasseneisenbahnen mit elektrischem Betriebe, auf die Dauer eines Jahres.
2. Mit Erlass vom 18. März, Z. 6005, dem Grossgrundbesitzer Baron Hermann Popper de Podraghyi für eine von der Station Csácza der Hauptlinie (Oderberg)—Czácza—Kassa (Kaschau) der Kaschau-Oderberger Eisenbahn abzweigende, bis Thuroczfalva führende und von dort aus bis zur österr.-ungarischen Landesgrenze, und zwar einerseits bis zum Lemesna-Gebirge, andererseits bis zum Komeczna-Gebirge führende normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.
3. Mit Erlass vom 18. März, Z. 7651, dem Einwohner von Ujvidék (Neusatz), Grafen Hermann Leiningen, für eine von der Station Nagy-Becskerek der Linien Nagy-Becskerek—Nagy-Kikinda der gleichnamigen Actiengesellschaft, ferner der Linien Nagy-Becskerek—Zsombolya (Hatzfeld) und Nagy-Becskerek—Pancsova der Torontáler Comitats-Localbahn-Actiengesellschaft (sämmtliche drei Linien im Betriebe der kgl. Ungarischen Staatsbahnen) ausgehende und diese über Tót-Aradácz und die Gemarkung der Gemeinde Szerb-Aradácz nach Ueberbrückung der Theiss mit der gleichfalls vom Grafen Hermann Leiningen projectirten Localbahn Ó-Becse—Titel—Zsabja—Ujvidék in deren zukünftigen Station Zsabja (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 151 ex 1895, Vorconcession Post 1) verbindende normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.

Budapester Strasseneisenbahn-Actiengesellschaft für Strassenbahnen (derzeit noch) mit Pferdebetrieb. (Beginn des elektrischen Betriebes.) Die Umgestaltung im Bereiche der bisher ausschliesslich nur mit Pferdekraft betriebenen, nunmehr aber auf elektrischen Betrieb einzurichtenden Linien der Budapester Strasseneisenbahn-Gesellschaft für Strassenbahnen mit Pferdebetrieb ist bereits soweit vorgeschritten, dass auf der ersten Fahrlinie „Staatsbahnhof—Neupest" in den ersten Tagen des Monates Mai, auf den ins Programm aufgenommenen weiteren vier Fahrlinien, und zwar Carlskaserne—Altofen, Carlskaserne—Auwinkel, Kettenbrücke—Altofen und Kettenbrücke—Auwinkel, successive im Laufe des Monates Mai der elektrische Betrieb aufgenommen werden wird (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 34 und 131 ex 1895). Nachdem hiemit die erste Bauperiode bis zum 1. Juni vollständig beendet sein wird, wird nunmehr zur Durchführung des Programmes, betreffend die zweite Bauperiode, welche das gesammte Netz am linken Donauufer in sich schliesst, geschritten werden. Mit Rücksicht auf die Verfügungen, welche anlässlich der Ausstellung Seitens der Hauptstadt getroffen wurden, wird die Direction in der zweiten Hälfte des Jahres sich auf die Ausführung der Hochbauten und Beschaffung der noch nöthigen Waggons (vergl. Verordgs.-Bl. Nr. 131 ex 1895) und Maschinen beschränken. Diese Dispositionen setzen die Gesellschaft in die Lage, sämmtliche Umgestaltungsarbeiten für den elektrischen Betrieb noch vor der festgesetzten Frist, welche mit Ende des Jahres 1898 abläuft, und zwar schon im Sommer des nächsten Jahres zu bewerkstelligen. — Die ausserordentliche Generalversammlung vom 19. October 1895 (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 131 ex 1895) hat die Direction bevollmächtigt, die zur Durchführung dieses umfangreichen Bauprogrammes nöthigen Mittel im Wege der Emission neuer Actien zu beschaffen, doch hat letztere bisher nur in geringem Masse von dieser Vollmacht Gebrauch gemacht und insgesammt Actien im Betrage von zwei Millionen Gulden Nominale emittirt, nunmehr aber über Vorschlag des General-Directors Heinrich Jellinek beschlossen, weitere 10.000 Stück Actien im Nominalbetrage von einer Million Gulden zu emittiren, deren Bezug den Actionären in der Weise gesichert wird, dass denselben nach je vier Actien oder Genussscheinen eine neue Actie zum Course von 205 fl. ausgefolgt wird, wofür das Bezugsrecht bis 25. April auszuüben ist.

Ausland.

Deutsches Reich. (Eröffnung von Stationen und Haltestellen im Monate Jänner.) Im Deutschen Reiche wurden im Laufe des Monates Jänner folgende Stationen und Haltestellen eröffnet:

a) In Preussen: Am 1. Jänner die Haltestelle Spirokeln zwischen den Stationen Sodehnen und Darkehmen im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Königsberg i. Pr. auch für die unbeschränkte Abfertigung von Vieh; die Station Preussen zwischen den Stationen Zeche Gneisenau bei Derne und Lünen der Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn-Gesellschaft für den Wagenladungsverkehr der angeschlossenen Zeche Preussen I; Eil- und Stückgüter, Leichen, lebende Thiere und Fahrzeuge, sowie auch Sendungen, zu deren Auf- oder Entladung besondere Einrichtungen erforderlich sind, desgleichen Güter anderer Absender oder Empfänger werden nach und von der Station Preussen nicht befördert; die Personenhaltestelle Heisingen im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Essen für den Güterverkehr (Eilgut, Frachtstückgut und Wagenladungen); ferner die Haltestelle Ziegenberg zwischen den Stationen Horn und Gr.-Gemmern im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Königsberg i. Pr. für den Güterverkehr in Wagenladungen mit Ausschluss von Fahrzeugen und Sprengstoffen; am 10. Jänner der Haltepunkt Mädewald zwischen den Stationen Stonischken und Jon-Kugeleit im Bezirke der königl. Eisenbahn-Direction zu Königsberg i. Pr. für den beschränkten Personen- und Gepäcksverkehr; am 25. Jänner die Haltestelle Steffenswalde zwischen den Stationen Kraplau und Geierswalde im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Königsberg auch für den Stückgut- und Viehverkehr.

b) In Württemberg: Am 20. Jänner die Haltepunkte Walheim und Klingenberg der kgl. Württembergischen Staatseisenbahnen, welche bisher für den Personenverkehr und für die Abfertigung von Reisegepäck in beschränktem Umfange eingerichtet waren, auch für die Abfertigung von Expressgut im internen württembergischen Verkehre; gleichzeitig wurde die Beschränkung in der Abfertigung von Reisegepäck aufgehoben.

Preussen. (Schliessung der Güterabfertigungsstelle Mülheim a. Rh.) Am 1. April wurde die Güterabfertigungsstelle Mülheim a. Rh. (K.M.) im Directionsbezirke Elberfeld für den gesammten Eil- und Frachtgutverkehr (einschliesslich Leichen, lebende Thiere und Fahrzeuge) geschlossen. Von dem genannten Tage ab kommt für die bisherige Station Mülheim a. Rh. (B.M.) die zulässige Bezeichnung B.M. für den Güterverkehr in Wegfall.

— (Schliessung der Güternebenstelle Preussisch-Friedland.) Die zur Station Linde im Directionsbezirke Danzig gehörige Güternebenstelle Preussisch-Friedland wird am 15. Mai wegen mangelnden Verkehrsbedürfnisses geschlossen.

— (Aenderung von Stationsnamen.) Der Name der an der Bahnstrecke Hagen—Vörde im Directionsbezirke Elberfeld gelegenen Station Kükelhausen ist in „Küekelhausen" abgeändert worden.

— (Aenderung der Verkehrs-Inspections-Bezirke.) Die Theilstrecke Benau—Christianstadt der Nebenbahn Sorau-Benau-Christianstadt (Directionsbezirk Breslau) wurde am 1. April von dem Bezirke der Verkehrs-Inspection Görlitz abgezweigt und dem Bezirke der Verkehrs-Inspection Glogau zugetheilt.

Schweiz. (Internationaler Wettbewerb zur Erlangung von Entwürfen für die Anlage der Jungfraubahn.) Die wissenschaftliche Commission der Jungfraubahn hat in der Zeitschrift „Schweizer Bahnen" vom 22. Februar 1896

eine Preisausschreibung erlassen, durch welche die hervorragendsten Techniker und bedeutendsten und leistungsfähigsten Firmen zu einem internationalen Wettbewerb eingeladen werden, damit der genannten Hochgebirgsbahn die besten technischen Entwürfe und die besten Lösungen einer Reihe von Problemen, welche bei der Anlage, beim Bau und Betrieb dieser Bahn in Betracht kommen, zur Verfügung gestellt werden. Die Ausschreibung lautet wie folgt:

Internationaler Wettbewerb zur Erlangung von Entwürfen für die Anlage der Jungfraubahn.

Die für die Vorbereitung des Baues der Jungfraubahn bestellte wissenschaftliche Commission setzt hiemit Preise aus im Gesammtbetrage von 30.000 Frcs. für die besten Lösungen einer Reihe von Fragen, welche beim Bau und Betrieb dieser Bahn in Betracht fallen.

Die wesentlichsten der in Frage kommenden Punkte sind:

I. Bei der Anlage der Bahn:

a) das Tunnelprofil ohne und mit Ausmauerung; der Unter- und Oberbau; Laufschienen, Zahnstangen, Weichen und Kreuzungen;

b) das zur Uebertragung der elektrischen Betriebskraft zu wählende System; Einrichtung der Primärstationen, der Fernleitung und der secundären Stationen; System der Vertheilung der Betriebskraft in der Stromleitung entlang der Bahn; Sicherung gegen atmosphärische Störungen des Betriebes;

c) die Fahrzeuge des elektrischen Betriebes mit allen nöthigen Sicherheitsvorrichtungen;

d) Project für den Bau eines Stations- und Restaurationsgebäudes der Station Eigergletscher;

e) Bau und Ausrüstung der Galeriestationen;

f) Project einer grösseren Clubhütte für etwa 50 Clubisten auf Mönchjochstation;

g) Elevator von etwa 100 m Höhe und 8 m Durchmesser, mit Treppen versehen, auf den Gipfel der Jungfrau.

II. Bei der Ausführung des Baues:

a) die Tunnelbohrung: Bohrmaschinen mit elektrischem Betrieb, Sprengmaterial, Ventilation;

b) das Wegschaffen des Ausbruchmaterials (Schutterung);

c) vorsorgliche Massnahmen für die Erhaltung von Gesundheit und Leben der Arbeiter; Typen von ambulanten Baracken.

III. Beim Betrieb der Bahn:

a) Massnahmen und Einrichtungen, welche unter den gegebenen Verhältnissen den continuirlichen Betrieb sichern, bezw. Störungen verhindern;

b) Art der elektrischen Beleuchtung des Tunnels, der Wagen und der Stationen;

c) elektrische Beleuchtung der Wagen und der Stationen; Vorkehrungen zum Schutze der Reisenden und des Betriebspersonals.

Hiezu ist zu bemerken:

Von diesen Fragen können einzelne oder mehrere im Zusammenhang durch einen oder mehrere Bewerber (collectiv) gelöst werden; ebenso ist die Einreichung der Lösung weiterer Fragen, welche das Jungfraubahn-Unternehmen wesentlich fördern könnten, zulässig.

Die wissenschaftliche Commission prüft, unter eventuellem Beizug von Experten, die eingegangenen Arbeiten und entscheidet über die Prämiirung oder Nichtprämiirung derselben. Die Resultate der Prüfung werden öffentlich bekannt gemacht.

Mit der Preisvertheilung erhält die Jungfraubahn-Gesellschaft das Recht, die prämiirten Lösungen ohne weitere Entschädigung für sich zu verwenden; im Uebrigen bleibt das gewerbliche Urheberrecht den Bewerbern. Nicht prämiirte Lösungen werden den Verfassern wieder zugestellt.

Für die Lösung der gestellten Fragen sind die nachstehenden Angaben massgebend:

Die Maximalsteigung der Bahn beträgt 25 Percent, die Spurweite 1 m, der kleinste Krümmungsradius ist 100 m, der kleinste Ausrundungsradius 500 m, die grösste Fahrzeugbreite 2·50 m und die grösste Höhe 3 m, die zulässige Fahrgeschwindigkeit 7—10 km pro Stunde. Die Wasserkräfte zum elektrischen Betrieb (etwa 5000 HP) werden den Lütschinen entnommen. Von den Turbinenanlagen bis zum Anfangspunkt der Bahn bei der kleinen Scheidegg ist die Entfernung etwa 8 km, von diesem bis zum Tunneleingang etwa 2·5 km; der Tunnel hat eine Länge von 10 km.

Die Bewerber haben ihre Lösungen durch Zeichnungen, eventuell Modelle zu erläutern, sowie entsprechende Kostenberechnungen beizufügen.

Als Endtermin für die Eingabefrist wird der 1. August 1896 festgesetzt.

Nähere Auskunft wird ertheilt in dem Bureau der Jungfraubahn, Zürich, Bahnhofstrasse 10, von wo auch die generellen Pläne, die Resultate der geologischen Untersuchungen, die genaueren Angaben der benutzbaren Wasserkräfte bezogen werden können.

Die wissenschaftliche Commission der Jungfraubahn besteht ausser dem Unterzeichneten aus folgenden Mitgliedern: Ingenieur-Top. Prof. Becker, Oberstlieutenant im Schweizerischen Generalstab, Zürich; H. Brack, technischer Director der Schweizerischen Nordostbahn, Zürich; Prof. Golliez, Geologe, Lausanne; Dr. Maurer, Meteorologe, Zürich; Dr. L. von Salis-Guyer, Prof. der Rechte, Basel; Dr. Schmid Director des Eidgenössischen Gesundheitsamtes, Bern; Schriftsteller G. Strasser, Pfarrer in Grindelwald; Ingenieur E. Strub, Inspector der Wengernalp- und Berner Oberlandbahnen, Interlaken; Prof. Dr. Walder-Meyer, Redacteur der „Alpina", Zürich; Dr. Weber, Prof. der Physik am Eidgenössischen Polytechnikum, Zürich; Dr. Wrubel, Bergwerks-Ingenieur, Zürich.

Zürich, den 15. Februar 1896.

Namens der Jungfraubahn-Commission:
Der Präsident: Guyer-Zeller.

Russland. (Ekaterinenbahn, sowie Fusionirung der Losowo-Sebastopol und Kursk-Charkow-Asow-Eisenbahn.) Nach Bekanntmachung der Central-Betriebs-Direction der Kaiserl. Russischen Staatsbahnen ist auf Anordnung des Ministers der Verkehrsanstalten der Betrieb der Linie Nischnedneprowsk—Sinelikowo der Losowo-Sebastopol-Eisenbahn, sowie der Linien Konstantinowka—Nikitowka—Rostow und Konstantinowka—Jassinowataja der Kursk-Charkow-Asow-Eisenbahn vom 1./13. Februar a./n. St. 1896 dem Verwaltungsbereiche der Ekaterinen-Eisenbahn zugewiesen. Ferner wurden von demselben Tage ab die Kursk-Charkow-Asow, Losowo-Sebastopol und Dschankoj-Feodossija-Eisenbahnen, mit Ausnahme der vorbezeichneten, in den Verwaltungsbereich der Ekaterinen-Eisenbahn übergegangenen Strecken, in eine Eisenbahn unter der Bezeichnung „Kursk-Charkow-Sebastopol-Eisenbahn" verschmolzen. Der Sitz der Betriebsdirection der letztgenannten Eisenbahn befindet sich in Charkow.

— (Eröffnung der Zweigbahn Talowaja-Kalatsch-Sloboda.) Am 13./25. Jänner wurde die nach Kalatsch-Sloboda führende Zweigbahn der Südostbahn eröffnet, die an die Station Talowaja (der Hauptlinie Balaschow-Charkow) Anschluss hat. An dieser Zweigbahn liegen folgende Stationen, deren Entfernung von Talowaja aus berechnet ist: Buturlinowka 38 Werst, Worobjewka 68 Werst und Kalatsch-Sloboda 88 Werst.

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd.

Abfahrten ab Triest in der Woche vom 17. bis zum 23. April.

Adriatischer Dienst.

17. April, um 7 Uhr Früh: Dampfer „Sultan", Capitän A. Petris, nach Dalmatien bis Spizza, mit Berührung von Isola, Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Traù, Spalato, Carober, Milnà, Cittavecchia, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Curzola, Orebich, Terstenik, Meleda, Gravosa, Ragusavecchia, Castelnnovo, Teodo, Perasto, Risano, Perzagno, Cattaro und Budua. Ueberschiffung in Gravosa auf die Dampfer der Gesellschaft Ragusa-Metkovich nach Giupana, Slano, Canosa, Calamota, Isola di Mezzo und auf Verlangen nach Stagno grande.

17. „ um Mitternacht: Dampfer „Carlotta", Capitän M. Zurich, nach Venedig.

18. „ um 7 Uhr Früh: Dampfer „Delfino", Capitän G. Sucich, nach Dalmatien und Metkovich, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Postire, Pucischie, Macarsca, Gradaz und Fort-Opus. Ueberschiffung in Metkovich auf die Dampfer der Gesellschaft Ragusa-Metkovich nach Crkovice, Drace, Stagno piccolo und auf Verlangen nach Stagno grande.

20. „ um Mitternacht: Dampfer „Massimiliano", Capitän R Mayer, nach Venedig.

21. „ um 7 Uhr Früh: Dampfer „Danubio", Capitän L. Soich, nach Dalmatien bis Cattaro, mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Zaravecchia, Zlarin, Sebenico, Spalato, Milnà, Lesina, Curzola, Gravosa, Castelnuovo (Megline), Perasto, Risano und Perzagno. Ueberschiffung in Gravosa auf die Dampfer der Gesellschaft Ragusa-Metkovich nach Giupana, Slano, Canosa, Calamota, Isola di Mezzo und auf Verlangen nach Stagno grande.

22. April. um 7 Uhr Früh: Dampfer „Najade", Capitän P. Badessich, nach Dalmatien und Metkovich, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Almissa, Macarsca, S. Giorgio di Lesina, Trapano und Fort-Opus, überdies S. Martino und Gelsa auf der Rückfahrt: Anschluss in Pola nach Cherso, Rabaz, Abbazia, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Valcassione und Porto Manzo. Ueberschiffung in Metkovich auf die Dampfer der Gesellschaft Ragusa-Metkovich nach Crkovice, Drace, Stagno piccolo und auf Verlangen nach Stagno grande.

22. „ um Mitternacht: Dampfer „Carlotta", Capitän M. Zurich, nach Venedig.

23. „ um 6 Uhr Abends: Dampfer „Metkovich", Capitän A. Scarpa, Eildampfer nach Cattaro, mit Berührung von Pola, Zara, Spalato und Gravosa.

Levante- und Mittelmeer-Dienst.

19. April, um 7 Uhr Früh: Dampfer „Galatea", Capitän P. Komnenovich, nach Smyrna, mit Berührung von Fiume, Corfu, Patras, Zante, Cerigo, Canea, Rethymo, Candien, Vathy, Cesmè und Khios, Ueberschiffung in Smyrna nach Mytilene.

19. „ um 11 Uhr Vormittags: Dampfer „Leda", Capitän C. Cosciancich, nach Thessalien und Constantinopel mit Berührung von Lussinpiccolo, Spalato, Gravosa, Cattaro, Antivari, Dulcigno, S. Giov. di Medua, Durazzo, Valona, Santi Quaranta, Corfu, Santa Maura, Argostoli, Catacolo, Calamata, Piräus, Volo, Salonich, Cavalla, Lagos, Dedeagatsch, Dardanellen, Gallipoli und Rodosto. Ueberschiffung in Corfu nach Sajada, Parga, Santa Maura, Prevesa und Salaghora.

22. „ um Mittag: Dampfer „Cleopatra", Capitän . . . ., nach Alexandrien, mit Berührung von Brindisi und Ueberschiffung in Alexandrien nach Port Said, Jaffa, Beyruth, Larnaca und Rhodus.

22. „ um 4 Uhr Nachmittags: Dampfer „Calipso", Capitän L. Barichievich, nach Alexandrien mit Berührung von Fiume, Corfu und Patras. Ueberschiffung in Alexandrien nach Port Said, Jaffa, Caifa, Beyruth, Tripolis, Lattakia, Alexandrette, Mersina, Larnaca, Limasol und Rhodus.

23. „ um 11 Uhr Vormittags: Dampfer „Pandora", Capitän C. Androvich, nach Constantinopel und Odessa, mit Berührung von Brindisi, Santi Quaranta, Corfu, Patras, Piräus und Dardanellen. Ueberschiffung in Constantinopel nach Ineboli, Samsun, Kerasund, Trapezunt, Batum und Kustendjeh. Für Passagiere und Werthsachen Ueberschiffung in Corfu nach Albanien, in Piräus nach Thessalien und in Constantinopel nach Varna und Burgas.

Dienst nach Ostindien, China und Japan.

20. April, um 4 Uhr Nachm.: Dampfer „Gisela", Capitän G. de Grisogono, nach Indien, China und Japan, mit Berührung von Port Said, Suez, Aden, Kurrachee, Bombay, Colombo, Penang, Singapore, Hongkong, Shanghai und Kobe.

3. Mai, um Mittag: Dampfer „Imperator", Capitän G. Nicolich, nach Bombay, mit Berührung von Brindisi, Port Said, Suez und Aden. Anschluss in Bombay nach China und Japan bis Kobe. Die Ladung nach Madras und Calcutta wird in Colombo auf den Dampfer der Zweiglinie Colombo—Madras—Calcutta überschifft.

Ohne Haftung für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Contumaz-Massregeln.

Verschiedene Mittheilungen.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. (Vereins-Kilometerzeiger.) Zu den bestehenden Vereins-Kilometerzeigern sind die nachstehend verzeichneten Nachträge herausgegeben worden:

Nachtrag I zum Kilometerzeiger Nr. 37 (Kgl. Eisenbahndirection Erfurt und Halle);

Nachtrag IV zum Kilometerzeiger Nr. 78 (K. k. priv. österr. Südbahn);

Nachtrag V zum Kilometerzeiger Nr. 74 (K. k. Oesterr. Staatsbahnen);

Nachtrag VII zum Kilometerzeiger Nr. 54 (Kgl. Württembergische Staatseisenbahnen);

Nachtrag XIII zum Kilometerzeiger Nr. 82 (Kgl. Ungar. Staatseisenbahnen) und

Nachtrag X zur „Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern".

Durch den Nachtrag I zum Kilometerzeiger Nr. 37 werden die Kilometerzeiger Nr. 44, 49 und 50 (Saal-, Weimar-Geraer- und Werra-Eisenbahn) aufgehoben.

Verlosungen.

Am 1. April:

Gailthal-Bahn Arnoldstein-Hermagor. 4 pCt. Prioritätsobligationen (Rückzahlung ab 1. Juli).

Kaschau-Oderberger Eisenbahn. 4 pCt. Goldprioritäten v. J. 1891 (Rückzahlung ab 1. Juli).

Neutitscheiner Localbahn. 5 pCt. Prioritäten (Rückzahlung ab 1. Juli).

Ungar. 4½ pCt. Investitionsanleihe v. J. 1888 (Rückzahlung ab 1. Juli).

Ungarische 4½ pCt. Staatseisenbahn-Silberanleihe (Rückzahlung ab 1. Juli).

Ungarische Westbahn. 5 pCt. Prioritäten (Rückzahlung ab 1. October)

Am 11. April:

Böhmische Nordbahn. 4 pCt. Goldprioritäten (Rückzahlung ab 1. Juli)

Turnau-Kralup-Prager Eisenbahn. 5 pCt. Prioritäten (Rückzahlung ab 1. Juli).

Am 15. April:

Krakau Oberschlesische Eisenbahn. 4 pCt. Prioritätsactien und 4 pCt. Obligationen (Rückzahlung ab 1. Juli.)

Rückzahlungen.

Ab 1. Mai:

Erzherzog Albrecht-Bahn. 5 pCt. Silberprioritäten, I. Em., 5 pCt. Goldprioritäten, I. Em. und 4 pCt. Silberprioritäten, Em. 1890 (verlost am 2. November 1895).

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. 5 pCt. Silberprioritäten v. J. 1872 (verlost am 1. Februar).

Oesterr. Nordwestbahn. 5 pCt. Prioritätsobligationen, lit. B (verlost am 31. October 1895).

Südbahn-Gesellschaft. Actien und 4 pCt. Prioritäten (verlost am 2. December 1895).

Coupons-Einlösungen.

Ab 1. Mai:

Erzherzog Albrecht-Eisenbahn. 5 pCt. Prioritäten. I. Em. fl. 7.50 Silber; II. Em. Frcs. 12·50 Gold. — 4 pCt. Stücke zu fl. 1000 und zu fl. 200, Coupon fl. 20.—, resp. fl. 4.— Silber.

Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. 4 pCt. Prioritäten. Stücke zu Mk. 10.000, Mk. 200; Stücke zu Mk. 400 Mk. 8.— Gold.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. 5 pCt. Silber-Prioritätsobligationen v. J. 1872, fl. 7.50 Silber. — 4 pCt. Silberprioritäten v. J. 1887, für je fl. 100 Capital fl. 2.— Silber.

Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahn. 4 pCt. Prioritätsobligationen v. J. 1884, steuerpflichtig, fl. 5.40 Silber; steuerfrei, fl. 6.— Silber. — Actien, fl. 5.— Silber und Superdividende.

Oesterr. Nordwestbahn. 5 pCt. Prioritätsobligationen lit. B. fl. 5.— Silber.

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. 5 pCt. Prioritäten I. und II. Em. Mk. 10.— Gold. — Em. 1883, Stücke zu Mk. 2000 und zu Mk. 400, Coupons Mk. 40.—, resp. Mk. 8.— Gold. — 3 pCt. Em. 1895, Stücke zu Mk. 10.000, 2000, 1000, 200, Coupons Mk. 150.—, 30.—, 15.—, 3.—.

Südbahn-Gesellschaft. 4 pCt. Prioritäten, Em. 1885, Stücke zu Mk. 2000 und zu Mk. 400, Coupons Mk. 40.—, resp. Mk. 8.— Gold.

Generalversammlungen.

21. April. Kremsthalbahn.
27. „ Bozen-Meraner Bahn.
28. „ Aussig-Teplitzer Bahn.
29. „ Eisenbahn Wien-Aspang.
29. „ Austro-Belgische Eisenbahn.
30. „ Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft.
30. „ Erste Eisenbahnwagen-Leihgesellschaft.
30. „ Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahn.
5. Mai. Localbahn Swoleňowes-Smečna.
8. „ Mühlkreisbahn.
13. „ Erste ungarisch-galizische Eisenbahn.
13. „ Buschtěhrader Eisenbahn.
13. „ Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterr. Lloyd.
17. „ Vereinigte Arader und Csanader Eisenbahn-Actiengesellschaft.

Personal-Nachrichten.

Seine k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 11. April 1896 dem Präsidenten des Verwaltungsrathes der Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterreichischen Lloyd, Sectionschef a. D. Victor Freiherrn v. Kalchberg das Comthurkreuz des Franz Josef-Ordens mit dem Sterne und dem Mitgliede dieses Verwaltungsrathes Fortunato Vivante taxfrei den Orden der Eisernen Krone dritter Classe allergnädigst zu verleihen geruht.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Directer Personen- und Gepäcksverkehr mit England.

Druckfehler-Berichtigung.

Die im Verordnungs-Blatte vom 4. April 1896, Nr. 38, auf Seite 713 für obigen Verkehr angeführten Gepäckstaxen sind nicht für je 100 kg, sondern für je **10 kg** des (Gepäcks-)Uebergewichtes anzuwenden.

Wien, am 16. April 1896.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Einführung je eines Nachtrages IV zum Localgütertarife, Theil II, Heft 1, 2 und 3, giltig vom 1. Jänner 1896.

Mit Giltigkeit vom 1. Juni 1896, beziehungsweise vom Tage der Eröffnung der Localbahn Schwarzenau-Zwettl gelangt zum Localgütertarife Theil II, Heft 1, 2 und 3, giltig vom 1. Jänner 1896, je ein Nachtrag IV zur Einführung.

Diese Nachträge enthalten:

1. Aenderungen und Ergänzungen.
2. Tarif und Kilometerzeiger für die Localbahn Schwarzenau-Zwettl (mit Giltigkeit vom Tage der Eröffnung derselben).
3. Aufhebung der im Anhange I zum Localgütertarife, Theil II, Heft 1, Abschnitt A, Seite 206, Post Nr. 29, enthaltenen Frachtsätze der Classe A für die Relation Nusle-Vršovic—Bregenz, Buchs und St. Margarethen.
4. Berichtigungen.

Exemplare der besagten Nachträge sind bei der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen zum Preise von je 10 Kreuzer per Stück erhältlich.

Wien, am 17. April 1896. [289]

Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Theil II, Heft B (gemeinschaftliches Heft) vom 1. Jänner 1894.
Theil II, Heft Nr. 4 vom 1. October 1895.
Theil II, Heft Nr. 6 vom 1. December 1895.

Am 30. April 1896 wird die Station Budapest-Keleti-pályaudvar (Ostbahnhof) für den Eilgutverkehr geschlossen, dagegen die Station Budapest-Jozsefváros (Josefstadt) am 1. Mai 1896 für den Eilgutverkehr — mit Ausnahme zollpflichtiger Sendungen — eröffnet.

Die in den oben bezeichneten Tarifen für Budapest-Keleti-pályaudvar enthaltenen Frachtsätze, bezw. Entfernungen und Zuschlagsfristen gelten ab 1. Mai 1896 für die Station Budapest-Jozsefváros.

Eilgüter, welche dem Zollverfahren unterliegen, sind ab 1. Mai an die Station Budapest-Fövámház (Hauptzollamt) zu adressiren.

Wien, im April 1896. [290]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Ergänzung von Tarifen.

1. Theil II, Heft C (gemeinschaftliches Heft) vom 1. Jänner 1894.

Mit Wirksamkeit vom 1. Mai 1896 wird die Station Hrobec der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft in den Tarif, Schnitttafel A des Kilometerzeigers, mit den um je 7 km erhöhten Entfernungen der Station Theresienstadt aufgenommen.

2. Theil III, Tarifheft Nr. 3 vom 1. December 1894.

Mit Wirksamkeit vom 1. Mai 1896 gelangen für den Verkehr mit der Station Konstanz Lagerhaus der grossherzoglich Badischen Staatseisenbahnen nachstehende Frachtsätze für die Beförderung von Getreide etc. zur Einführung:

Nach und von Konstanz Lagerhaus:

Stationen	Frachtsätze für 100 kg in Mark
Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen:	
Drahanowitz	3·29
Namiescht	3·29
Olmütz Neugasse	3·20
Olmütz Stadt	3·20
Přikaz	3·29
Stiahlau	2·19
Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen (Mährisch-schlesische Centralbahn):	
Domstadtl	3·33
Freudenthal	3·47
Stationen der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft:	
Hrobec	2·92
Jenšovic	2·74
Weltrus	2·70
Welwarn	2·71

Die seither für die Stationen Domstadtl, Drahanovitz, Freudenthal, Namiescht, Přikaz und Stiahlau mit Konstanz Lagerhaus giltigen Frachtsätze treten hiedurch ausser Kraft.

Wien, am 17. April 1896. [291]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Güterverkehr Rumänien-Lindau-Vorarlberg.

Einführung des Nachtrages I zum Tarife vom 1. Jänner 1895.

Mit 1. Mai 1896 tritt zum Tarife für den bezeichneten Güterverkehr vom 1. Jänner 1895 der Nachtrag I in Wirksamkeit.

Derselbe enthält unter Anderem die Einführung von Frachtsätzen für den Verkehr für Constantza, die Aenderung des Artikelverzeichnisses und der besonderen Bestimmungen des Ausnahmetarifes Nr. 3 für Eisen etc., die Abänderung des Ausnahmetarifes Nr. 4 für landwirthschaftliche Maschinen; ferner Tarifbestimmungen für den Verkehr mit Braila-Dock und Galatz-Dock, sowie Ergänzungen und Berichtigungen.

Durch die Inkraftsetzung dieses Nachtrages tritt die im vorliegenden Blatte mit Giltigkeit vom 1. Mai 1896 kundgemachte Aufhebung der Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 3 für Eisen etc. ausser Kraft, und treten sonach die bezüglichen Frachtsätze mit dem genannten Tage wieder in Wirksamkeit.

Exemplare des Nachtrages sind bei den betheiligten Bahnen zum Preise von 40 Heller = 30 Pfennig = 40 Ctms. erhältlich.

Wien, am 17. April 1896. [292]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Niederländisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband. Belgisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

(Verkehr mit Ungarn.)

Ausgabe von Tarifnachträgen.

Mit Giltigkeit vom 1. Mai 1896 gelangen zur Einführung:

1. Der Nachtrag I zu Theil II, Heft 3, vom 1. April 1895 des Niederländisch-Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbandes.
2. Der Nachtrag II zu Theil II, Heft 3 vom 1. April 1895 des Belgisch-Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbandes.

Diese Nachträge enthalten Aenderungen und Ergänzungen mehrerer Ausnahmetarife und sonstige Aenderungen.

Exemplare dieser Nachträge sind bei den betheiligten Verwaltungen und Stationen, und zwar ersterer um 4 kr., letzterer um 5 kr. ö. W. das Stück erhältlich.

Wien, am 17. April 1896. [293]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Verkehr eines gemischten Zuges von Neutitschein nach Hotzendorf an Sonn- und Feiertagen bei günstiger Witterung zu besonders ermässigten Fahrpreisen.

In der Zeit vom 3. Mai bis inclusive 8. September 1896 verkehrt an Sonn- und Feiertagen bei günstiger Witterung der gemischte Zug Nr. 2832 von Neutitschein nach Hotzendorf. Bei diesem Zuge werden nach Hotzendorf lautende Tour- und Retourkarten II. und III. Classe zu nachstehenden besonders ermässigten Preisen ausgegeben, und zwar:

	zum Preise von II. Cl. (Kreuzer)	III. Cl. (Kreuzer)
ab Neutitschein	48	31
„ Blauendorf	24	17
„ Stranik-Hotzendorf	24	17
„ Murk	18	12

Die Fahrordnung dieses Zuges ist aus dem ab 1. Mai 1896 giltigen Fahrplane der Kaiser Ferdinands-Nordbahn zu ersehen.

Die näheren Bestimmungen über die Ausgabe und Benützung der erwähnten Tour- und Retourkarten sind der bezüglichen besonderen Kundmachung zu entnehmen.

Wien, am 16. April 1896. [294]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Stempelpflichtigkeit der Cessionsurkunden bei Reclamationen wegen Verlust, Minderung, Beschädigung und Lieferfristversäumung, sowie anderen Entschädigungen mit Ausnahme von Frachterstattungs-Ansprüchen.

Reclamationen wegen Verlust, Minderung, Beschädigung und Lieferzeitversäumung, sowie andere Entschädigungsforderungen mit Ausnahme von Frachterstattungs-Ansprüchen (bezüglich dieser ist eine besondere Kundmachung verlautbart) müssen, falls sie von einer nicht reclamationsberechtigten Person eingebracht werden, gemäss Zusatzbestimmung II des Tarifes, Theil I, zu § 73 des Betriebsreglements (Gemeinsame Bestimmungen für den Transport von Eil- und Frachtgütern, sowie von lebenden Thieren, Fahrzeugen und Leichen im Bereiche der österr. und ungar., sowie bosnisch-herzegowinischen Eisenbahnen, giltig vom 1. Jänner 1893) mit rechtsgiltigen Cessionsurkunden belegt sein, welche laut dem Gebührengesetze vom 9. Februar 1850, Tarifpost 32, 2 g, bezw. 65 A, a, und 101 A, m, nach dem Entgelte und Scala III zu stempeln sind.

Es wird darauf aufmerksam gemacht, dass die Anstalt im Grunde der bestehenden strengen gebührengesetzlichen Bestimmungen zu ihrer eigenen Deckung genöthigt ist, bei mangelnder oder mangelhafter Stempelung oder bei Verwendung unrichtiger Angaben des Cessionsentgeltes die Cessionsurkunde sofort an die competente Finanzbehörde zur Amtshandlung weiterzuleiten.

Wien, im April 1896. [295]

Sächsisch-Westösterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Einführung des Nachtrages VI zum Heft 5 und des Nachtrages V zum Heft 6 des Gütertarifes Theil II.

Mit 1. Mai 1896 tritt zu dem vom 1. Juni 1892 giltigen Verbandsgütertarif Theil II, Heft 5, der Nachtrag VI und zu dem ebenfalls vom 1. Juni 1892 giltigen Verbandsgütertarif Theil II, Heft 6, der Nachtrag V in Kraft.

Der genannte Nachtrag VI enthält:

A. Neuen Ausnahmetarif 16 (frisches Obst, Gemüse und Melonen von Görz und Cormons).
B. Tarifmässige Durchführung der Aenderung der Coursunterschiedsbeträge.
C. Aenderung eines Stationsnamens.

Der Nachtrag V enthält:

A. Neuen Ausnahmetarif Nr. 13 (frisches Obst, Gemüse und Melonen von Görz und Cormons).
B. Tarifmässige Durchführung der Aenderung der Coursunterschiedsbeträge.
C. Aenderung des Vorwortes.
D. Uebergang der Station Plagwitz-Lindenau Pr.St.B. in den Verwaltungsbereich der Eisenbahn-Direction Halle a./S.
E. Aenderung eines Stationsnamens.

Einzelne Exemplare des erstgenannten Nachtrages sind um den Preis von 6 kr. ö. W., einzelne Exemplare des letztgenannten Nachtrages unentgeltlich bei den betheiligten Bahnverwaltungen zu erhalten.

Wien, am 18. April 1896. [296]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Westungarisch-Oesterreichischer Eisenbahnverband.

Ausgabe eines Tarifnachtrages.

Zu dem im Westungarisch-Oesterreichischen Eisenbahnverband seit 1. Juli 1894 giltigen Tarife Theil II, Heft 2, tritt am 1. Mai 1896 der Nachtrag I in Kraft, welcher

1. Aenderung der Bestimmungen bezüglich Beschränkung des Güterverkehres rücksichtlich der Budapester Bahnhöfe,
2. Ausserkraftsetzung von Frachtsätzen,
3. Aufnahme neuer Frachtsätze in den Tarif,
4. Aenderung von Stationsnamen

enthält.

Exemplare dieses Tarifnachtrages sind bei den betheiligten Verwaltungen erhältlich.

Wien, am 17. April 1896. [297]

Die General-Direction der k. k. pr. Südbahn-Gesellschaft
zugleich im Namen der übrigen betheiligten Verwaltungen.

Westdeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband (Verkehr mit Oesterreich).

Einführung von Tarifnachträgen.

Am 1. Juni 1896 treten zum Gütertarife für den oben bezeichneten Verband die Nachträge 14 zu Heft 1 und 2 und der Nachtrag 3 zum Anhange zu den Tarifheften 1 und 2 (ehemaliger Werrabahn-Oesterreichischer Gütertarif) in Kraft.

Dieselben enthalten anderweite, zum grössten Theil erhöhte Frachtsätze für den Verkehr mit sämmtlichen Wiener Stationen, mit Floridsdorf, Jedlesee, Korneuburg, Nussdorf, Stadlau und Stockerau, sowie mit Marchegg, Klein-Schwechat und Schwechat-Kledering. Die neuen Frachtsätze der Ausnahmetarife für Holz pp. für die genannten Stationen haben nur für die Richtung aus Oesterreich Giltigkeit. Die für diese Stationen für den Verkehr nach Oesterreich jetzt noch bestehenden Holzausnahmesätze werden am 1. Juni 1896 ohne Ersatz durch neue Sätze aufgehoben. Ferner kommen durch die Nachträge 14 an dem vorbezeichneten Tage sämmtliche Frachtsätze für den Verkehr mit der Station Klosterneuburg-Weidling der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, sowie für den Verkehr mit den Stationen Giessen, Hersfeld, Lollar des Directionsbezirkes Frankfurt a. M., Lippstadt, Osnabrück (Hannoverischer Bahnhof), Paderborn, Sassendorf, Soest des Directionsbezirkes Münster, Anröchte, Belecke, Erwitte, Warstein der Warstein-Lippstadter Eisenbahn zur Aufhebung.

Die letztgenannten Stationen Giessen, Hersfeld pp. gehen in den Rheinisch-Westphälisch-Oesterreichisch-Ungarischen Verband über, und kommen für diese Stationen in letzterem Verbande zum Theil anderweite Frachtsätze zur Einführung.

Die Nachträge 14 zu den Tarifheften 1 und 2 enthalten auch noch Frachtsätze des Ausnahmetarifes 15 c Porzellanerde (Kaolin) pp. für den Verkehr zwischen einigen österreichischen Stationen und Nienhagen bei Halberstadt. Endlich kommen durch Nachtrag 14 zu Tarifheft 1 noch Ausnahmesätze für rohe Kalisalze zu Düngezwecken zwischen Stassfurt und verschiedenen österreichischen Stationen und durch Nachtrag 14 zu Tarifheft 2 auch Frachtsätze für Güter der Specialtarife A II und III zwischen Göschwitz und Chodau zur Einführung.

Abzüge der Nachträge sind bei den Verbands-Verwaltungen und Stationen zum Preise von 40 Pfennig oder 24 Kreuzer ö. W,, bezw. 10 Pfennig oder 6 Kreuzer ö. W. und 20 Pfennig oder 12 Kreuzer ö. W. käuflich zu erhalten.

Ueber die eintretenden Frachterhöhungen und Verkehrsbeschränkungen ist das Nähere schon jetzt bei den Verbands-Verwaltungen zu erfahren.

Wien, am 17. April 1896. [298]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Berliner Gewerbeausstellung 1896.

Ausgabe ermässigter Sonder-Rückfahrkarten nach Berlin.

Aus Anlass der in diesem Jahre in Berlin stattfindenden Gewerbeausstellung gelangen in der Zeit vom 5. Mai bis einschliesslich 8. October 1896 an jedem Dienstag und Donnerstag nachstehende ermässigte Sonder-Hin- und Rückfahrkarten zur Ausgabe:

Nach Berlin und zurück von	Fahrpreise in Mark I. Cl.	II. Cl.	III. Cl.
Wien (Nordwestbahnh.) über Tetschen—Dresden	90·50	63.30	35·60
Oberhollabrunn über Tetschen—Dresden	88·50	60·70	33·60
Znaim „ „	80·70	55·50	31·—
Mähr.-Budwitz „ „	74·70	51·50	29·—
Iglau „ „	64·50	44·70	25·60
Deutschbrod „ „	59·70	41·50	24·—
Kolin „ „	47·70	33·50	20·—
Nimburg „ „	45·90	32·30	19·40
Leitmeritz Stadt „ „	30·90	22·30	14·40
Schreckenstein „ „	27·30	19·90	13·20
Aussig „ „	27·30	19·90	13·20
Gross-Priesen „ „	24·90	18·30	12·40
Chlumetz „ „	50·10	35·10	20·80
Königgrätz „ „	53·70	37·50	22·—
Josefstadt-Jaroměř über Tetschen—Dresden	55·50	38·70	22·60
Hohenelbe über Chlumetz—Tetschen—Dresden	—	42·70	24·60
Arnau über Chlumetz — Tetschen — Dresden	62·10	43·10	24·80
Trautenau über Chlumetz—Tetschen—Dresden	63·30	43·90	25·20
Hohenelbe über Liebau—Lauban	—	26·50	17·30
Arnau „ „	35·30	25·70	16·90
Trautenau „ „	32·30	23·70	15·90
Parschnitz „ „	31·10	22·90	15·50
Friedland i. B. über Seidenberg—Cottbus	20·20	15·	9·80
Raspenau-Liebwerda über Seidenberg—Cottbus	20·80	15·40	10·—
Reichenberg über Seidenberg—Cottbus	23·80	17·40	11·—
Reichenau i. B. „ „	25·60	18·60	11·60
Liebenau „ „	26·20	19·	11·80
Turnau „ „	28·—	20·20	12·40
Eisenbrod „ „	24·—	17·60	11·10
Semil „ „	30·20	21·80	13·20
Altpaka „ „	32·—	23·—	13·80
Königinhof „ „	36·20	25·80	15·20

Diese Fahrkarten haben eine zehntägige Giltigkeitsdauer und berechtigen zur Benützung aller fahrplanmässigen Schnell- und Personenzüge.

Die Rückfahrt ist spätestens um Mitternacht des zehnten Tages anzutreten. Kinder im Alter von 4 bis 10 Jahren zahlen den halben Fahrpreis.

Für Reisegepäck werden auf den deutschen Strecken 25 kg für Erwachsene und 12 kg für Kinder zugestanden.

Wien, am 15. April 1896. [299]

Die Direction der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Sächsisch-Oesterreichischer Personenverkehr über Tetschen und Reichenberg.

Einführung neuer Fahrpreise.

Am 1. Mai 1896 gelangen in obengenanntem Verkehre neue Fahrpreise laut folgender Aufstellung zur Einführung:

	über	Einfache Fahrkarten für alle Züge I.	II.	III.	Einfache Fahrkarten für Personenzüge I.	II.	III.	Rückfahrkarten in allen Zügen I.	II.	III.
		Classe – Preise in Mark								
Zwischen Wien Nordwestbhf. und Freiberg	Tetschen—Dresden	45·70	31·20	17·00	.	.	.	.	.	.
Zwischen Leitmeritz Stadt und Dresden Altstadt	Tetschen	.	.	.	.	.	.	3 Tage giltig 17·60	12·40	7·40
Von Leitmeritz Stadt nach Leipzig	Tetschen—Kötzschenbroda—Riesa	20·90	15·20	10·00	.	.	.	.	.	.
Zwischen Leitmeritz Stadt und Schandau	Tetschen	6·70	4·70	2·60	5·20	3·60	2·10	.	.	.
Zwischen Gr.-Priesen und Dresden Altstadt	Tetschen	7·40	5·40	3·50	6·30	4·60	2·90	3 Tage giltig 12·00	8·70	5·60

In der Verkehrsbeziehung Leitmeritz Stadt—Leipzig gelangen die Fahrkarten nur von Leitmeritz Stadt zur Einführung.

Die Hin- und Rückfahrkarten haben eine dreitägige Giltigkeitsdauer.

Gleichzeitig mit den Fahrpreisen wird auch directe Expedition des Gepäckes eingeführt.

Wien, am 10. April 1896. [300]

K. k. priv. Oesterreichische Nordwestbahn

Namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Tarife für den inneren Verkehr der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen, Heft A, für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Expressgut und von Hunden in Begleitung von Reisenden, vom 1. Juli 1894. (Zusatzbestimmungen zur Verkehrsordnung.) Nachstehende deutsche Zusatzbestimmungen zur Verkehrsordnung (Heft A, vom 1. Juli 1894) wurden ab 1. April 1896 ergänzt und geändert, wie folgt:

Zu § 11.

Zusatzbestimmung IV. C. 2 (Seite 22).

Den Schulen im Sinne der Ziffer 1 sind gleichzustellen: die Fortbildungsschulen, Seminarien und Präparandenanstalten, Unterrichtsanstalten für Blinde und Taubstumme, sowie alle für die weitere berufliche Ausbildung jugendlicher Personen bestimmten Fachschulen, soweit solche nicht unter die akademischen Anstalten (B) fallen.

Zusatzbestimmung V. B. 1 e (Seite 24).

Unbemittelten Zöglingen der unter Aufsicht des Staates stehenden Waisenanstalten für Urlaubsreisen zum Besuche ihrer Angehörigen.

Zu § 30.

Zusatzbestimmung 1 (Seite 40).

(1) Zu den Reichsbedürfnissen werden gerechnet und auf den Bahnen, welche Freigewicht im Binnenverkehre allgemein gewähren, unter Anrechnung dieses Gewichtes befördert:

a) Fahr- und Rollstühle, welche Kranke oder Gelähmte mit sich führen, sowie Kinderwagen für den Gebrauch mitreisender Kinder.
b) Musikinstrumente in Kasten, Futteralen oder sonstigen Umschliessungen.
c) Messinstrumente bis zu 4 m Länge und Handwerkszeug.
d) Fahrräder,

sofern diese Gegenstände unzweifelhaft zum persönlichen Gebrauch des Gepäckaufgebers dienen und nicht Gegenstände des kaufmännischen Verkehrs bilden.

e) Waarenproben (Muster), welche Geschäftsreisende in Ausübung ihres Geschäftes mit sich führen und welche nach der Verpackungsart als Proben erkennbar sind, sowie

Hausirwaaren, sofern die Aufgeber die III. Classe benutzen und sich die Gepäcksstücke nach Grösse und Gestalt als Traglasten für Hausirer unzweifelhaft erkennen lassen.

(2) Für grössere kaufmännisch verpackte Kisten, Tonnen, sowie andere nicht zu den Reisebedürfnissen zu rechnende Gegenstände, welche nach dem Ermessen des abfertigenden Beamten zur Beförderung als Reisegepäck angenommen werden, wird Freigewicht nicht gewährt.

Zu § 32.

Zusatzbestimmung 4 (Seite 41).

Die zur Beförderung als Reisegepäck geeigneten Güter können auch ohne Lösung von Fahrkarten zur tarifmässigen Gepäckfracht, vorbehaltlich jedoch besonderer Bestimmungen der einzelnen Tarife bezüglich der Anrechnung eines Mindestgewichtes und eines Mindestfrachtbetrages, auf Gepäckschein aufgegeben werden.

Elsass - Lothringisch - Luxemburgisch - Bayerischer Gütertarif vom 1. Juli 1895. (Nachtrag I.) Mit Wirksamkeit vom 1. April 1896 gelangte der Nachtrag I zur Einführung. Derselbe enthält ausser verschiedenen bereits im Verfügungswege durchgeführten Aenderungen die Aufnahme der Haltestellen Höbering, Loiching und Woringen und neue, theilweise ermässigte Entfernungen für den Verkehr mit den luxemburgischen Stationen Clerf, Ulflingen, Ulflingen Grenze und Wilwerwiltz.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
									Kreuzer ö. W.					
806	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Eilgüter	Wien II (K.F.J.B.)	Budweis	Für Eilgüter, welche pro Collo das Gewicht von 50 kg nicht übersteigen. Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1896	Localtarif	353	261	92	Im Kartirungswege		
					Neuhaus				401	298	103			
					Tabor				401	298	103			
					Strakonitz				448	326	122			
				Wien I (K.E.B.)	Linz				306	231	75			
					Wels				353	259	94			
					Salzburg				511	379	132			
					Steyr				306	226	80			
					Ischl				464	348	116			
				oder umgekehrt										
807	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Steine der Pos. 8—57 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Ihlavka-Katharinenbad	Prag St.B., Vyšehrad und Smichow	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1896	Localtarif	Classe C 35 kr. A.-T. 1 31 kr.	25 kr.	10 kr. bezw. 6 kr.	Im Kartirungswege		
			Steine der Pos. 8—59 der Güterclassification des Tarif-Theiles I						51 kr.	30 kr.	21 kr.			
										Centimes				
808	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Holzwaaren der Position H—19 der Güterclassification des Theiles I B für die Güter-Verkehre zwischen Rumänien einerseits, Oesterreich-Ungarn und Deutschland andererseits	I. Hatna	Braila loco	a) Bei Aufgabe in beliebigen Quantitäten; b) Bei Aufgabe in Mengen von 5000 kg; c) Bei Aufgabe in Mengen von 10.000 kg; pro Frachtbrief und Wagen	Vom 24. April bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1896	Localtarif		a) 435 b) 363 c) 363		Im Kartirungswege		
					Galatz loco					a) 424 b) 354 c) 354				
				II. Hatna	Braila transit					a) 264 b) 192 c) 156		Im Rückvergütungswege	Die Sendungen müssen auf Grund der unter I angeführten Frachtsätze nach Braila, bezw. Galatz abgefertigt werden *)	
					Galatz transit					a) 258 b) 188 c) 153				

*) Die Differenz zwischen den Frachtsätzen ad II. für den Verkehr mit Braila transit und Galatz transit und jenen ad I. für den Verkehr mit Braila loco und Galatz loco wird rückerstattet, sobald der Frachtbrief-Adressat den Nachweis erbringt, dass die per Bahn verfrachtete Sendung von den rumänischen Hafenstationen per Schiff weiter verfrachtet worden ist.

Zu diesem Zwecke sind die folgenden Papiere vorzulegen:

a) der Original-Frachtbrief für den Bahntransport;

b) der Original-Schiffsfrachtbrief, bezw. das Original- (Schiff-) Aufgabs-Recepisse oder das Original-Connaissement, welches die zur Identitätsnachweisung der Sendung erforderlichen genauen Angaben enthalten muss.

Das mit den vorbezeichneten Papieren belegte Frachterstattungs-Gesuch ist binnen zwei Monaten nach Beendigung des Bahntransportes bei der General-Direction der rumänischen Eisenbahnen in Bucarest einzureichen, welche nach Richtigbefund die Auszahlung des tarifmässigen Differenzbetrages verfügt.

Nach Ablauf dieser Frist wird eine Rückvergütung nicht geleistet.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
809	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Borke (Rinde), roh, unverpackt	Hrebenow, Lawoczne, Skole, Slawsko, Tuchla	Bolechów	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für das Effectivgewicht, mindestens jedoch 80 pCt. des Ladegewichtes des verwendeten Wagens. Einhaltung der sonstigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1896	Localtarif, Theil II, Heft 2, Abschnitt A		Taxen des Ausnahmetarifes II		Im Kartirungswege		
810	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Milch (exclusive condensirte Milch)	Przeworsk	Krakau	Aufgabe als Eilgut in Sendungen zu mindestens 100 Liter. Einhaltung der einschlägigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1896	Localtarif	kr. 121	kr. 102	kr. 19	Im Kartirungswege		
				Dębica					74	63	11			
				Tarnów					50	43	7			
				Bochnia					25	22	3			
			Milchgefässe, gebrauchte, leer zurückgehende	Krakau	Przeworsk	Aufgabe als Eilgut in jedem Gewichte unter Einhaltung der einschlägigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1896		102	31	71			
					Dębica				63	20	43			
					Tarnów				43	15	28			
					Bochnia				22	9	13			
811	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Mauer- und Dachziegel	Brünn (St.E.G.)	Tischnowitz (L.B.)	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende August 1896	Localtarif	15·1 Kreuzer	10·6 Kreuzer	4·5 Kreuzer	Im Rückvergütungswege	Vorlage der auf den Namen des Reclamanten als Empfänger lautenden Original-Frachtbriefe, längstens bis Ende November 1896	Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu veranlassen
812	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	a) Für Borke (Rinden), rohe, nicht verkleinert oder nicht gemahlen, unverpackt; b) Für Lohe (verkleinerte oder gemahlene Borke [Rinden], unverpackt, oder in Säcken verpackt; c) Für Borke (Rinden), rohe, nicht verkleinert oder nicht gemahlen, in Säcken verpackt	Gilvács	Bodenbach (St.E.G. oder B.N.B.)	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der für die Classe C allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarife der betheiligten Bahnverwaltungen	Bestehen keine directen Frachtsätze	Kreuzer 141 148 143	Verschieden	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
					Böhm.-Leipa					136 143 143				
					Brünn (St.E.G. od. K.F.N.B.)					93 99 93				
					Eger (k.k.St.B.)					135 142 154				
					Hohenbruck					124 131 131				
					Iglau					117 123 117				
					Neubidschow					131 137 131				
					Startsch-Trebitsch					109 109 109				
					Tetschen (Oe.N.W.B. oder B.N.B.)					141 148 143				
					Trebitsch					114 114 114				

Spalte	Inhalt
1 Fortlaufende Nummer	813
2–3 Die Publication erfolgt von der und im Namen der	Kaiser Ferdinands-Nordbahn
4 Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	Steinkohlen, Steinkohlenbriquetts und Coaks in ganzen Wagenladungen
5 für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	den Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirkes Kattowitz, als: a) Radzionkaugrube, Karsten-Centrumgrube, Beuthen O.S.E., Hohenzollerngrube, Gleiwitz, Zabrze, Zabrze Coaksanstalt, sämmtl. Schächten der Königin Luisegrube, Schmiederschacht, Clara- und Valentinschacht der Wolfganggrube, Gutehoffnung-Zinkhütte, Köhlerschacht der Lythandragrube, Aschenhornschacht der Gottessegengrube, Hugozwanggrube, Brandenburggrube, Ludwigsglück, Ludwigsglückgrube, Borsigwerk, Bobrek, Morgenroth, Paulusgrube, Redensblickschacht der Florentinegrube, Schwerinschacht der Florentinegrube, Schlesiengrube, cons. Mathildegrube, Königshütte, sämmtl. Schächten der Königsgrube, Hugoschacht der Gräfin Lauragrube, Bahnschacht der Gräfin Lauragrube, Deutschlandgrube, Cleophasgrube; b) Laurahütte, Ficinusschacht, Chasséeschacht der Fannygrube, Richterschächte der Laurahüttengrube, Knoffschacht II, Maxgrube, Marthaschacht der Karlsegengrube; c) Kattowitz, Karolinengrube O.S.E., Waterloogrube, Ferdinandgrube, Georggrube, Wildensteinsegengrube (Grundmannschacht), cons. Gieschegrube (Richthofenschacht), Myslowitz, Myslowitzgrube, Brzezinka, neue Przemsagrube, cons. Wandagrube, Imielin; d) Karolinengrube R.O.U.E., Fürstin Paulineschacht, Wildensteinsegengrube (Kronprinzschacht), cons. Gieschegrube (Kaiser Wilhelmschacht), Orzesche, Emmagrube, Beatenglück-, Hoym- und Redengrube, Czernitz, Charlottegrube; e) Susannaweiche (Jakobgrube), Emanuelsegen, Nicolai, Bradegrube, Augustensfreudengrube, Lazisk, Gottmitunsgrube, Margarethenschacht der Gottmitunsgrube, Martha-Valeska- und Trautscholdsegengrube
5 nach	Bennisch
6 bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Aufrechthaltung der tarifmässigen Bestimmungen
7 und gilt in der Zeit	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1896
8 Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Nachtrag 5 vom 1. April 1896 zum Ausnahmetarife vom 1. October 1894 im Oberschlesischen Kohlenverkehre nach Stationen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn und der Ostrau-Friedlander Eisenbahn
9 Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Betreffende Frachtsätze aus dem nebenbezeichneten Tarife
10 Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	
11 Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	a) 8 Heller, b) 6 „, c) 5 „, d) 4 Heller, e) 3 „
12 Art der Durchführung	Im Rückvergütungswege
13 Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende Frachtbrief-Duplicate, welche einen Rückvergütungsstempel der Kaiser Ferdinands-Nordbahn nicht bereits tragen dürfen und nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses
14 Besondere Bemerkungen	Neben angewiesene Nachlässe werden aus den Gebührenantheilen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn getragen. Sollten sich eventuell während der Dauer dieses Zugeständnisses die Gebührenantheile der Kaiser Ferdinands-Nordbahn aus den tarifmässigen Frachtsätzen erhöhen oder erniedrigen, so wird in demselben Masse auch der nebenbezifferte Frachtnachlass erhöht oder erniedrigt werden

1	2	3	4	5	5	6	7	8	9	10	11	11	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)			Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg						
											Mark a)	b)	c)			
814	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Holz, und zwar: a) des Ausnahme-Tarifes A; b) der Ausnahme-Tarife B und D, Abtheilung β und c) des Ausnahme-Tarifes C, Abtheilung β laut Theil II, Heft 2, für den Norddeutschen Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina vom 1. April 1895	Wadowice	Altwasser	Ad a) Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Ad b) und c) Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Einhaltung der für die betreffenden Ausnahme-Tarife vorgesehenen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. Mai 1896 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis inclusive 14. Mai 1896	Theil II. Heft 2 für den Norddeutschen Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina vom 1. April 1895	Frachtsätze aus dem nebenbezeichneten Tarife	Verschieden	0·04	0·04	0·02	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	Für Sendungen von Holz der Ausnahme-Tarife B, C und D, für welche die Frachtberechnung auf Grund der Frachtsätze der Abtheilung α erfolgt, finden die nebenstehenden Fracht-Bonificationen keine Anwendung. Die nebenbezifferten Frachtnachlässe werden aus den Gebührenantheilen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn gewährt
					Benthen O. S.						0·03	0·03	0·01			
					Borsigwerk						0·02	0·02	.			
					Breslau O.S.B.						0·04	0·04	0·02			
					Dittersbach						0·04	0·04	0·02			
					Entritzsch						0·04	0·04	0·02			
					Gleiwitz						0·03	0·03	0·01			
					Görlitz						0·04	0·04	0·02			
					Gottesberg						0·04	0·04	0·02			
					Karf						0·03	0·03	0·01			
					Kattowitz						0·04	0·04	0·02			
					Königshütte O.S.						0·03	0·03	0·01			
					Leipzig E.B.						0·04	0·04	0·02			
					Ludwigsglück						0·02	0·02	.			
					Morgenroth						0·04	0·04	0·02			
					Potschappel						0·03	0·03	0·01			
					Ruda						0·03	0·03	0·01			
					Schoppinitz O.S.E.						0·01	0·01	.			
					Schoppinitz R.O.U.E.						0·02	0·02	.			
					Schwientochlowitz						0·06	0·03	0·01			
					Trotha						0·04	0·04	0·02			
					Vossowska						0·06	.	.			
					Waldenbnrg i. S. Ob. Bahnhof						0·04	0·04	0·02			
					Waldenburg i. S. Unt. Bahnhof						0·04	0·04	0·02			
					Zabrze						0·04	0·04	0·02			
					Zabrze Coaksanstalt						0·03	0·03	0·01			
815	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Holz, und zwar: a) des Ausnahme-Tarifes A; b) der Ausnahme-Tarife B und D und c) des Ausnahme-Tarifes C laut Theil II. Heft 2, für den Norddeutschen Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina vom 1. April 1895	Andrychau	Altwasser	Aufgabe von bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen und Einhaltung der für die betreffenden Ausnahmetarife vorgesehenen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. Mai 1896 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis inclusive 14. Mai 1896	Theil II. Heft 2 für den Norddeutschen Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina vom 1. April 1895	Frachtsätze aus dem nebenbezeichneten Tarife	Verschieden	0·11	0·04	0·02	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	Die nebenbezifferten Frachtnachlässe werden aus den Gebührenantheilen der Kaiser-Ferdinands-Nordbahn gewährt
					Beuthen O. S.						0·11	0·04	0·02			
					Borsigwerk						0·11	0·04	0·02			
					Breslau O.S.B.						0·11	0·04	0·02			
					Dittersbach						0·11	0·04	0·02			
					Eutritzsch						0·11	0·04	0·02			
					Gleiwitz						0·11	0·04	0·02			
					Görlitz						0·11	0·04	0·02			
					Gottesberg						0·11	0·04	0·02			
					Karf						0·11	0·04	0·02			
					Kattowitz						0·11	0·04	0·02			
					Königshütte O.S.						0·11	0·04	0·02			
					Leipzig E.B.						0·11	0·04	0·02			
					Lndwigsglück						0·11	0·04	0·02			
					Morgenroth						0·11	0·04	0·02			
					Potschappel						0·11	0·04	0·02			
					Ruda						0·11	0·04	0·02			
					Schoppinitz O.S.E.						0·11	0·03	0·02			
					Schoppinitz R.O.U.E.						0·11	0·04	0·02			
					Schwientochlowitz						0·11	0·04	0·02			
					Trotha						0·11	0·04	0·02			
					Vossowska						0·11	.	.			
					Waldenburg i. S. Ob. Bahnhof						0·11	0·04	0·02			
					Waldenburg i. S. Unt. Bahnhof						0·11	0·04	0·02			
					Zabrze						0·11	0·04	0·02			
					Zabrze Coaksanstalt						0·11	0·04	0·02			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
816	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Kohlen, mineralische	Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirkes Kattowitz	Klein-Schwechat (für Kaiser-Ebersdorf)	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 500 metr. Tonnen (à 1000 kg)** Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. Beförderung der Sendungen unter der Adresse von Kaiser-Ebersdorfer Firmen nach Station Klein-Schwechat, allwo dieselben von den Adressaten bezogen und mittelst Strassenfuhrwerkes nach Kaiser-Ebersdorf abgeführt werden müssen	Bis Ende December 1896	Ausnahmetarif für Steinkohlen etc. im Oberschlesisch-Oesterreichischen Kohlenverkehre über Wien, giltig vom 1. April 1896	Verschieden	Verschieden	4 Heller	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende Frachtbriefe, welche von Seiten der Station Klein-Schwechat die Bestätigung zu tragen haben, dass die Sendungen von den Adressaten in Klein-Schwechat bezogen und mittelst Strassenfuhrwerkes nach Kaiser-Ebersdorf abgeführt wurden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses. Die bezeichneten Documente werden nicht wieder zurückgestellt	Der nebenbezifferte Frachtennachlass wird aus den Gebührenantheilen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn gewährt. Sollten während der Giltigkeitsdauer des Zugeständnisses die directen tarifmässigen Frachtsätze, bezw. die Gebührenantheile der Kaiser Ferdinands-Nordbahn hieraus eine Restringirung erfahren, so wird auch der zugestandene Frachtnachlass um die gleiche Differenz reducirt
817	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Roheisen der Pos. E—8 der Güterclassification des gemeinsamen Tarifes, Theil I	Unzmarkt	Budapest S.B. Budapest Kelenföld loco u. trans.	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens unter Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	185		Im Kartirungswege		
					Budapest-dunapartiteherpályaudvár Budapest-Józsefváros					189				
					Ó-Buda filatorigát Budapest-Lipótvaros Budapest-nyugoti palyaudvar					199				
				Leoben SB.	Szombathely				124	122	2			
									Heller inclusive ungar. Steuer		Heller			
818	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Cement der Pos. C—5 der Güterclassification des gemeinsamen Tarifes, Theil I	Ober-Piesting	Csorna	Frachtzahlung für mindestens 10,000 kg per Frachtbrief und Wagen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	62		Im Kartirungswege		
					Enese					69				
					Eszterháza-Fertö Szt.-Miklós					54				
					Kapuvár-Gartha					59				
					Kismarton-Szárazvám					33				
					Lajta Ujfalu					28				
					Pinnye					52				
					Vulka-Pordány					35				
				Scheibmühl	Csorna					74				
					Enese					79				
					Eszterháza-Fertö Szt. Miklós					64				
					Kapuvár-Gartha					69				
					Kismarton Szarazvám					43				
					Lajta Ujfalu					38				
					Pinnye					62				
					Vulka-Pordány					45				
										Heller inclus. ungar. Steuer				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
819	Südbahn-Gesellschaft	Kgl. ungar. Staatseisenbahnen	Borkalk (Boraxkalk)	Triest S.B. und Fiume	Budapest S.B. Budapest-Kelenföld transit	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen und Frachtbrief. Einhaltung der Bestimmungen der nebengenannten Verbandtarife	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Tarife für den Ungar.-Adriatischen Eisenbahn-Verband, Theil II, Heft 1 und 2 vom 1. Jänner 1895	286	196	90	Im Kartirungswege		
									Heller pro 100 kg inclus. Mgb. und ungar. Transportsteuer					
820	Südbahn-Gesellschaft	Kgl. ungarischen Staatseisenbahnen	Spiritus	Budapest S.B. Budapest-Kelenföld transit	Triest S.B. und Fiume	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen und Frachtbrief. Einhaltung der Bestimmungen der nebengenannten Verbandtarife	Vom 25. April 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Anhang zu den vom 1. Jänner 1895 giltigen Tarifen für den Ungar.-Adriatischen Eisenbahn-Verband, Heft 1 und 2 vom 1. Jänner 1896	186	140	46	Im Kartirungswege		
									Heller pro 100 kg inclus. Mgb. und ungar. Transportsteuerr					
821	Oesterr. Nordwestbahn	Südnorddeutschen Verbindungsbahn	Thonerde (Position E—20 laut Tarif-Theil I) in Wagenladungen	Friedland i. B.	Hohenbruck	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen	Bis auf Widerruf, jedoch längstens bis Ende December 1896	Localtarif vom 1. August 1883			Auflassung des Zuschlages zu den Frachtgebühren der Südnorddeutschen Verbindungsbahn	Im Kartirungswege		

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

K. k. Eisenbahn-Betriebsdirection Pilsen.

Altmaterial-Verkauf.

Von Seiten gefertigter k. k. Eisenbahn-Betriebsdirection wird das im Materialmagazine in Pilsen sich im Laufe des zweiten Quartales 1896, d. i. vom 1. April bis 30. Juni l. J., voraussichtlich ansammelnde Altmaterial hiemit zum Verkaufe offerirt, und zwar:

Abfälle von Baumwoll-, Hanf-, Jute-, Kautschuk-, Leder-, Schafwoll- und Tuchwaaren, alte Stahlachsen, alter Stahl in grossen Stücken, alte Siederohre, Eisen- und Plattenblech, Eisendraht, unverbranntes und verbranntes Gusseisen, desgleichen Pausch- und Zerreneisen, Radsterne mit guss- und schmiedeisernen Naben, Tyres aus Flussstahl mit und ohne Nuth, gusseiserne Bohr- und Drehspäne, schmiedeiserne und Stahldrehspäne, Blattfeder-, Feilen-, Volutfeder-, Werkzeug- und Zerrenstahl, altes Bruchglas, alter Pappendeckel, Maculatur-, Stampf- und Korbpapier, sowie Telegraphenstreifen.

Nähere Angaben über die approximativen Quantitäten sind aus dem Offertformulare zu entnehmen, welches ebenso wie die Bedingnisse für den Verkauf von alten Materialien und Inventargegenständen bei der unterfertigten k. k. Eisenbahn-Betriebsdirection eingesehen, behoben oder gegen Einsendung des Porto bezogen werden können.

Die ins Offert einzusetzenden Preise haben sich per 100 kg franco Waage Materialmagazin Pilsen zu verstehen.

Die Offerte können sich entweder auf das ganze ausgeschriebene Quantum oder auch nur auf einen Theil desselben erstrecken, und behält auch die k. k. Eisenbahn-Betriebsdirection Pilsen es sich vor, die Anbote rücksichtlich des ganzen verlangten Quantums oder nur eines Theiles desselben zu acceptiren oder ganz abzulehnen.

Die Offerte, zu deren Verfassung nur die hiezu aufgelegten Formularien benützt werden dürfen, sind mit einer ordnungsmässig überschriebenen fünfzig Kreuzer-Stempelmarke versehen, versiegelt und mit der Aufschrift: „Offert für den Ankauf von Altmaterial" bis längstens den 6. Mai 1896, 12 Uhr Mittags, bei der unterzeichneten k. k. Eisenbahn-Betriebsdirection einzubringen und ist sich darin ausserdem noch ausdrücklich zu erklären, dass man mit den Bedingnissen für den Verkauf von alten Materialien und Inventargegenständen vollkommen einverstanden ist. Offerte, welche nach dem obigen Termine einlaufen oder den Bedingungen dieser Ausschreibung nicht ensprechen, bleiben unberücksichtigt.

Pilsen, am 23. April 1896.

K. k. Eisenbahn-Betriebsdirection Pilsen.

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT für Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt im k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 45. Wien, 23. April 1896. **IX. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Verordnung des Finanzministeriums vom 19. April 1896, womit für den Monat Mai 1896 das Aufgeld bestimmt wird, welches bei Verwendung von Silber zur Zahlung der Zollgebühren zu entrichten ist.

Mit Bezug auf Artikel XIV des Gesetzes vom 25. Mai 1882, R.-G.-Bl. Nr. 47, wird im Vernehmen mit dem kgl. ungarischen Finanzministerium für den Geltungsbereich des erwähnten Gesetzes und für den Monat Mai 1896 festgesetzt, dass in denjenigen Fällen, in welchen bei Zahlung von Zöllen und Nebengebühren, dann bei Sicherstellung von Zöllen statt des Goldes Silbermünzen zur Verwendung kommen, ein Aufgeld von 19½ pCt. in Silber zu entrichten ist.

Biliński m. p.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von Königsberg nach Schönbrunn oder Polanka.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem Baumeister und Hausbesitzer Emil Hauke in Königsberg und Consorten die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normal-, eventuell schmalspurige Localbahn von Königsberg zur Station Schönbrunn oder zur Haltestelle Polanka der Kaiser Ferdinands-Nordbahn im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Wien, am 8. April 1896. Z. 2446/I.

Aus den Entscheidungen des Obersten Gerichtshofes.

Die Versicherungs-Gesellschaft, welche im Falle einer Havarie das bei ihr versicherte Frachtgut hebt und hiedurch die Bergung des Frachtfahrzeuges ermöglicht, hat überhaupt und auch nach den für den Frachtschiffahrtsverkehr auf der Elbe geltenden Handelsgebräuchen keinen Anspruch gegen die Eigenthümer des Frachtfahrzeuges auf verhältnissmässigen Beitrag zu den Havariekosten.

(Entscheidung des Obersten Gerichtshofes vom 3. Jänner 1896, Z. 15.331 ex 1895.)

Am 22. September 1893 gerieth der mit einer der Firma M. R. & S. in Prag gehörigen Gerstenladung beladene Kahn des Schiffseigners L. N. bei der Thalfahrt in der Gegend von Wehlen auf Felsen, erhielt ein Leck, füllte sich mit Wasser und versank dergestalt, dass die ganze Ladung unter Wasser kam. Die Ladung wurde zum grössten Theile in Leichterkähne überladen und nach Pirna zum Verkaufe an die dortige Malzfabrik, zum Theil auch, soweit es sich um Gerste handelte, die durch die Durchfeuchtung am meisten gelitten hatte, zum Verkaufe nach Wehlen gebracht. Nach Hebung des grössten Theiles der Gerstenladung wurde der Rest der Ladung mit dem Kahne gehoben.

Die Kosten der Hebung des Kahnes bezahlte die „Allgemeine deutsche Flussfahrzeugs-Versicherungs-Gesellschaft", bei der der Kahn des Schiffseigners L. N. versichert war, die übrigen Kosten die „Württembergische Transport-Versicherungs-Gesellschaft". Die Letztere begehrte nun von dem Schiffseigner L. N., dass er zu den

durch sie verausgabten Havariekosten in jenem Verhältnisse beitrage, das sich nach dem Werthe, den Ladung und Kahn im geretteten Zustande hatte, ergebe. Als geretteter Werth der Gerstenladung wurde der nach der Havarie durch den Verkauf derselben erzielte Reinerlös, als geretteter Werth des Kahnes der Versicherungswerth abzüglich jener Kosten, welche die Beseitigung der durch die Havarie entstandenen Schäden erforderte, angenommen. Zu den Havariekosten zählte die „Württembergische Transport-Versicherungs-Gesellschaft“ vorerst die Kosten der Hebung des Gutes, dann aber auch die Kosten des Transportes behufs Verkaufes desselben, die letzteren aus dem Grunde, weil erst durch den Verkauf eine weitere Werthverminderung der Ladung ausgeschlossen werden konnte, diese also erst hiedurch zum geretteten Gute wurde. Ihren Anspruch stützte die Gesellschaft vornehmlich auf die §§ 103 und 105 der Binnenschiffahrts-Ordnung. § 103 derselben bestimmt:

„1. Die Kosten, welche sachgemäss aufgewendet werden, entweder um von Schiff und Ladung eine gemeinsame Gefahr abzuwenden, oder um bei einer durch einen Unfall der Ladung und dem Schiffe oder dem Leichterschiffe gemeinsam zugestossenen Beschädigung die Werthe von Schiff und Ladung zu retten, werden von Schiff und Ladung gemeinsam nach Verhältniss der geretteten Werthe getragen.

2. Alle diejenigen Güter, welche sich zur Zeit des Havarieunfalles an Bord des Schiffes oder in Nothfällen bei stattgehabter Ableichterung an Bord eines Leichterschiffes befunden haben, sind mit den geretteten Werthen beitragspflichtig.“

Das k. k. Bezirksgericht in Tetschen wies den Klage-Anspruch der „Württembergischen Transport-Versicherungs-Gesellschaft“ mit Urtheil vom 28. August 1895, Z. 12.048, zur Gänze ab, und zwar im Wesentlichen mit folgender Begründung:

Die Klägerin stützt ihren Anspruch vornehmlich auf die Bestimmungen der Binnenschiffahrts-Ordnung für die Elbe über die Havariekosten (§ 103 u. ff.), welchen sich der Geklagte durch die Eingehung des Frachtvertrages laut der Ladescheine unterworfen haben soll.

Der Geklagte bestreitet nun, dass diese Bestimmungen zur Anwendung kommen können, weil das Rechtsverhältniss, aus welchem Klägerin ihren Anspruch ableitet, keine Handelssache sei.

Diese Einwendung ist jedoch unbegründet, weil im Sinne des Handelsgesetzbuches auch die Rechtsverhältnisse, welche sich auf die Havarie beziehen, zu den Handelssachen zu zählen sind. Gleichwohl können die Bestimmungen der Binnenschiffahrts-Ordnung für den vorliegenden Fall nicht zur Entscheidung herangezogen werden. Denn, wie sich aus § 1 derselben ergibt, können dieselben nur als Handelsgebräuche im Sinne des Art. 279 H.-G.-B. in Betracht kommen. Sie sind sogenannte redigirte oder geschriebene Usancen und von dem Gewohnheitsrechte, welches nach Art. 1 H.-G.-B. Rechtsquelle für Handelssachen ist, voll und scharf zu unterscheiden. Dieselben können daher nur als stillschweigende Vereinbarung der Parteien Kraft erlangen, haben nur für die Beurtheilung der Rechtsverhältnisse der vertragschliessenden Parteien Bedeutung, können aber nicht bei Rechtsverhältnissen, die ausserhalb des concreten Vertrages stehende Personen betreffen, herangezogen werden. Nun ist aber klar, dass das zur Entscheidung stehende Rechtsverhältniss ein ausserhalb des vom Geklagten eingegangenen Frachtvertrages stehendes ist, und dass daher die Bestimmungen der Binnenschiffahrts-Ordnung auf dasselbe keine Anwendung finden können.

Ueber Appellation der klägerischen Gesellschaft bestätigte das k. k. Oberlandesgericht in Prag mit Urtheil vom 29. October 1895, Z. 23.941, das erstrichterliche Urtheil. In der Begründung wird u. A. bemerkt:

Die klägerischerseits besorgten und aufgerechneten Arbeiten erstreckten sich auf die Hebung der Gerstenladung aus dem Wasser, deren Ueberladung in Leichterkähne und Transportirung nach Pirna und Wehlen, um daselbst den Verkauf bewerkstelligen zu können. Inwiefern aber diese Auslagen sich blos auf das Herausschaffen der Gerstenladung aus dem Kahne des Geklagten erstreckten, wurde klägerischerseits nicht dargethan.

Im vorliegenden Falle erfolgte das Auffahren des Kahnes in Folge ungünstigen Windes. Dass hiebei nebenher noch dem Geklagten als Frachtführer ein Verschulden zuzurechnen wäre, wurde klägerischerseits erst in der Appellationsbeschwerde vorgebracht und kommt daher nicht weiter in Betracht.

Wenn man nun auch bei der Beurtheilung des durch den Frachtvertrag geschaffenen Rechtsverhältnisses auf die Bestimmungen des Handelsgesetzbuches Bedacht nehmen wollte, so erscheint unter diesen Umständen nach Art. 395 H.-G.-B. eine Haftung für den Schaden an der Ladung von Seiten des Geklagten ausgeschlossen, woraus sich von selbst ergibt, dass derartige Ansprüche Seitens der Firma M. R. & S. der Klägerin nicht abgetreten wurden und auch nicht abgetreten werden konnten, weil Niemand mehr Rechte abtreten kann, als er selbst hat.

Durch die Auszahlung der Versicherungssumme konnte daher an die Klägerin blos das Interesse und die Berechtigung übergehen, von der unter Wasser gekommenen Gerste noch so viel zu retten, als zu retten war, um sich dadurch eine theilweise Hereinbringung der bezahlten Versicherungssumme zu schaffen. Die Klägerin hat daher die Bergung der Gerste im eigenen Interesse und keineswegs auch in der Absicht unternommen, um dadurch des Geklagten Kahn vor weiterer Gefahr zu retten.

Nach dem vorliegenden Thatbestande hat auch momentan für diesen aufgefahrenen Kahn keine weitere Gefahr bestanden, und war nur nothwendig, diesen Kahn an das Land zu schaffen und durch Beseitigung des Lecks wieder gebrauchstüchtig zu machen, welche Arbeiten aber auf Kosten der Versicherungsgesellschaft, bei welcher der Geklagte seinen Kahn versichert hatte, hergestellt wurden. Es bedarf nicht erst eines Gutachtens Sachverständiger, sondern jeder Laie kann beurtheilen, dass, um diesen Kahn von der dessen Bergung erschwerenden Ladung zu befreien, nicht nothwendig war, die Gerste auf andere Kähne zu überladen und nach Wehlen und Pirna zu transportiren, sondern dass es genügt hätte, die Ladung entweder sofort über Bord oder an das Ufer zu schaffen.

Der k. k. Oberste Gerichtshof wies mit Urtheil vom 3. Jänner 1896, Z. 15.331 ex 1895, die ausserordentliche Revision der Klägerin zurück.

Gründe: Mit der Klägerin ist der Geklagte in Beziehung auf das von dem Unfalle betroffene Frachtgeschäft in ein Vertragsverhältniss gar nicht getreten. Schon deshalb kann in der abgelehnten Berücksichtigung

der Binnenschiffahrtsordnung als geltenden Handelsgebrauches ein offenbares Unrecht keineswegs wahrgenommen werden, da ja die nach Art. 279 H.-G.-B. im Handelsverkehre geltenden Gewohnheiten und Gebräuche nur bei Handelsgeschäften, sonach zwischen den Vertragstheilen allein in Beziehung auf die Bedeutung und Wirkung von Handlungen und Unterlassungen massgebend sind. Der Ladeschein entscheidet nach Art. 415 H.-G.-B. für die Rechtsverhältnisse zwischen dem Geklagten als dem Frachtführer und den Gebrüdern U. in Hamburg als den Empfängern der Gerste.

In der mit dem Ladeschein erklärten Unterwerfung des Geklagten unter die Verfrachtungsbedingungen der am Transporte betheiligten Schiffahrtsunternehmungen ist nicht auch offenbar die Annahme der, sei es ausdrücklichen oder stillschweigenden Bedingungen des zwischen der Klägerin und den Absendern der Gerste geschlossenen Versicherungsvertrages enthalten. Der von der Klägerin auf die Bergung des bei ihr versicherten Gutes und auf die Verwerthung der Gerste gemachte Aufwand wurde von ihr keineswegs für den Geklagten, sondern für das eigene Interesse zum Behufe der Ermässigung der von ihr an die Absender zu entrichtenden Versicherungssumme bestritten. Dass durch die Arbeiten zur Hebung der Fracht auch der Kahn des Geklagten entlastet und seiner Hebung näher gerückt wurde, hat in dem vorliegenden Falle noch nicht zur Folge, dass hiemit von der Klägerin ein Aufwand zum Nutzen des Geklagten gemacht worden wäre, weil dieser den Kahn bei der Allgemeinen Deutschen Flussfahrzeug-Versicherungsgesellschaft in Berlin mit 14.000 Mk. versichert hatte, von welcher die nach dem Ableichtern des Kahnes zur Hebung desselben aufgewendete Arbeit mit dem Betrage von 486 Mk. 60 Pfg. auch wirklich bestritten wurde, woraus sich ergibt, dass der frühere Bergungsaufwand der Klägerin, wenn überhaupt noch einem Anderen, so doch nicht dem mit dem Kahne ohnehin versicherten Geklagten zu Statten kam.

Die Klägerin vermag also mit Recht keineswegs geltend zu machen, dass sie mit ihrem Aufwande ein fremdes Geschäft zur Abwendung eines Schadens des Geklagten für diesen besorgt, oder dass sie ein für sie fremdes Geschäft blos, um den Nutzen des Geklagten zu fördern, zum klaren und überwiegenden Vortheile des Geklagten geführt hätte, und lässt sich daher der Klageanspruch auch nicht aus § 403 a. b. G.-B. oder aus den Bestimmungen der §§ 1036 und 1037 a. b. G.-B. über die Geschäftsführung ohne Auftrag mit Berechtigung herleiten.

Inland.

Parlamentarisches.

In der 478. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 20. April überreichte Abgeordneter Schlesinger einen Dringlichkeitsantrag betreffend die sofortige Sistirung des Baues der Hochbahn auf dem Lerchenfelder Gürtel und Freihaltung der Breitenfelder Kirche in Wien.

Abg. Schlesinger begründete diesen Antrag unter Darlegung der einschlägigen Verhältnisse. Durch den gegenwärtig geplanten Bau werde die architektonisch werthvolle Breitenfelder Kirche sowohl in der Vorderansicht als auch in der Seitenperspective durch die Pfeiler völlig verstellt. Redner empfahl das bekannte Project Waldvogel und bemerkte, der Herr Minister möge in dieser Beziehung ein Machtwort sprechen. Morgen werde das Mozart-Denkmal enthüllt, welches von dem Kunstsinne Wiens Zeugniss gebe. An diesem Tage möge auch ausgesprochen werden, dass die Hochbahn fallen und die Tiefbahn an ihre Stelle treten werde. Redner ersucht um Annahme seines Antrages.

Eisenbahnminister Ritter von Guttenberg:

Hohes Haus! Ich muss vor Allem gestehen, dass in ästhetischer Beziehung die Tiefbahn der Hochbahn gewiss vorzuziehen gewesen wäre. Wenn man also bei Zeiten die eingehenden Studien bezüglich der ersteren gemacht und die Vorarbeiten für eine gute Tiefbahntrasse durchgeführt hätte, bevor der Bahnbau in Frage gekommen ist, so hätte man ganz gut für die Tiefbahn energisch eintreten können. Heute liegt aber die Sache anders.

Ich erlaube mir, darauf zurückzugreifen, wie denn eigentlich die Hochbahn entstanden ist. Sie ist entstanden durch die Forderung der Gemeinde Wien, dass keine Strassenverbindung jenseits und diesseits der Gürtellinie unterbrochen werden darf und dass die Hauptcommunicationen mindestens 5 Meter Lichthöhe erhalten müssen. Diese Forderung der Stadt Wien war es, die in erster Linie zu dem Projecte der Hochbahn geführt hat.

Im Jahre 1894 war die politische Begehung derselben, und ich muss constatiren, dass sämmtliche Factoren damals keine Einwendung gegen die Hochbahn und gegen das Project überhaupt gemacht haben. Es wurde nur Seitens der Kirchengemeinden der Breitenfelder Kirche der Wunsch geäussert, man möge die Kirche nicht durch eine continuirliche Reihe von Bögen, eventuell sogar von Gewölben verunzieren Diesem Wunsche der Kirchengemeinden ist entsprochen worden, indem vor der Kirche drei weitere Oeffnungen mit Eisenconstruction zur Ausführung kommen, und ich erlaube mir, vorzulesen, was die Vertreter der Kirchengemeinden über dieses Project selbst bei der Commission gesagt haben.

Sie sagten (liest): „Das Baucomité für den Breitenfelder Kirchen- und Pfarrhofbau erhebt gegen die Erbauung der Stadtbahn nach dem vorliegenden Projecte keinen Einwand; nur wünscht dasselbe, dass statt der projectirten einen Durchfahrt drei gleich weite Durchfahrten von möglichst grosser Weite angelegt und in einer solchen gefälligen Form hergestellt werden, dass sie nicht störend auf die Architektur der Kirche einwirken. Es wird daher ersucht, die Mittelpfeiler in Eisenconstruction ausführen zu lassen und bei der Projectirung dieser Durchfahrten mit dem Baucomité das Einvernehmen zu pflegen. Bezüglich der Durchfahrten wird noch bemerkt, dass dieselben den Strassenzügen entsprechend anzulegen wären, in welcher Hinsicht sich die Nothwendigkeit ergeben wird, das Stationsgebäude „Josefstädterstrasse“ an dem gegen Heiligenstadt gerichteten Ende so weit zu verkürzen, dass dasselbe in die Baulinie des Kirchenplatzes zu liegen kommt. Ausserdem erklären die Vertreter des Baucomité, dass dasselbe mit Rücksicht auf die ohnehin beschränkten Raumverhältnisse des Breitenfelder Kirchenbauplatzes zur Ablagerung der Materialien etc. nicht in der Lage ist, auch nur den geringsten Theil des dem Breitenfelder Kirchenbaufonds gehörigen Grundes für die Zwecke der Bauführung der Stadtbahn zur Verfügung zu stellen.“

Nun, das weitere Project vor der Kirche ist im Einvernehmen mit den Kirchenbau-Gemeinden ausgeführt worden, und unsere Baudirection besitzt noch ein Dankschreiben des Kirchenbau-Comité über die Art der Durchführung der Hochbahn an dieser Stelle. Also in dieser Richtung kann man der Baudirection keinen Vorwurf machen.

Was die Durchführung des Waldvogel'schen Projectes betrifft, so hat eben Herr Ingenieur Waldvogel einige Projecte gemacht. Sein erstes Project nun, mit dem er hauptsächlich ursprünglich agitirt hat, war ganz undurchführbar. Es hatte einen grossen Theil der Strassenzüge von der Stadt abgeschnitten, also eine Anlage, die ja die Stadtgemeinde Wien nie hätte zugeben können. Mit Rücksicht auf die Einwendungen, die seinerzeit gemacht worden sind, hat Waldvogel sein Project abgeändert.

Es hat schon vor einiger Zeit der Herr Abg. Prinz Liechtenstein mir eine Deputation vorgeführt, welche die gleiche Bitte stellte, wie vor einigen Tagen die von Herrn Abg. Schlesinger geführte. Ich habe mich selbst sehr interessirt für die Sache, da ich früher selbst über die Verhältnisse nicht orientirt war, und wollte ein unparteiisches Urtheil haben, ob die Vertheidiger der Hoch- oder jene der Tiefbahn Recht haben. Ich habe daher sogleich nach Empfang der ersten Deputation einen gewiegten, ganz unparteiischen Fachmann hinausgesendet, um die Sache neuerdings zu studiren. Sein Bericht geht nun dahin, dass die Tiefbahn entschieden durchführbar war, woran wir ja nicht gezweifelt haben. Das Waldvogel'sche Project ist aber auch in der neuen Gestaltung nicht ganz entsprechend, es werden noch immer wesentliche Strassenzüge durchschnitten, vor allem die beiden, von denen der Herr Abg. Schlesinger gesprochen hat, die Pfeil-

und die Telemangasse. Diese Gassen müssten mit einer Ueberbrückung die Eisenbahn passiren. (Abg. Schlesinger: Mit einem Gehsteg!) Das ist ziemlich gleich. Weiterhin ist einer der wichtigsten Punkte die Ottakringerstrasse. Dieselbe bekommt nach dem Waldvogel'schen Projecte eine Tiefe von 4·6 Meter. (Abg. Schlesinger: 5 Meter!) Ich bitte, 4·6 Meter nach den Messungen meiner Herren; im Uebrigen ist das gleich, den die Gemeinde Wien verlangt, dass die Ottakringerstrasse 5·9 Meter Lichthöhe erhalten soll, weil eine Regulirung durch Hebung dieser Strasse geplant ist, wodurch wieder bei der Brücke die Höhe von 5 Meter herauskommt.

So lauten die Berichte, und ich kann mich nur auf das berufen, was mir meine Sachverständigen sagen. Das Project Waldvogel hat noch den grossen Nachtheil, dass es mit einem ziemlich scharfen Gefälle heruntergeht, dann nach kurzer, nahezu horizontaler Strecke wieder mit 20 per Mille steigt, um nach ganz kurzer Horizontalen wieder in das Gefälle der ursprünglichen Trasse überzugehen. Also auch in verkehrstechnischer Beziehung ist die Trasse in dieser Form sehr ungünstig, denn nichts ist für den Betrieb störender, als häufiger Wechsel zwischen Steigungen und Gefällen. (Abg. Schlesinger: Kommt auch bei der Stadtbahn vor!) Nein, da ist es constant. Die Stadtbahn hat eine gleichmässige Steigung, dann eine Horizontale und dann ein gleichmässiges Gefälle, während das Waldvogel'sche Project, wie schon bemerkt, mit starken Steigungen und Gefällen rasch abwechselt. Für den Verkehr ist nun eine solche Trasse immerhin sehr nachtheilig. Um das abzuändern, ist das Project entstanden, von dem Herr Abg. Schlesinger und ich gesprochen haben; das günstigste Tiefbahnproject wäre, um alle Schwierigkeiten betreffs der Strassenübersetzungen hintanzuhalten, wenn man die Waldvogel'sche Trasse von ihrem Tiefenpunkte an mehr in horizontaler Richtung gegen die in Ausführung begriffene Linie wieder einmünden lassen würde. Das erfordert aber eine bedeutende Tieferlegung des Ottakringer Baches. (Abg. Schlesinger: Das gibt einen schlechten Anschluss an das Bestehende!) Nein, einen ganz guten Anschluss. Diese Bachregulirung wurde auch schon mit der Gemeinde besprochen. Es müsste der Ottakringer Bach stadtwärts in der Länge von 820 Meter tiefer gelegt werden. Ausserdem hat die Gemeinde noch verlangt, dass, bevor an die Regulirung des Ottakringer Baches geschritten wird, ein circa 1150 m langer Canal zur Ableitung des Wassers während der Aenderung des Bachbettes gebaut werden müsste. Es müssten also ganz colossale Vorarbeiten geschehen, bevor man zur eigentlichen Stadtbahnarbeit schreiten könnte, und nur ein derartiges Project könnte Seitens der Verkehrscommission als ein günstiges acceptirt werden. Ich bitte aber doch zu bedenken, wie weit wir heute sind. Dass Ganze betrifft zwei Baulose und ausserdem die dazu gehörigen eisernen Brücken. Die beiden Baulose mit zwei abgesonderten Unternehmungen wurden im December vorigen Jahres vergeben, und das erstere beträgt 345.000 fl., das zweite 416.000 fl. Schon im August sind auch alle Eisenconstructionen im Betrage von 254.000 fl. vergeben worden.

Die Bauunternehmer haben alle ihre Abschlüsse bezüglich der Lieferungen schon gemacht und die Brücken sind nahezu fertig; es ist constatirt, dass heute bereits 150.000 fl. von den Baucapitalien eingebaut sind; es handelt sich also um 1,200.000 fl., die fraglich werden und auf welche förmlich verzichtet werden müsste, denn die Bauunternehmungen müssten entschädigt werden. Und wenn es noch mit dem Einstellen des Baues abgethan wäre und mit dem Neubaue sofort angefangen werden könnte! Das ist aber nicht möglich, denn selbst die Waldvogel'schen Projecte sind nur generelle. Es kommen ganz andere Interessen der Anrainer in Frage, denn Waldvogel verlässt, um sein Project herauszubekommen, die gerade Richtung in der Mitte der Gürtellinie, welche — verzeihen Sie, dass ich sage — die einzige Schönheit der Hochbahn ist, und sie muss, um die verschiedenen Terrainwellen zu nehmen, in verschiedenen Krümmungen diese Gürtellinie passiren; also auch ein grosser Schönheitsfehler. Das ist Alles nicht im Detail trassirt; es müsste ein ganz neues Project gemacht werden. Wie lange würde aber die Ausarbeitung dieses Projectes dauern? Da müssen Sondirungen gemacht werden bezüglich der Vergebungen, über die Grundirung weiss man noch gar nichts Näheres etc. etc., das sind also lauter Schwierigkeiten, die wir hier gar nicht lösen können und die ja in's Unendliche gehen. Es hat letzthin der Herr Abg. Dr. Lueger gefragt, ob die neue Stadtbahnvorlage die letzte sein werde und ich habe gesagt: hoffentlich ja, nur werden möglicherweise Ueberschreitungen vorkommen; ich müsste mich also sofort Lügen strafen und ganz bedeutende Mehrforderungen stellen. (Abg. Dr. Lueger: Die werden ohnehin eintreten!) Jawohl, aber sie werden nicht so arg sein. Wie lange würden wir denn dadurch die Vollendung der Gürtellinie hinausschieben? Die Trassirung allein müsste ein halbes Jahr dauern, dazu kommen die Grundeinlösungsfragen, die Commissionirungen, kurzum, es ist Alles heute so weit im Baue, dass wir nicht mehr zurückgehen können. Gar so arg ist ja die Sache doch nicht. Ich bitte, sich nur andere Hoch- und Stadtbahnlinien anzusehen, ich verweise auf die Berliner Stadtbahn, mit welcher Einfachheit ist dieselbe ausgeführt, von Schönheitssinn ist dort gar keine Rede, manche Häuser sind dort durch die Bahn einfach entzweigeschnitten und stehen heute noch so da. Bei uns hat man wenigstens architektonisch etwas gethan, um die Nachtheile der Hochbahn zu mildern. Ich bitte, sich auch zu erinnern, dass seinerzeit alle Interessenten dafür gestimmt haben. Versuchen wir nicht, das Sichere gegen etwas Unbestimmtes einzutauschen und das Geld umsonst zu verausgaben, sondern rechnen wir nach der gegenwärtigen Sachlage auch heute mit den damaligen Factoren, welche im Jahre 1894 als massgebend anerkannt wurden. Ich bitte daher das hohe Haus, den Dringlichkeitsantrag nicht zu acceptiren.

Abg. Dr. Lueger plaidirte für die Annahme des Dringlichkeitsantrages. Der Linienwall sei mit riesigen Opfern beseitigt worden und statt dessen wird ein neuer Wall gebaut, der viel grösser sei und der wahrscheinlich sehr viele Jahre stehen bleiben werde. Es lasse sich Alles ändern, und auch die Schwierigkeiten in dieser Frage dürften sich überwinden lassen.

Bei der Abstimmung wurde die Dringlichkeit des Antrages abgelehnt und der Antrag der geschäftsordnungsmässigen Behandlung zugewiesen.

Obmann des Eisenbahn-Ausschusses Ritter von Zaleski beantwortete die zu Beginn der Sitzung gestellte Anfrage des Abg. Steiner bezüglich der Nordwestbahn-Vorlage dahin, dass diese Vorlage schon in eventum der Einbringung im Hause vom Ausschusse dem Abg. Szczepanowski zum Referate zugewiesen worden sei. Nach den parlamentarischen Osterferien habe der Abg. Szczepanowski das Referat übernommen, und sobald derselbe mit seiner Arbeit so weit sein werde, um dem Ausschusse Bericht erstatten zu können, werde Redner nicht ermangeln, den Ausschuss einzuberufen; es dürfte dies in nicht zu ferner Zukunft der Fall sein.

Abg. Dr. Steinwender stellte an den Vorredner die Frage, in welcher Sitzung des Eisenbahn-Ausschusses die Zuweisung dieser noch nicht eingebrachten Vorlage an den Referenten Szczepanowski erfolgt sei.

Abg. Ritter von Zaleski erklärte, der Ausschuss habe bei Vertheilung der Referate, nachdem die Einbringung der Nordwestbahn-Vorlage in Sicht war, in eventum den Abg. Szczepanowski ersucht, das Referat zu übernehmen. Der Abg. Steinwender habe vielleicht der betreffenden Sitzung des Eisenbahn-Ausschusses nicht beigewohnt, allein dieser Thatbestand lasse sich im Protokolle erweisen.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Projectirte Localbahn vom Umschlaggeleise der k. k. Staatsbahnen in Linz zur Station Urfahr der Mühlkreisbahn. (Anordnung der Trassenrevision) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 7. April die k. k. Statthalterei in Linz beauftragt, hinsichtlich des von Franz Poche, Bürgermeister in Linz, vorgelegten generellen Projectes für eine normalspurige Localbahn von dem Umschlaggeleise der k. k. Staatsbahnen in Linz zu der Station Urfahr der Mühlkreisbahn im Sinne der bestehenden Vorschriften die Trassenrevision einzuleiten. Bei dieser Amtshandlung ist das seinerzeit vorgelegte, der Trassenrevision bereits im Jahre 1890 unterzogene Localbahnproject Urfahr-Steieregg in die Verhandlung insoweit einzubeziehen, als zu erheben sein wird, welche dieser beiden Bahnverbindungen den localen Verkehrsinteressen am besten entspricht.
[H.-M.-Z. 74.054 ex 1895.]

Projectirte Localbahn Freistadt-Leonfelden. (Ergebniss der Trassenrevision.) Im Hinblicke auf das anstandslose Ergebniss der am 21. December 1895 durchgeführten Trassenrevision hinsichtlich des Projectes für eine mit 0·76 m Spurweite auszuführende Localbahn von der Station Freistadt der k. k. Staatsbahnstrecke St. Valentin—Budweis nach Leonfelden hat das k. k. Eisenbahnministerium die Trasseführung der projectirten Localbahn im Allgemeinen genehmigt. [E.-M.-Z. 1291.]

Südbahn-Gesellschaft. (Linie Bruck—Leoben: Verlängerung einer Station: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Graz hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes für die Verlängerung der Station Niklasdorf für den 23. April anberaumt, und wurde mit der Leitung der Commission der k. k. Bezirkscommissär Marian Dumat betraut. [G.-I.-Z. 7188.]

Schneebergbahn. (Normalpläne für Entwässerungsanlagen.) Die von der Bauunternehmung Leo Arnoldi vorgelegten Normalpläne für die Entwässerungsanlagen und Flechtwerke der Schneebergbahn wurden genehmigt. [E.-M.-Z. 3100.]

Kaschau-Oderberger Eisenbahn. (Anlage eines Verladegeleises: Politische Begehung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Freistadt (Schlesien) hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes der gräfl. Larisch-Mönnich'schen Central-Direction in Karwin für die Anlage eines von dem erzherzoglich Gabrielen-Flügel in Karwin abzweigenden Verladegeleises für den 23. April anberaumt. [G.-I.-Z. 7374.]

Elektrische Localbahn Bielitz - Zigeunerwald. (Abänderung von Haltestellen: Stationscommission.) Die k. k. Landesregierung in Troppau hat hinsichtlich der von den Concessionären der Localbahn Bielitz-Zigeunerwald vorgelegten Projecte für die Auflassung der Haltestelle „Stadtgrenze", Neuerrichtung der Haltestellen „Wilhelmshof" und „Haasestrasse", ferner die Umgestaltung der Haltestelle „Bleichplatz" in eine Ausweiche und die Verlegung der Haltestelle „Teich" die Stationscommission auf den 30. April anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Bezirkshauptmann Derlik betraut. [E.-M.-Z. 2697.]

Localbahn Wodňan-Moldauthein. (Politische Begehung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Pisek hat die politische Begehung und Enteignungsverhandlung, sowie Feststellung der feuersicheren Herstellungen der Strecke Wodňan—Moldauthein auf den 4. Mai anberaumt. [G.-I.-Z. 7168.]

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd. (Ankunft des Dampfers „Pandora" von Santos.) Dieser Dampfer von 1692 Tonnen Gehalt ist am 4. März nach 34tägiger Fahrt mit 17 Passagieren und 508 Gewichtstonnen Ladung von Santos in Triest eingetroffen. Derselbe brachte: aus Santos 191.840 kg Kaffee (hievon 45.000 kg für Venedig); aus Rio de Janeiro 254.340 kg Kaffee (hievon 15.000 kg für Venedig), 2920 kg Häute (für Corfu); aus Fiume 3195 kg Möbel, 5940 kg condensirte Milch, 50.000 kg Zucker, 220 kg Butter und 34 kg Tabak. Der Werth der eingeführten Waaren betrug 468.642 fl. ö. W.

Erste Donau - Dampfschiffahrts - Gesellschaft. (Eröffnung der täglichen Wien—Linz—Passauer Postschiffahrten, ferner der Localschiffahrten auf den Strecken Passau—Linz, Grein Melk und Melk—Krems.) Laut einer Kundmachung der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft werden die täglichen Postschiffahrten Wien—Linz—Passau, ferner die Localschiffahrten zwischen Passau—Linz, Grein—Melk und Melk—Krems wie folgt eröffnet:

a) Postschiffe:

Von Wien (Praterquai) nach Linz ab 9 Uhr 30 Minuten Nachts; erste Fahrt am 28. April.
„ Linz nach Wien (Praterquai) ab 9 Uhr Vormittags; erste Fahrt am 1. Mai.
„ Linz nach Passau ab 5 Uhr 30 Minuten Früh; erste Fahrt am 30. April.
„ Passau nach Linz ab 3 Uhr Nachmittags; erste Fahrt am 30. April.

b) Localschiffe:

Von Linz nach Passau, täglich mit Ausnahme von Montag, ab 1 Uhr Nachmittags; erste Fahrt am 1. Mai.
„ Passau nach Linz, täglich mit Ausnahme von Montag, ab 4 Uhr 30 Minuten Früh; erste Fahrt am 1. Mai.
„ Melk nach Grein, täglich mit Ausnahme von Freitag, ab 4 Uhr Nachmittags; erste Fahrt am 2. Mai.
„ Grein nach Melk, täglich mit Ausnahme von Freitag, ab 6 Uhr Früh; erste Fahrt am 2. Mai.
„ Krems nach Melk, täglich mit Ausnahme von Freitag, ab 12 Uhr Mittags und 7 Uhr 45 Minuten Abends; erste Fahrt am 2. Mai.
Von Melk nach Krems, täglich mit Ausnahme von Freitag, ab 4 Uhr 40 Minuten Früh und 6 Uhr Abends; erste Fahrt am 2. Mai.

An Sonn- und Feiertagen verkehrt zwischen Wien (Praterquai) und Melk ein Vergnügungsschiff. Abfahrt von Wien 6 Uhr 30 Minuten Früh, Rückfahrt von Melk 4 Uhr 15 Minuten Nachmittags, Ankunft in Wien (Praterquai) 9 Uhr Nachts.

An Sonn- und Feiertagen verkehren bei günstiger Witterung von $2^1/_2$ Uhr Nachmittags an nach Bedarf Localboote ab Station Stefaniebrücke nach dem Schüttl und retour.

Verschiedene Mittheilungen.

Localbahn Mori-Arco-Riva am Gardasee. (Generalversammlung.) Am 23. März wurde in Bozen unter Vorsitz des Präsidenten des Verwaltungsrathes Sigismund Schwarz und im Beisein des landesfürstlichen Commissärs, k. k. Bezirkshauptmannes Leopold Freiherrn von Lichtenthurn die 5. ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Localbahn Mori-Arco-Riva am Gardasee abgehalten. Bei derselben waren 11 Actionäre anwesend, welche zusammen 3012 Actien vertraten. Der Geschäftsbericht und die Bilanz pro 1895 wurde einstimmig genehmigt und dem Verwaltungsrathe das Absolutorium ertheilt. Ueber Antrag des letzteren beschloss die Versammlung, von dem nach statutengemässer Dotirung des Amortisations- und Reservefonds verbleibenden Reingewinne per 43.767 fl. eine vierpercentige Dividende auf die Prioritätsactien lit. A und eine fünfpercentige Dividende auf die Prioritätsactien lit. B, endlich eine Dividende von 3 fl. per Stück auf die Stammactien zu vertheilen und den Restbetrag von 503 fl. auf neue Rechnung vorzutragen. Die ausscheidenden Verwaltungsraths-Mitglieder Johann Kofler und Max Weinschenk wurden wiedergewählt. Nach der Wahl der Herren Anton Mumelter, Josef Rössler und Richard Schgraffer, sowie der Ersatzmänner Dr. Josef v. Althammer und Vincenz Massari in den Revisionsausschuss wurde die Generalversammlung geschlossen.

Verein für die Förderung des Local- und Strassenbahnwesens. (Discussion über die Frage der Eisenbahn-Genossenschaften.) Der Verein beschäftigte sich in seiner Versammlung am 13. April mit dem vom Schriftführer Dr. J. Bing ausgearbeiteten Entwurfe eines Gesetzes, betreffend die Bildung von Eisenbahn-Genossenschaften.

Dieser Entwurf, als dessen Referent das genannte Ausschussmitglied fungirte, zeigt als wesentlichstes Merkmal den Aufbau von Eisenbahn-Genossenschaften auf dem Principe des freiwilligen Beitrittes, wobei aber auch versucht wird, das Zwangsprincip, allerdings nur in zweiter Linie, zur Geltung zu bringen. Der Gesetzentwurf führt zunächst jene Factoren auf, welche sich zu Eisenbahn-Genossenschaften vereinigen können. Im weiteren gelangen die den Beitritt zu den Genossenschaften beschränkenden Cautelen zum Ausdrucke. Die Aufgabe der Genossenschaften soll nicht blos in der directen Aufbringung der Baukosten, sondern in der Garantie der Annuität für den bevorrechteten Theil des Anlagecapitals bestehen, damit unter allen Umständen nicht blos der Bau, sondern auch der Betrieb finanziell gesichert sei. In den folgenden Artikeln des beregten Gesetzentwurfes wird die Feststellung des Beitragsverhältnisses der freien Vereinbarung anheimgegeben und bestimmt, dass die Abgrenzung der Rechte und Pflichten der Genossenschafter in einem von der Regierung zu genehmigenden Statute zu erfolgen hätte. Im Interesse der leichten Placirbarkeit und Marktgängigkeit der garantirten Titres soll in die Rechtsverhältnisse der Genossenschaft, sowie in deren finanzielle Gebahrung Einblick genommen werden können, und werden zu diesem Behufe eigene Eisenbahn-Genossenschafts-Register nach Art der anderen öffentlichen Bücher (Grundbuch, Eisenbahnbuch, Handelsregister, Wasserbuch etc.) angelegt, welche Jedermann zugänglich sind. In den weiteren Abschnitten behandelt der Gesetzentwurf Massnahmen gegen die Entziehung einzelner Gemeinden von der Beitragspflicht, die Ueberwachung der Genossenschafts-Gebahrung durch von der Regierung eingesetzte Commissäre, die zwangsweise Einbringung etwaiger rückständiger Beiträge einzelner Genossenschafts-Mitglieder und endlich die der Genossenschaft einzuräumende Befreiung von der Erwerb- und Einkommensteuer, sowie Stempel und Gebühren. Den technischen Fortschritten im Verkehrswesen Rechnung tragend, bestimmt der Entwurf die Giltigkeit des Gesetzes für alle Bahnen ohne Rücksicht auf den Motor.

An die mit Beifall aufgenommenen klaren und durch juristische Momente beleuchteten interessanten Ausführungen des Referenten Dr. Bing schloss sich eine lebhafte Debatte, in deren Verlauf Dr. Eder den Entwurf als eine schöne Verbindung des facultativen Principes mit dem obligatorischen bezeichnet, nichtsdestoweniger aber der reinen Zwangsgenossenschaft den Vorzug geben und in jedem Falle empfehlen möchte, dass die Errichtung der Eisenbahn-Genossenschaft zum Schutze Dissentirender an den Beschluss einer qualificirten Majorität gebunden werde.

Nach Entgegnung des Dr. Merores und einem kurzen Schlussworte des Referenten beschliesst die Versammlung mit Stimmeneinheit, dass der vorliegende Gesetzentwurf den Ressortministerien zur thunlichsten Berüchsichtigung überreicht werde.

Mit dem Dank des Vorsitzenden, beh. aut. Civilingenieur Ziffer, an den Referenten wurde die Versammlung geschlossen.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des LXXX. Stückes.) Das am 17. April herausgegebene LXXX. Stück enthält unter

Nr. 2154: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Schlesien vom 12. April 1896, Z. 6743, betreffend das Verbot der Einfuhr von Klauenthieren aus den Bezirken Lemberg, Wieliczka und Zołkiew in Galizien nach Schlesien.

Nr. 2155: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Kärnten vom 11. April 1896, Z. 4743, betreffend die Wiedergestattung der Einfuhr von Wiederkäuern aus dem ungarischen Comitate Zala und dem Stadtgebiete Sopron, dann das Einfuhrverbot für Schweine aus den Stadtgebieten Kassa und Komarom in Ungarn nach Kärnten.

Nr. 2156: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Kärnten vom 12. April 1896, Z. 4896, betreffend die Wiedergestattung der Einfuhr von geschlachteten Schweinen aus Ungarn nach Villach in Kärnten.

Nr. 2157: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Steiermark vom 14. April 1896, Z. 10.935, betreffend die Wiedergestattung der Einfuhr von Klauenthieren aus dem Herzogthume Salzburg nach Steiermark.

Nr. 2158: Kundmachung der k. k. Statthalterei für das Küstenland vom 9. April 1896, Z. 7400/IV, betreffend die Wiedergestattung der Einfuhr von Wiederkäuern aus dem ungarischen Comitate Zala und dem Stadtgebiete Sopron, sowie das Verbot der Einfuhr von Schweinen aus den Stadtgebieten Kassa und Komarom in das Küstenland.

— (Inhalt des LXXXI. Stückes.) Das am 18. April herausgegebene LXXXI. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2159: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Niederösterreich vom 16. April 1896, Z. 33.487, betreffend die Aufhebung der Beschränkung des Verkehres mit Klauenthieren aus dem Herzogthume Salzburg nach Niederösterreich.

Nr. 2160: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Niederösterreich vom 16. April 1896, Z. 35.355, betreffend das Verbot der Einfuhr von Handels-(Futter-)Schweinen aus den Bezirken Kotzman, Storożynetz und Wiżnitz in der Bukowina nach Niederösterreich.

Nr. 2161: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Salzburg vom 14. April 1896, Z. 4507, betreffend die Auflassung des Verbotes der Einfuhr von Klauenthieren aus Bayern nach Salzburg

Lagerhaus-Angelegenheiten.

Lagerhaus der Stadt Wien. (Rechnungsabschluss für das Jahr 1895.) Dem Berichte und Rechnungsabschlusse über die Geschäftsthätigkeit des Lagerhauses der Stadt Wien im Jahre 1895 ist Nachstehendes zu entnehmen: Das Erträgniss und der sonstige geschäftliche Erfolg stellen ein gutes Mittelergebniss dar. Den Einnahmen und den auf dem Lager haftenden Gebührenforderungen im Betrage von fl. 334.321·82 stehen Ausgaben und Verpflichtungen im Betrage von fl. 291.304·51 gegenüber, woraus sich ein Gebahrungsüberschuss von fl. 43.017·31 (5·03 pCt.) bei einem Anlagewerthe von fl. 854.481·98 ergibt, gegen fl. 62.528·77 (7·88 pCt.) bei einem Anlagewerthe von fl. 793.060·61 im Vorjahre und gegen fl. 41.309·76 (5·76 pCt.) bei einem Anlagewerthe von fl. 717.648·21 nach dem Durchschnitte der Jahre 1876 bis 1893. Die Anlagekosten per fl. 854.481·98 erfahren für das Jahr 1896 durch neue Auslagen für Errichtungen und Verbesserungen eine Erhöhung von ungefähr fl. 20.000. — Auf dem Gewinn- und Verlustconto ergibt die Einnahmenseite einen Ausfall von fl. 24.409·78, der hauptsächlich in geringeren Lagerbeständen seine Begründung findet. Die Ueberschüsse aus dem Lagerzins sind um fl. 14 653·6, aus den Arbeitsgebühren um fl. 4474·8, aus der Feuerversicherung um fl. 1894·25, aus den Zinsen um fl. 2396·11 und aus sonstigen Anlässen um fl. 1040·50 geringer, dagegen aus den Zufuhren um fl. 48·22 höher als im Vorjahre. Die Ausgaben verminderten sich insgesammt um fl. 4898·32, und machen für Lagerhausbahn um fl. 2889·21, für Miethe um fl. 140, für Instandhaltung um fl. 1302·16, für allgemeine Unkosten um fl. 372·15 und für Abschreibungen um fl. 1231·81 weniger, dagegen für Gehalte um fl. 827·88, für die Hauptzollamts-Abtheilung um fl. 28·73 und für Steuern und Gebühren um fl. 180·40 mehr als im Jahre 1894 aus.

Der Geschäftsverkehr des Berichtsjahres steht hinter jenem der beiden Vorjahre zurück; er war sprunghaft bewegt und die Abwicklung mit vielfachen und grossen Schwierigkeiten verbunden.

Der gesammte Waarenumsatz umfasste eine Menge von 3,629.552 q und die mittlere Tagesbewegung belief sich auf 12.099 q, gegen 3,785.497 q, bezw. 12.618 q in 1894 oder 2,523.578 q, bezw. 8542 q nach dem Durchschnitte von 1876 bis 1893 — Es betrugen die Einlagerungen 1,807.385 q im Versicherungswerthe von fl. 10,628 170 (gegen 1,896.622 q im Versicherungswerthe von fl. 11,990 045 im Vorjahre), die Auslagerungen 1,822.167 q im Versicherungswerthe von fl. 10.492.910 (gegen 1,888.875 q im Versicherungswerthe von fl. 12,197.165 im Vorjahre.

Der Lagerstand am 31. December 1895 bezifferte sich mit 387.882 q im Versicherungswerthe von fl. 3,691.310 (gegen 402.664 q im Versicherungswerthe von fl. 3,556.050 im Vorjahre); der mittlere Lagerstand bezifferte sich mit 287.900 q (gegen 334.600 q im Vorjahre). An dem Gesammtumsatze ist der Bahnverkehr mit 53·22 pCt., der Schiffsverkehr mit 27·50 pCt. und das Strassenfuhrwerk mit 19·28 pCt. betheiligt (gegen 60·26 pCt., 19·28 pCt. und 20·46 pCt. in 1894).

Zur Einlagerung gelangten 8541 Posten (gegen 9766 in 1894), und es fanden 21.380 Ausfolgungen (gegen 24.344 in 1894) statt, wobei sich die Zahl der Versendungen mit Eisenbahnen und Schiffen auf 14.692 (gegen 14.623 in 1894) belief.

Das Reexpeditionsverfahren fand bei 1219 Wagenladungen oder 9·82 pCt. der gesammten mittelst Bahn versendeten Menge (gegen 1·339 oder 11·90 pCt. in 1894) Anwendung; hievon kommen 75 Wagenladungen oder 0·78 pCt. der gesammten Schiffsankünfte (gegen 124 Wagen oder 1·81 pCt. in 1894) auf die Schiffszuzüge und 1144 Wagenladungen oder 11·76 pCt. der gesammten Bahnankünfte (gegen 1215 Wagen oder 10·51 pCt. in 1894) auf die Bahnzuzüge.

Der reine Durchzugsverkehr (ohne Einlagerung) umfasste ein- und ausgehend 1,313.158 q oder 36·18 pCt. des Gesammtumsatzes (gegen 1,139.740 q oder 30·11 pCt. in 1894); hievon entfallen auf den Umschlag von Bahn zu Bahn 229.417 q und von der Bahn zum Schiff 1507 q oder 28·77 und 0·19 pCt. der gesammten Bahnankünfte (gegen 233 632 q und 3891 q oder 20·21 und 0·33 pCt. in 1894); ferner auf den Umschlag von Schiff zur Bahn 289·059 q, von Schiff zu Schiff 3109 q und vom Schiff auf Strassenfuhrwerke 133.321 q oder 30·02, 0·32 und 13·85 pCt. der gesammten Schiffsankünfte (gegen 192.495 q, 4869 q und 134.883 q oder 28·07, 0·71 und 19·67 pCt. in 1894).

Zumeist durch den Ausfall der Gerstesendungen hervorgerufen, zeigte sich im Eisenbahnverkehre eine Abnahme, die bei den Ankünften 16·83 pCt. und insgesammt 7·04 pCt. beträgt.

Der Schiffsverkehr erfuhr eine Zunahme um 8·22 pCt.

Auf dem Landungsplatze des Lagerhauses der Stadt Wien wurden 377 Schiffe an 233 Ladetagen gelöscht, gegen 294 Schiffe an 237 Ladetagen im Vorjahre. Die Ausladung erfolgte bei 148 Schiffen oder 39 pCt. auf einerlei, bei den übrigen 229 oder 61 pCt. auf mehrfache Art (gegen 137 Schiffe oder 46 pCt. und 157 Schiffe oder 54 pCt. in 1894).

Nach Waarengattungen vertheilt, entfielen 95·19 pCt. des Gesammtumsatzes auf Getreide und 4·81 pCt. auf andere Waaren (gegen 96·67 und 3·33 pCt. in 1894).

Im Belehnungsgeschäfte war der Rückgang wieder erheblich. Von den eingelagerten 8541 Posten wurden nur 228 Lagerscheine oder 2·67 pCt. (gegen 327 oder 3·36 pCt. in 1894) ausgeschrieben und bei 20 Lagerscheinen im Versicherungswerthe von fl. 110.700 eine Belehnung von fl. 67.330 vorgemerkt (gegen 52 Lagerscheine im Versicherungswerthe von fl. 130.150 mit einer Belehnung von fl. 69.194·24 im Vorjahre).

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Directer Personenverkehr zwischen Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen und Berlin.

Ausgabe ermässigter Sonder-Tour- und Retour-Fahrkarten nach Berlin.

Aus Anlass der in diesem Jahre in Berlin stattfindenden Gewerbeausstellung gelangen in der Zeit vom 7. Mai bis einschliesslich 8. October 1896 an jedem Dienstag und Donnerstag in den nachbenannten Stationen ermässigte Sonder-Tour- und Retour-Fahrkarten nach Berlin (Stadtbahn) zu nachstehenden Preisen zur Ausgabe:

Von \ Nach	Berlin (Stadtbahn) und retour — Preis einer Tour- und Retour-Fahrkarte giltig für alle Züge						
	1. via Krakau—Oderberg—Breslau			2. via Krakau—Oswiecim/oder Szczakowa — Schwientochlowitz—Morgenroth — Breslau			
	I.	II.	III. *)	I.	II.	III. *)	
	Classe — Mark						
Brody	143·30	94·80	48·10	131·80	87·—	44·20	*) Tour- und Retour-Fahrkarten III. Classe auf den Strecken der k. k. Oesterr. Staatsbahnen nur für Personenzüge giltig.
Czernowitz	175·70	114·40	54·30	164·20	106·60	50·40	
Lemberg	129·30	86·40	44·70	117·80	78·60	40·80	
Podwoloczyska	162·50	106·60	51·70	151·—	98·80	47·80	
Przemyśl	112·30	76·20	41·10	100·80	68·40	37·20	
Suczawa	191·70	124·20	57·50	180·20	116·40	53·80	

Kinder im Alter von 4 bis 10 Jahren zahlen den halben Fahrpreis.

Die Tour- und Retour-Fahrkarten haben eine zehntägige Giltigkeitsdauer, einschliesslich des Lösungstages.

Die Rückfahrt ist spätestens am zehnten Tage um Mitternacht anzutreten und darf nach Ablauf dieses Tages nicht mehr unterbrochen werden.

Für Reisegepäck werden auf den deutschen Strecken auf jede Fahrkarte zum vollen Preise 25 kg, auf jede Kinderkarte 12 kg Freigewicht gewährt.

Wien, am 20. April 1896. [301]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Süddeutscher Personen- und Gepäcksverkehr.

Einführung eines neuen Tarifes.

Mit 1. Juni 1896 gelangt für den Oesterreichisch-Süddeutschen Personen- und Gepäcksverkehr ein neuer Tarif zur Einführung.

Hiedurch werden die Tarife für den Oesterreichisch-Württembergisch-Badischen Personen- und Gepäcksverkehr vom 1. Mai 1893, für den Oesterreichisch-Bayerisch - Hessisch - Pfälzischen Personenverkehr vom 1. Juni 1893, für den Oesterreichisch-Württembergisch-Badisch-Main-Neckarbahn Personen- und Gepäcksverkehr vom 1. April 1891 nebst Nachträgen, für den Oesterreichisch-Bayerisch-Hessischen Personen- und Gepäcksverkehr vom 1. Februar 1891, dann die in dem Tarife für den Main-Neckarbahn-Bayerischen Personen- und Gepäcksverkehr vom 1. April 1892 für den Verkehr zwischen Carlsbad einerseits und Mannheim (Bad. Bahn und Hess. Ludwigs-Bahn) andererseits und die in dem Tarife für den Oesterreichisch-Bayerisch-Württembergisch-Pfälzischen Personen- und Gepäcksverkehr vom 1. October 1890 für den Verkehr zwischen Wien einerseits und Frankenthal und Ludwigshafen andererseits enthaltenen Bestimmungen und Sätze aufgehoben.

Der neue Tarif, von dem Exemplare bei den betheiligten Verwaltungen, bezw. Stationen zum Preise von 30 kr. erhältlich sind, enthält Aenderungen der bisherigen Fahrpreise.

Wien, am 21. April 1896. [302]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Internationale Rundreiseverkehre mit Frankreich und England.

Einführung eines neuen Tarifes.

Mit 1. Juni 1896 gelangt an Stelle des mit gleichem Tage ausser Kraft tretenden Tarifes für internationale Rundreiseverkehre mit Frankreich und England, nebst Anhang, enthaltend den Tarif für Sommer-Rückfahrkarten von französischen nach schweizerischen Stationen vom 1. Mai 1894, nebst Nachtrag I vom 1. Mai 1895 ein neuer Tarif zur Einführung.

Der neue Tarif, von dem Exemplare bei den betheiligten österreichischen Verwaltungen, bezw. Stationen zum Preise von 50 Hellern erhältlich sind, enthält Aenderungen der bisherigen Fahrpreise.

Wien, am 19. April 1896. [303]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Neuer Fahrplan.

Am 1. Mai 1896 tritt auf allen Linien der Kaiser Ferdinands-Nordbahn und auf der Ostrau-Friedländer Eisenbahn ein neuer Fahrplan in Kraft.

Die wichtigsten Aenderungen sind folgende:

Der Schnellzug Nr. 2, Abfahrt von Krakau um 7 U. 25 M. nach Wien, wird in Hullein 1 Minute Aufenthalt nehmen und via Hullein Anschlüsse von Bielitz, ferner von Zborowitz und von Kremsier nach Wien, sowie auch von Krakau nach Kojetein und nach Holleschau herstellen.

Der Schnellzug Nr. 3 wird von Wien statt um 9 U. 35 M. schon um 9 U. 30 M. Nachts nach Krakau zum Anschlusse nach Podwoloczyska, Warschau und St. Petersburg abgehen, via Oderberg die kürzeste Nachtverbindung von Wien nach Berlin und weiter nach Hamburg, Hannover und Bremen herstellen.

Der Schnellzug Nr. 5 wird von Wien statt um 7 U. 40 M. erst um 8 U. Früh nach Krakau zum Anschlusse nach Lemberg und via Oderberg nach Berlin abgehen, mit noch grösserer Beschleunigung als bisher verkehren und in Berlin Schl. Bhf. statt um 8 U. 52 M. schon um 8 U. 42 M. Abends ankommen.

Dieser Zug, sowie auch der Schnellzug Nr. 6 (Abf. von Berlin Schl. Bhf. um 8 U. 45 M. Früh, Ank. in Wien Nordbhf. um 9 U. 32 M. Nachts) stellen via Oderberg die kürzeste Verbindung zwischen Wien und Berlin mit einer Fahrdauer von 12 Stunden 42 Minuten, bezw. 12 Stunden 47 Minuten her und werden auch neue günstige Anschlüsse zwischen Kaschau und Krakau, ferner via Kohlfurt-Zerbst zwischen Wien, Magdeburg, Braunschweig und Hannover vermitteln.

Der Schnellzug Nr. 7/807 wird von Wien statt um 8 U. Früh erst um 8 U. 15 M. Früh nach Brünn und Bodenbach abgehen und via Gänserndorf auch die Schnellzugsverbindungen nach Marchegg, Budapest und nach Tepla-Trencsén-Teplitz herstellen.

Der Schnellzug Nr. 12, Abf. von Oderberg um 6 U. 55 M. Früh nach Wien, wird in Angern zum Aufnehmen und Absetzen von Passagieren bedingt anhalten.

Der Personenzug Nr. 13, Abfahrt von Wien um 11 U. 15 M. Vorm. nach Prerau, wird auch in der Haltestelle Ober-Moschtienitz 1 Minute anhalten.

Der Personenzug Nr. 15 wird von Wien statt um 8 U. 10 M. erst um 8 U. 25 M. Früh nach Krakau abgehen.

Der Personenzug Nr. 17 wird von Wien statt um 7 U. 20 M. schon um 7 U. 5 M. Abends nach Krakau abgehen.

Der Personenzug Nr. 23/523 wird von Wien statt um 10 U. 45 M. schon um 10 U. 40 M. Nachts nach Marchegg abgehen.

Der Personenzug Nr. 29 wird von Wien statt um 4 U. 35 M. schon um 4 U. 30 M. Nachm. nach Prerau abgehen.

Der Personenzug Nr. 32, Abfahrt von Krakau um 9 U. 25 M. Vorm., wird in Bisenz-Pisek einen neuen Anschluss nach Gaya herstellen und in Lundenburg statt um 7 U. 57 M., schon um 7 U. 48 M. Abends ankommen.

Der Personenzug Nr. 41 wird von Schönbrunn statt um 1 U. 16 M. schon um 1 U. 7 M. Nachts nach Oderberg abgehen.

Der gemischte Zug Nr. 617 wird von Lundenburg statt um 10 U. 4 M., schon um 9 U. 55 M. Nachts nach Neusiedl-Dürnholz abgehen.

Der Personenzug Nr. 818 wird von Brünn statt um 10 U. 20 M. erst um 11 U. 30 M. Nachts nach Lundenburg abgehen, in Lundenburg Anschlüsse nach Wien und nach Zellerndorf, ferner in Brünn auch Anschlüsse von Iglau und von Grussbach herstellen.

Der Personenzug Nr. 834 wird von Brünn statt um 7 U. schon um 6 U. 55 M. Abends nach Lundenburg abgehen und in Branowitz Anschluss nach und von Pohrlitz herstellen.

Vom 1. Mai bis Ende September 1896 wird an Sonn- und Feiertagen der Separat-Personenzug Nr. 45/1145, Abfahrt Wien um 6 U. 40 M. Früh, Ankunft Olmütz um 12 U. 56 M. Nachm., und Nr. 1146/46, Abfahrt Olmütz um 3 U. 40 M. Nachm., Ankunft Wien um 9 U. 16 M. Nachts, verkehren.

Der Personenzug Nr. 919 wird von Brünn statt um 6 U. 10 M. schon um 6 U. 5 M. Abends nach Prerau abgehen.

Zur Herstellung einer neuen Tagesverbindung von Brünn, Wien und Krakau via Prerau, Olmütz nach Sternberg und Mähr.-Schönberg, sowie auch retour werden zwischen Olmütz und Sternberg die neuen Personenzüge Nr. 1011, Abfahrt Olmütz um 8 U. 34 M. Abends, Ankunft Sternberg um 8 U. 59 M. Abends, und Nr. 1012, Abfahrt Sternberg um 7 U. 15 M. Früh, Ankunft Olmütz 7 U. 44 M. Früh, eingeführt und bei dieser Tagesverbindung zwischen Brünn—Prerau—Mähr.-Schönberg directe Personenwagen I., II. und III. Classe verkehren.

Der Personenzug Nr. 1020 wird von Sternberg statt um 4 U. 15 M. schon um 4 U. 10 M. Früh nach Nezamislitz abgehen.

Der Personenzug Nr. 1102 wird von Olmütz statt um 11 U. 30 M. erst um 11 U. 40 M. Vorm. nach Prerau abgehen und die Haltestelle Grügau ohne Aufenthalt passiren.

Der Personenzug Nr. 1120, Abfahrt von Olmütz um 9 U. 57 M. Vorm. nach Prerau, wird auch in der Haltestelle Grügau 1 Minute anhalten.

Der Personenzug Nr. 1104 wird von Olmütz statt um 12 U. 30 M. schon um 12 U. 15 M. Nachts nach Prerau abgehen.

Der Personenzug Nr. 1204 wird von Troppau zum Anschlusse an den Persouenzug Nr. 41 nach Oderberg statt um 12 U. 15 M. schon um 12 U. 10 M. Nachts nach Schönbrunn abgehen.

Der Personenzug Nr. 1433, Abfahrt von Trzebinia um 6 U. 51 M. Früh, wird in Myslowitz statt um 8 U. 35 M. schon um 8 U. 6 M. Früh eintreffen und in Szczakowa den Anschluss an Zug Nr. 1502 von Granica herstellen.

Der gemischte Zug Nr. 1625, Abfahrt von Krakau um 4 U. 40 M. Früh, Ankunft in Podgórze-Bonarka um 5 U. 8 M. Früh, wird mit Anschluss nach Skawina vom 1. Mai bis inclusive 30. September 1896 verkehren.

Der Personenzug Nr. 2214, Abfahrt von Bielitz um 6 U. 22 M. Früh nach Kojetein, wird in Hullein auch den Anschluss an den Schnellzug Nr. 2 nach Wien herstellen.

Der Personenzug Nr. 2215 wird von Kremsier statt um 12 U. 30 M. schon um 12 U. 16 M. Nachm. nach

Holleschau abgehen und in Hullein auch den Anschluss an den Schnellzug Nr. 2 nach Wien herstellen.

Zwischen Hullein und Kremsier werden, wie im Vorjahre, versuchsweise in der Sommersaison der Personenzug Nr. 2227, Abfahrt von Kremsier um 11 U. 10 M., Ankunft in Hullein um 11 U. 28 M. Nachts, mit Anschluss an die Züge Nr. 18 nach Wien und Nr. 17 und Nr. 3 nach Krakau, vom 30. April 1896 angefangen; ferner der Personenzug Nr. 2228, Abfahrt von Hullein um 12 U. 50 M., Ankunft in Kremsier um 1 U. 8 M. Nachts, mit Anschluss an die Züge Nr. 17 und Nr. 3 von Wien und Nr. 18 von Krakau, vom 1. Mai 1896 angefangen in Verkehr gesetzt.

Der gemischte Zug Nr. 2925 (bisher Nr. 2921) wird von Drösing statt um 6 U. 50 M. erst um 7 U. 57 M. Früh nach Zistersdorf abgehen und den Anschluss an die Personenzüge Nr. 25 von Wien und Nr. 26 von Brünn herstellen.

Die gemischten Züge Nr. 2930, Abfahrt von Zistersdorf um 8 U. 30 M. Früh nach Drösing, ferner Nr. 2915, Abfahrt von Drösing um 9 U. 57 M. Vorm. nach Zistersdorf, werden aufgelassen.

An deren Stelle werden folgende gemischte Züge verkehren: Nr. 2914, Abfahrt von Zistersdorf um 1 U. 55 M. Nachm., Ankunft in Drösing um 2 U. 36 M. Nachm., mit Anschluss an die Züge Nr. 19 nach Lundenburg und Nr. 14 nach Wien; ferner Nr. 2919, Abfahrt von Drösing um 3 U. 42 M. Nachm. nach Zistersdorf, mit Anschluss an die Züge Nr. 19 von Wien und Nr. 14 von Prerau.

Der gemischte Zug Nr. 3501 wird von Troppau statt um 7 U. 5 M. erst um 7 U. 30 M. Abends nach Bennisch abgehen und auch Anschluss von Jägerndorf herstellen.

An Sonn- und Feiertagen vom 3. Mai bis Ende August 1896 wird der gemischte Zug Nr. 3534 von Bennisch bis Troppau verkehren; Abfahrt von Bennisch um 7 U. 45 M. Abends, Ankunft in Troppau um 9 U. 32 M. Nachts.

Vom 1. Mai bis 30. September 1896 werden die gemischten Züge Nr. 3734, Abfahrt Pohrlitz um 7 U. 20 M., Ankunft Branowitz um 7 U. 54 M. Abends, mit Anschluss nach Lundenburg, und Nr. 3733, Abfahrt Branowitz um 8 U. 12 M., Ankunft Pohrlitz um 8 U. 47 M. Abends, mit Anschluss von Brünn, versuchsweise eingeführt.

Alles Nähere ist aus dem affichirten neuen Fahrplanplacate der Kaiser Ferdinands-Nordbahn und der Ostrau-Friedlander Eisenbahn, giltig ab 1. Mai 1896, zu entnehmen.

Wien, im April 1896. [304]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn. K. k. priv. Ostrau-Friedlander Eisenbahn.

Aenderung der Nomenclatur der Ausnahmetarife für gebrauchte Emballagen.

Mit Giltigkeit vom 5. Juni 1896 bis zur Durchführung im Tarifwege wird der Text der Ausnahmetarife für gebrauchte Emballagen, und zwar:

a) im Nachtrage II zum Localgütertarife vom 1. Jänner 1893 für das Hauptbahnnetz der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Ausnahmetarif XXVI);
b) im Nachtrage XV zu den Gebührentarifen vom 1. Juni 1888 für die Localbahnen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Ausnahmetarif XIV auf der Localbahn Bielitz-Wadowice-Kalwarya);
c) im Nachtrage I zum Localtarife vom 1. Jänner 1893 der k. k. priv. Ostrau-Friedlander Eisenbahn (Ausnahmetarif XIX)

derart abgeändert, dass diese Ausnahmetarife jeweils für die Beförderung von gebrauchten Emballagen der Position E-19 der Güterclassification im gemeinsamen Tariftheile I Geltung haben. Die bezogene Position des Tariftheiles I lautet zur Zeit:

„Emballagen, gebrauchte (mit weniger als 1·3 m Durchmesser der grössten Fläche), z. B. Cartonnagen, Ballons, Fässer, auch eiserne Fässer, Mineralsäureflaschen und Mineralsäurekrüge, die zwei letzten Artikel auch in deckellosen Kisten, ferner eiserne Flaschen und Metallcylinder, Hühnersteigen, Koffer, Kisten (excl. Lattenkisten), Körbe u. dgl. (excl. Blechbüchsen, Blechdosen, Bleiflaschen, leere Glasflaschen).

Anmerkung. Im Sinne dieser Position wird das den gebrauchten Kisten, Cartonnagen, Schachteln und dergleichen beigegebene Verpackungsmateriale nicht als Emballage angesehen.

Wien, am 20. April 1896. [305]

Sonstige Nachrichten.

Kgl. Bayerische Staatseisenbahnen. (Nachtrag I zum Tarife für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen, Heft B, vom 1. April 1895.) Am 1. April 1896 gelangte der Nachtrag I zum Tarife für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen, Heft B, für die k. Bayerischen Staatseisenbahnen vom 1. April 1895 zur Einführung, welcher Aenderungen und Ergänzungen der Zusatzbestimmungen zur Verkehrsordnung, der Allgemeinen Tarifvorschriften und des Nebengebührentarifes enthält.

Magdeburg-Halle-Sächsischer Verbandsgüterverkehr. (Nachtrag II.) Am 1. April 1896 trat der Nachtrag II zum Magdeburg-Halle-Sächsischen Gütertarif in Kraft, der Entfernungen und Frachtsätze für den Verkehr mit den sächsischen Stationen Hirschfelde, Ostritz und Zittau und mit den Stationen Kostebran-Friedrichsthal und Römerkeller der Zschipkau-Finsterwalder Eisenbahn, ferner neue Ausnahmefrachtsätze für die Beförderung von Eisenerzen u. s. w. nach Vienenburg, sowie verschiedene Aenderungen und Ergänzungen des Tarifes enthält.

Die im Ostdeutsch-Mitteldeutschen Gütertarife vom 1. April 1895 und im Mitteldeutschen Privatbahngütertarife vom 1. December 1895 enthaltenen Frachtsätze und Entfernungen für den Verkehr zwischen Hirschfelde, Ostritz und Zittau (Preuss. Staatsbahnen) einerseits und den Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke Magdeburg und Halle, sowie der Braunschweigischen Landeseisenbahn, der Osterwieck-Wasserlebener, Halberstadt-Blankenburger, Neuhaldensleber, Stendal-Tangermünder, Dessau-Wörlitzer, Dahme-Uckroer und Zschipkau-Finsterwalder Eisenbahn andererseits wurden mit dem 1. April 1896 beziehentlich, insoweit durch den obenbezeichneten Nachtrag II Frachterhöhungen eintreten, am 15. Mai 1896 aufgehoben. Dasselbe gilt auch hinsichtlich der im Magdeburg-Halle-Sächsischen Gütertarif enthaltenen Frachtsätze für Zittau. (Sächs. Staatsb.)

Deutsch - Französischer Gütertarif über Elsass-Lothringen, Theil II a, vom 1. Juni 1895. (Nachtrag I.) Mit 1. April 1896 gelangte der Nachtrag I zur Einführung.

Derselbe enthält Frachtsätze für Ichenhausen, sowie Ergänzungen und Berichtigungen des Haupttarifes.

Auf dem Titelblatte des Nachtrages sind die Worte „Heft 3 vom 1. Mai 1895“ in „Heft 3 vom 1. Juni 1895“ richtig zu stellen.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
				für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)										
Fortlaufende Nummer	von der	und im Namen der	für Artikel	von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
822	Oesterr. Nordwestbahn		Braunkohle in vollen Wagenladungen aus dem Aussig-Teplitzer Kohlenreviere	Aussig Oe.N.W.B. transito	Wegstädtl	**Auflieferung eines Minimalquantums von 5000 metr. Tonnen.** Die Transporte müssen an die Zuckerfabrik in Wegstädtl adressirt sein. Das Abladen hat die Partei innerhalb der jeweilig festgesetzten Frist auf ihre eigenen Kosten und durch ihre eigenen Arbeiter besorgen zu lassen	Vom 1. Mai 1896 bis Ende April 1897	Inländischer Braunkohlenverkehr über Aussig, bezw. Prag, Tarif vom 1. März 1894	12·0 kr. ö. W. Noten	8·0 kr. ö. W. Noten	4·0 kr. ö. W. Noten	Im Kartirungswege		

Jede der contrahirenden Firmen hat eine Caution von ö. W. fl. 2000 in Baarem oder pupillarsicheren Werthpapieren (zum Börsencourse herechnet) zu erlegen, welche sie sofort retournirt erhält, sobald mittelst Vorlage der auf die Firma als alleinige Aufgeberin und die Zuckerfabrik in Wegstädtl als Empfängerin lautenden bahnämtlich beglaubigten Duplicat-Frachtbriefe der Nachweis geliefert wird, dass innerhalb der Vertragsdauer 5000 metr. Tonnen expedirt wurden. Bei Nichtaufbringung des Minimalquantums verfällt von der Caution die Differenz zwischen dem officiellen und zugestandenen Frachtsatze für das factisch aufgelieferte Quantum. Der zugestandene Frachtsatz versteht sich exclusive eventuell entfallender tarifmässiger Nebengebühren.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
823	Oesterr. Nordwestbahn		Braunkohle	Aussig transito	Podĕbrad	**3000 metr. Tonnen Minimalquantum.** Die Sendungen müssen an ein mit der Station Podĕbrad in Schienenverbindung stehendes Etablissement adressirt sein und dahin auch zugeschoben werden. Aufrechthaltung der Bedingungen des citirten Tarifes	Vom 1. Mai 1896 bis Ende April 1897	Inländischer Braunkohlenverkehr über Aussig, bezw. Prag, Tarif vom 1. März 1894	27·0 kr. ö. W. Noten	22·5 kr. ö. W. Noten	4·5 kr. ö. W. Noten	Im Rückvergütungswege oder im Kartirungswege; in letzterem Falle gegen Caution	**Bei Inanspruchnahme im Rückvergütungswege:** Gegen Vorlage der auf die reclamirende Firma als Aufgeber und ein mit der Station Podĕbrad in Schienenverbindung stehendes Etablissement als Empfänger lautenden, bahnämtlich beglaubigten Duplicat-Frachtbriefe, consignirt spätestens bis Ende Juni 1897	

Bei Inanspruchnahme im Kartirungswege: Gegen Erlag einer Caution von ö. W. fl. 1350 in Baarem oder pupillarsicheren Werthpapieren (zum Börsencourse gerechnet), welche sofort retournirt wird, sobald durch Vorlage der auf die reclamirende Firma als Aufgeber und ein mit der Station Podĕbrad in Schienenverbindung stehendes Etablissement als Empfänger lautenden, bahnämtlich beglaubigten Duplicat-Frachtbriefe der Nachweis des aufgebrachten Minimalquantums erbracht wird.

Bei Nichtaufbringung des Quantums verfällt von der Caution der Frachtdifferenzbetrag zwischen dem officiellen und ermässigten Satze für das factisch verfrachtete Quantum.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
824	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**		Muschelkalksteinmehl	Bubna St.E.G. und Kralup St.E.G.	sämmtlichen Stationen der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarif		Frachtsätze des Specialtarifes 3		Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
825	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Betheiligten Verwaltungen	B i e r	Wittingau	Brünn (St.E.G.)	Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung mindest. für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Aufrechthaltung der sonstigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Mai 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarif	Besteht kein directer Frachtsatz	95 Kreuzer		Im Kartirungswege		
826	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Betheiligten Verwaltungen	Geschlachtete, ausgeweidete Schweine, bei Aufgabe als Frachtgut	den im Tarife „Theil II, Heft 4“ des Oesterr.-Ungar. Eisenbahn-Verbandes, giltig vom 1. Februar 1892, enthaltenen Stationen der königl. ungar. Staatseisenbahnen, ferner von Belgrad und Belgrad transit	Wien St.E.G. oder K.F.N.B.	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1896	Tarif „Theil II, Heft 4“ des Oesterr.-Ungar. Eisenbahn-Verbandes, giltig vom 1. Februar 1892, Tarif „Heft 3“. Directer Verkehr zwischen Oesterreich-Ungarn, Serbien, Bulgarien und der Türkei, giltig vom 1. Jänner 1895	V e r s c h i e d e n	Die directen Frachtsätze der Wagenladungsclasse A	V e r s c h i e d e n	Im Kartirungswege		
827	**Böhmischen Nordbahn**	Für die zu einem Industrialbane in Haida dienenden Baumaterialien und Einrichtungsgegenstände gelangt bei Aufgabe derselben als Frachtgut in Mengen von oder Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen bis auf Widerruf, längstens aber bis 31. December 1896, die im Ausnahmetarife Nr. 21 des Localgütertarifes der Böhmischen Nordbahn vorgesehene fünfzigpercentige Ermässigung der officiellen Frachtsätze nach Haida zur Anwendung. Die hienach für 40 km entfallenden Frachtsätze gelten auch für geringere Entfernungen, insolange der officielle Tarif nicht billiger ist.													

SPEDITION.

Hervorragende Spediteure des In- und Auslandes.

Brasch & Rothenstein

Spediteure.
Specialität: Internationale und überseeische Verkehre.
Hauptbureau: BERLIN NW., Lüneburgerstr. 22.

BERLIN C, Hausvogteiplatz 2. — BERLIN S. Alexandrinenstrasse 105.
LONDON E. C., 44 a/45 Forestreet. — PARIS, 28, Rue St. Quentin. — LEIPZIG, Packhofstrasse 13.
VLISSINGEN, Holland. — WIEN I., Hegelgasse 13. — GOTHA, Kunstmühlenweg 5.
FRANKFURT a/M., Kaiserstrasse 30 I. — M.-GLADBACH, Crefelderstrasse 257. — BENTHEIM, Holländische Grenze.
HAMBURG, Holländ. Brook 3. — BREMEN, Langenstrasse 96. — TETSCHEN a/d. Elbe. — NIEDERSCHÖNWEIDE bei Berlin.

Adolf Brüll & Söhne, Bielitz.

Speditions-, Commissions- und Incasso-Geschäft.
Spediteure der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn in Bielitz und Dzieditz. Speditions-Bureau und commercielle Correspondenten der k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen für die Linien in Galizien und in der Bukowina.
Agentur der Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterreichischen Lloyd.
Eilgut-Sammelstelle nach und von Wien, Pest, Prag, Brünn und Reichenberg.

Alfred Deutsch & Co., Reichenberg in Böhmen

Filiale in GABLONZ a/N.
Spediteure.
Agentur der Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterreichischen Lloyd in Triest. Mitglied der Deutschen Möbeltransport-Gesellschaft.
Billigste Uebernahme von Speditionen zu festen Sätzen nach und von allen Richtungen des In- und Auslandes. Grosse Lagerräume ermöglichen beste Lagerung von Gütern aller Art.
Internationale Transporte.

Erben & Gerstenberger, vorm. Brüder Wimmer, Prag.

Speditions-Bureau für internationale Transporte.
Transportübernahmen zu festen Uebernahmssätzen nach allen Richtungen. Sammelladungen von und nach Eger, Pilsen, Olmütz, Brünn, Linz, Wien, Graz, Innsbruck, Bregenz, Triest, Krakau, Lemberg, Leipzig, Berlin, Nürnberg, München, Frankfurt a. M., Aachen, Cöln, Hamburg, Bremen, Rotterdam, Amsterdam, Paris, London, Venedig.
Ab- und Zufuhren. — Grosse Lagerräume. — Verzollungen. — Möbelwagen.

Eduard Fanta, Saaz

Gegründet 1870.
Spedition. Transportübernahme zu festen Frachtsätzen. Specialverkehr für Hopfen. Sammelladungen.

Ant. Ferus in Budweis

Speditions-, Commissions- und Incasso-Geschäft.
Speditions-Bureau für die k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen.
Uebersiedlungen per Bahn und Strasse mit Ersparniss der Emballage mittelst inwendig tapezirten **Patent-Möbelwagen.** Tüchtige Packleute. — Mitglied der Deutschen Möbeltransport-Gesellschaft.

N. Katzner

PODWOLOCZYSKA, WOLOCZYSK, BRODY.
Spedition und Commission.
Vertreten in Charkow durch Leo Silberstein.
Feste Uebernahmssätze im Verkehre von und nach Süd-Russland

Adolf Lederer & Comp.

BUDAPEST.
Spedition und Commission.

A. Oppenheim

Bank, Spedition und Commission.
SOSNOWICE, KATTOWITZ O/S., Granica, SZCZAKOWA, DABROWA (Iw.-Dabr. E.), PODWOLOCZYSKA, WOLOCZYSK, BRODY, RADZIWILOW.
Feste Uebernahmen nach allen Richtungen. — Getreide-Export.
Grosse Getreidespeicher und Lagerräume an den Bahnhöfen.

Josef Popper, Wien

II., Schöllerhof.
Spedition und Commission. Transport-Uebernahme zu fixen Frachtsätzen nach allen Richtungen. Sammelladungen.

Commission, Spedition, Stein- und Braunkohlen-Geschäft
Uebernahme von Möbel-Transporten in Patent-Möbelwagen.

Jos. Wilh. Scholz in Pilsen.

(Gegründet 1831) Firma-Inhaber: **Jos. Kuttan.**
Commercieller Correspondent der k. k. Staatsbahnen.
Speditions-Agentie für die Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Gebrüder Weiss

etablirt 1823.
Bludenz, Bregenz, Dornbirn, Lindau, Feldkirch Triest und Romanshorn.
Spedition und Incasso

Fratelli Weiss, Venedig und Genua.

Inhaber der Firma Schubert & Vöth, Wien.
Transporte bei festen Preisen. Regelmässiger Sammelverkehr nach allen Richtungen.

Locomotiv-Fabrik KRAUSS & Comp.

Actien-Gesellschaft
MÜNCHEN und LINZ.

(515)

Locomotiven
für
Haupt- und Secundärbahnen
von 10—500 Pferdekraft,
für
Strassenbahnen u. Tramways
von 15—100 Pferdekraft,
LOCOMOBILEN
von 2—12 Pferdekraft.
Dampf-Feuerspritzen
von 600—2000 Liter Förderung.
Vorräthe in diversen Grössen.

Prospecte werden auf Verlangen zugesendet.

Vertretung in Wien, I., Pestalozzigasse Nr. 6.

Dem heutigen Verordnungs-Blatt liegt der Tarif-Index für das I. Quartal 1896 bei.

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

Verordnungs-Blatt für Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt im k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 46. **Wien, 25. April 1896.** **IX. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn mit Dampfbetrieb von der Station Horn der Staatsbahnlinie Sigmundsherberg-Horn—Hadersdorf nach Zwettl.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem behördlich autorisirten Civilingenieur Franz Roth in Wien im Vereine mit dem Privatier Josef Langthaler in Hainfeld die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn mit Dampfbetrieb von der Station Horn der Staatsbahnlinie Sigmundsherberg-Horn—Hadersdorf entweder durch das Kampthal oder über Neu-Pölla und Döllersheim nach Zwettl im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Wien, am 10. April 1896. Z. 2360/I.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für ein Verbindungsgeleise von der Station Saitz der projectirten Localbahn Saitz-Göding zu einem Punkte der Localbahn Station Auspitz—Stadt Auspitz.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem k. k. Commercialrathe und mähr.-schles. Landesadvocaten Dr. Carl Freiherrn von Offermann in Brünn die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für ein Verbindungsgeleise von der Station Saitz der projectirten Localbahn Saitz-Göding zu einem geeigneten Punkte der Localbahn Station Auspitz—Stadt Auspitz im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Wien, am 13. April 1896. Z. 2535.

Verlängerung der Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn mit elektrischem Betriebe von der Station Peggau der Südbahnlinie Wien—Graz nach Kleinthal.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat die dem Edmund Schiller, Procuristen der Firma Franz Pachernegg in Kleinthal, mit dem Erlasse des k. k. Handelsministeriums vom 2. Februar 1895, Z. 2497 (Verordnungs-Blatt Nr. 20 vom 14. Februar 1895), ertheilte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn mit elektrischem Betriebe von der Station Peggau der Südbahnlinie Wien—Graz über Deutsch-Feistritz, Waldstein und Uebelbach nach Kleinthal auf weitere sechs Monate verlängert.

Wien, am 3. April 1896. Z. 2783/I.

Locomotivprüfungen im Jahre 1895.

Im Jahre 1895 wurden im Ganzen 183 neue Locomotiven (gegen 100 Locomotiven im Vorjahre), wovon 137 mit Schlepptender und 46 Tenderlocomotiven, der technisch-polizeilichen Prüfung mit anstandslosem Ergebnisse unterzogen. Unter diesen Locomotiven befinden sich 13 Stück schmalspurige Locomotiven, und zwar wurden dieselben beschafft: 1 Stück für die Witkowitzer Bergbau- und Eisenhütten-Gewerkschaft, 1 Stück für die fürstl. Schwarzenberg'sche Industriebahn vom Graphitwerke zur Station Schwarzbach-Stuben, 1 Stück für die Prager Eisenindustrie-Gesellschaft, 1 Stück für die Trifailer Kohlengewerkschaft, 3 Stück für die Material-Schleppbahn der Union-Baugesellschaft, 6 Stück für die Bauunternehmung Doderer, Sagor und Göhl.

In den inländischen Fabriken wurden 180 Stück neue Locomotiven erbaut, und zwar 44 Stück in der Maschinenfabrik der priv. österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, 54 Stück in der Locomotivfabrik zu Floridsdorf, 62 Stück in der Locomotivfabrik vormals G. Sigl zu Wr.-Neustadt, 19 Stück in der Locomotivfabrik vorm. Krauss & Comp. in Linz und 1 Stück in der Werkstätte Prag der Prager Eisenindustrie-Gesellschaft (aus vorhandenen Reservebestandtheilen). Die übrigen 3 Locomotiven, welche aus dem Auslande bezogen wurden, hat die Locomotivfabrik Krauss & Comp. in München geliefert, und zwar 1 Stück für die Witkowitzer Bergbau- und Eisenhütten-Gewerkschaft, 1 Stück für die fürstl. Schwarzenberg'sche Industriebahn und 1 Stück für die Trifailer Kohlengewerkschaft.

Unter den erprobten Locomotiven befanden sich 57 Stück Verbund-Locomotiven.

Die bei den im Jahre 1895 vorgenommenen technisch-polizeilichen Prüfungen erreichten Maximalgeschwindigkeiten betrugen 118 bis 126 km per Stunde.

Der Hafen von Cuxhaven.

Mit dem Ende des vergangenen Jahres ist an der Elbemündung ein bedeutendes Wasserbauwerk seiner Vollendung näher gerückt: der Cuxhavener Seehafen. Die Arbeiten sind bereits so weit gefördert, dass auch tiefergehende Fahrzeuge, insbesonders die Schnelldampfer der Hamburg-Amerika-Linie, bald ihren Einzug halten dürften.

Mit der Errichtung des fraglichen Hafens hat Hamburg einen Weg eingeschlagen, den zu betreten es sich lange gesträubt hatte, aus Besorgniss, selbst einen Rivalen grossziehen zu müssen, der unter Umständen die commercielle Bedeutung Hamburgs in empfindlicher Weise würde beeinträchtigen können. Die Grösse der Fahrzeuge wuchs jedoch und mit dieser der Tiefgang, so dass bei längerem Zögern, sich den veränderten Verhältnissen anzupassen, Hamburg Gefahr gelaufen hätte, die tiefgehenden Schnelldampfer und modernen Frachtboote von der Elbe zu vertreiben. Man hat sich daher zur rechten Zeit entschlossen, den Bau eines den modernen Bedürfnissen entsprechenden Hafens an der Elbemündung in Angriff zu nehmen.

Die Vollendung des Hafens in Cuxhaven, zu dessen Bau die Summe von 7 Millionen Mark bewilligt wurde, hat allerdings längere Zeit in Anspruch genommen, als vorausgesehen war.

Man hatte anfänglich die Bauzeit von drei Jahren angenommen, nunmehr ist dieselbe aber schon über fünf Jahre hinausgegangen. Die Verzögerung lag jedoch in Zwischenfällen, die nicht im Voraus zu berechnen waren. Der mit zunehmender Tiefe in hohem Grade wachsende Wasserzudrang machte eine Aenderung des Arbeitsplanes nothwendig: insbesonders musste von der Erbauung der Hafenmauer-Binnendeichs im Trockenen, wie dies in Aussicht genommen war, abgesehen werden. Der vielen unerwarteten Hindernisse ist man inzwischen Herr geworden, so dass das grossartige Werk nunmehr seiner Vollendung nahe ist.

Für den neuen Hafen ist die Tiefe von 8 m unter dem mittleren Niederwasser vorgesehen; seine Gesammtfläche beläuft sich auf 60.000 Quadratmeter. Das umliegende Terrain bietet jedoch Gelegenheit, den Hafen nach Bedürfniss zu erweitern. An beiden Seiten des Hafens sind Hafenköpfe in der Länge von 120 m angebracht. Die jährlichen Unterhaltungskosten des Hafens, die vom Hamburger Senate im Jahre 1890 auf höchstens 80.000 Mark veranschlagt wurden, dürften allein durch die von der Hamburg-Amerika-Linie zu zahlenden Hafengelder und Quaimiethe gedeckt werden.

Die Eröffnung des Cuxhavener Seehafens wird voraussichtlich auch den Verkehr im Nord-Ostsee-Canale bis zu einem gewissen Grade zu beeinflussen vermögen. Die Aussicht, bei schwerem Wetter einen geschützten und leicht erreichbaren Hafen, gegenüber der früheren ziemlich schutzlosen Rhede, zu finden, wird vermuthlich einen Beweggrund mehr bilden, um die Schiffe zur Benützung der neuen Wasserstrasse zu veranlassen.

Im Interesse der Schiffahrt dürfte es liegen, wenn die Herstellung eines Trockendocks in Verbindung mit den neuen Hafenanlagen in Aussicht genommen würde. Der Platz hiefür ist vom Staate reservirt und wartet auf den Unternehmer, der sich dieser verdienstlichen Aufgabe annehmen will. Bedenken dürfte nur die bezügliche etwas hohe Bausumme erregen, welche Seitens der staatlichen Organe auf 3·5 Millionen Mark geschätzt ist. Dass ein solches Unternehmen neben den anderen Unkosten durchschnittlich täglich 400 Mark allein für Verzinsung hereinbringen soll, scheint etwas hoch, und es ist daher nicht zu verwundern, dass sich die Unternehmungslust mit diesem Projecte noch wenig beschäftigt. Wenn man für ein solches Dock auch auf die Havaristen, welche von der Elbe einlaufen, rechnen dürfte, so entgingen ihm doch sicher all' die regelmässigen Dockungen der mit Ladung nach Hamburg bestimmten Dampfer, die gerade um der häufigen Wiederkehr dieser Arbeiten willen die Hauptquelle der Einnahmen derartiger Unternehmen bilden. [„Hansa".]

Inland.

Parlamentarisches.

Die in der Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 21. April an Se. Excellenz den Herrn Eisenbahnminister gerichteten Interpellationen lauten, und zwar:

Die Interpellation des Abgeordneten Josef Engel und Genossen:

In den letzten Monaten hat die k. k. General-Direction der Oesterreichischen Staatsbahnen an mehreren Stationen der Linie Prossnitz—Triebitz Salzniederlagen errichten lassen, welche den Verschleiss von Salz in jeder beliebigen Menge von 50 Kilogramm aufwärts betreiben und sich dem Publicum in der gewöhnlichen kaufmännischen Weise durch Preisanzeigen und Einladungen zur Abnahme empfehlen.

Es liegt somit die Ausübung eines Handelsgewerbes vor, welches aber bei der Gewerbebehörde nicht angemeldet ist, und welches auch in keiner Steuervorschreibung steht. Bei diesem neu eingeführten Dienstzweige, welcher mit den Verkehrszwecken der Eisenbahnen nichts zu thun hat, beziehen die damit betrauten Bahnämter das Salz als Regiegut, daher auf Kosten des Bahnbetriebes, sie benützen die Bahnmagazine zur Einlagerung des Salzes und verwenden das Bahnpersonale beim Verkaufsgeschäfte. Ausgestattet mit so vielen Begünstigungen, bilden diese bahnämtlichen Salzniederlagen eine erdrückende Concurrenz für die bestehenden steuerzahlenden Salzhändler, welche schon jetzt die empfindlichsten Einbussen erleiden, und welche in ihrem ferneren Bestande ernstlich bedroht sind.

Unter allen Umständen tritt in dem Vorgehen der k. k. General-Direction eine Neuerung zu Tage, welche in das Erwerbsleben der Staatsbürger bedenklich eingreift, und welche schon in ihrem Beginne einer Rechtfertigung bedarf, bevor die eingeschlagene Richtung weitere Fortschritte macht und immer andere Gegenstände des Privaterwerbes an sich zieht.

Die Unterzeichneten stellen daher die Frage:

„1. Ist Seiner Excellenz dem Herrn Eisenbahnminister die erwähnte Verfügung der k. k. General-Direction bekannt? und 2. in welcher Weise gedenkt er die berechtigten Interessen der Handelstreibenden dagegen in Schutz zu nehmen?“

Die Interpellation des Abgeordneten Dr. Gessmann und Genossen:

In Folge der durch die Reorganisation der General-Direction der k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen in Aussicht genommenen Versetzungen zahlreicher Beamten nach den 11 Eisenbahn-Directionsbezirken in den verschiedenen Kronländern herrscht unter den Beamten seit Monaten eine tiefe Erregung.

Eine Steigerung hat nun dieselbe in den letzten Tagen erfahren, als der Vorstand der VI. Abtheilung der General-Direction der Oesterreichischen Staatsbahnen, das ist die sogenannte Einnahmencontrole, den einzelnen Beamten ihren künftigen Bestimmungsort bekannt gab, wobei sich herausstellte, dass bei einem Stande von über 200 Köpfen mehr als drei Viertheile derselben in die Provinz versetzt werden sollen. Was hiebei besonders schmerzlich und erbitternd empfunden wurde, ist der Umstand, dass gerade ältere Beamte mit belobter Dienstleistung, mit grösserer Familie und daher eignem Hausstande von der Versetzung getroffen wurden, während jüngere, selbst ledige Männer unter oft nichtigen Vorwänden, so zum Beispiel zum Behufe der Ablegung von Prüfungen, in Wien belassen werden sollen.

Weiters sollen Beamte deutscher Nationalität, welche bisher von der Concurrenz für höhere Stellen in anderssprachigen Kronländern eben wegen mangelnder Sprachkenntniss ausgeschlossen waren, nunmehr in solche Königreiche und Länder ex offo versetzt werden.

Nachdem gleiche Pflichten gleichen Rechten entsprechen sollen, so involvirt dieser Vorgang eine grosse Ungerechtigkeit gegenüber den Beamten deutscher Nationalität, wie auch die sonstigen Vorgänge bei dieser Beamtenversetzung nicht dem von Seiner Excellenz dem Herrn Eisenbahnminister ansonsten betonten und bethätigten Gerechtigkeitssinne, sowie den Anforderungen elementarster Humanität entsprechen.

Es stellen daher die Gefertigten an Seine Excellenz den Herrn Eisenbahnminister die Anfrage:

„Ist derselbe geneigt, sich die oberwähnten Versetzungsacte vorlegen zu lassen und, soweit dieselben den Grundsätzen der Gerechtigkeit und Billigkeit widersprechen, rückgängig zu machen?“

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Projectirte Localbahn Neuhof-Weseritz. (Anordnung der politischen Begehung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 8. April die k. k. Statthalterei in Prag beauftragt, hinsichtlich des vorgelegten Detailprojectes der Localbahn Neuhof-Weseritz die politische Begehung im Zusammenhange mit der Enteignungsverhandlung einzuleiten und bei anstandslosem Commissionsergebnisse den Bauconsens im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums mit dem Bemerken zu ertheilen, dass derselbe erst nach Ertheilung der Allerhöchsten Concession in Kraft tritt. [E.-M.-Z. 1741.]

Projectirte Localbahn Stockerau-Absdorf. (Anordnung der politischen Begehung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 13. April die k. k. Statthalterei in Wien beauftragt, hinsichtlich des vom Actionscomité vorgelegten Detailprojectes für den Bau einer normalspurigen Localbahn von Stockerau nach Absdorf die politische Begehung im Zusammenhange mit der Enteignungsverhandlung und der Feststellung der feuersicheren Herstellungen einzuleiten, wobei jedoch die Ertheilung des Bauconsenses ausdrücklich dem k. k. Eisenbahnministerium vorbehalten wird. [E.-M.-Z. 2237.]

Oesterr. Nordwestbahn. (Linie Wien—Tetschen: Bauliche Herstellung in Langenzersdorf.) Für Zwecke des Radfahrerclub „Rasch“ wurde auf der Eisenbahnparcelle K. Z. 349/1 in der Gemeinde Langenzersdorf ein Magazin und ein Cassagebäude hergestellt. [1. April, Z. 2992/I.]

— (Bauliche Herstellung in Gastorf.) Behufs anstandsloser Abwicklung des Güterverkehres wurden in der Station Gastorf ein Stockgeleise und ein Verladeplatz hergestellt. [8. April, Z. 2018/I.]

— (Desinfectionsanlage in Gross-Wossek.) In der Station Gross-Wossek wurde eine neue Desinfectionsanlage hergestellt. [26. März, Z. 1587/I.]

— (Durchlassreconstruction.) Auf Grund des anstandslosen Ergebnisses der am 2., bezw. am 4. März durchgeführten politischen Begehung wurde für die Reconstruction der in km 201·5/6 und in km 426·1/2 gelegenen Bahndammdurchlässe die Baubewilligung ertheilt. [4. April, Z. 3068/I.]

Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn. (Bauherstellung.) Das von der Südnorddeutschen Verbindungsbahn vorgelegte Project für ein Flugdach auf der Magazinsrampe in Gablonz der Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn wurde zur Ausführung genehmigt. [E.-M.-Z. 2761.]

Stauding-Stramberger Localbahn. (Depotplatz am Bahnhofe Stramberg: Anordnung der politischen Begehung.) Das von der Stauding-Stramberger Localbahn vorgelegte Detailproject für den neu anzulegenden Depotplatz der Station Stramberg wurde principiell genehmigt und an die k. k. Statthalterei in Brünn zur Abhaltung der politischen Begehung und Durchführung der Enteignungsverhandlung mit der Ermächtigung übermittelt, bei anstandslosem Commissionsergebnisse den Bauconsens im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums zu ertheilen. [E.-M.-Z. 1010.]

Wiener Tramway-Gesellschaft. (Geleiseumwandlung in der Gumpendorferstrasse: Bauconsens.) Auf Grund des anstandslosen Ergebnisses der am 24. März durchgeführten politischen Begehung des Projectes der Wiener Tramway-Gesellschaft, betreffend die Umwandlung des vor den Häusern Nr. 112 und 114 der Gumpendorferstrasse im VI. Bez. liegenden einfachen Geleises in ein Doppelgeleise, wurde der Bauconsens ertheilt. [E.-M.-Z. 3447.]

Strassenbahn in Stanislau. (Anordnung der politischen Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Lemberg hat hinsichtlich des von Dr. Ernst Till, Advocat in Lemberg, vorgelegten Projectes für eine Strassenbahn in Stanislau die politische Begehung auf den 4. Mai anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Statthaltereirath Julius Prokopczyc betraut. [E.-M.-Z. 3193.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Bozen-Meraner Bahn. (Abänderung der bisherigen Bezeichnung der Station Sigmundskron in Sigmundskron-Eppan.) Die bisherige Bezeichnung der Station Sigmundskron wird vom 1. Mai an in Sigmundskron-Eppan abgeändert.

Oesterr. Nordwestbahn. (Aenderung des Stationsnamens Bělohrad in Bad-Bělohrad.) Mit Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 2. April 1896, Z. 2942, wird die auf der Linie Chlumetz—Parschnitz gelegene Station Bělohrad der Oesterr. Nordwestbahn ab 1. Mai den Doppelnamen Bad-Bělohrad führen.

Schleppbahn Schönbrunn-Witkowitz. (Anschaffung einer Tenderlocomotive.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die von der Direction der Witkowitzer Bergbau- und Eisenhütten-Gewerkschaft vorgelegten Typenpläne und Constructionszeichnungen einer normalspurigen, für den Verkehr auf der Schleppbahn Schönbrunn-Witkowitz bestimmten Tenderlocomotive, wonach ein Stück in der Locomotivfabrik Krauss & Comp. in Linz erbaut werden soll, genehmigt. [Z. 2843/I.]

Ausweis über die im IV. Quartal 1895 auf den österreichischen Eisenbahnen zur Eröffnung gelangten Stationen und Haltestellen.

Name der Bahnverwaltung	Name der Station, bezw. Haltestelle	Eröffnungstag	Für welchen Verkehr	Anmerkung
K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen	Station: Paltinoasa (zwischen Illischestie und Gurahumora der Linie Hatna—Kimpolung)	1. October	Für den Gesammtverkehr	Die Gebührenberechnung erfolgt nach den Tarifen der Bukowinaer Localbahnen. Bisher nur für den Personen-, Gepäcks- und Frachtenverkehr in ganzen Wagenladungen in Benützung.
	Haltestelle: Priel (zwischen Wolfsberg und St. Stefan der Linie Unter-Drauburg—Wolfsberg)		Für den Personen- und beschränkten Gepäcksverkehr	Die Gebührenberechnung erfolgt nach den Localtarifen der k. k. Staatsbahnen. Bisher nur für den Personenverkehr eingerichtet. Die Fahrkartenausgabe erfolgt im Zuge.
	Haltestelle: Bilin Stadt (zwischen Sauerbrunn und Bilin der Linie Pilsen—Dux-Ladowitz)		Für den Personen- und Gepäcksverkehr	Die Gebührenberechnung erfolgt nach den Localtarifen der k. k. Staatsbahnen. Bisher nur für den Personenverkehr eingerichtet.
	Station: Horka (zwischen Hřeptschein und Kirwein der Linie Olmütz—Čellechowitz)	15. October	Für den Gesammtverkehr	Die Gebührenberechnung erfolgt nach den Localtarifen der k. k. Staatsbahnen. Bisher nur für den Personen-, Gepäcks- und beschränkten Güterverkehr eingerichtet.
	Station: Rogózno (zwischen Łańcut und Przeworsk der Linie Krakau—Lemberg)			Die Gebührenberechnung erfolgt nach den Localtarifen der k. k. Staatsbahnen (Vorschrift Nr. 196 ex 1895). Bisher nur für den Personen-, Gepäcks-, Eilgut- und Wagenladungsgüterverkehr eingerichtet.
	Haltestelle: Haidermoos (zwischen Stadl-Paura und Roitham der Linie Lambach—Gmunden)	1. November	Für den Personen- und beschränkten Gepäcksverkehr	Die Gebührenberechnung erfolgt nach den Localtarifen der k. k. Staatsbahnen.
	Haltestelle: Mlatz (zwischen Plass und Scheles der Linie Pilsen—Dux)		Für den Personen- und Gepäcksverkehr	Die Gebührenberechnung erfolgt nach den Localtarifen der k. k. Staatsbahnen. Bisher nur für den Personenverkehr eröffnet.
	Haltestelle: Chotowin (zwischen Tabor und Sudoměřic der Linie Gmünd—Prag)	10. November	Für den Personen-, Gepäck-, Eilgut- und Wagenladungsgüterverkehr	Die Gebührenberechnung erfolgt nach den Localtarifen der k. k. Staatsbahnen. Bisher nur für den Personen-, Gepäcks- und Eilgutverkehr eingerichtet.
	Haltestelle: Dabrówka (zwischen Nowosielce-Gniewosz und Sanok der Linie Zwardon—Neu-Zagorz)	15. November	Für den Personen- und beschränkten Gepäcksverkehr	Die Gebührenberechnung erfolgt nach den Localtarifen der k. k. Staatsbahnen.
	Haltestelle: Chocin (zwischen Kalusz und Wistowa der Linie Stryj—Stanislau)			
	Haltestelle: Cerhowitz (zwischen Hořowitz und Zbirow der Linie Prag—Furth)	15. December		Die Gebührenberechnung erfolgt nach den Localtarifen der k. k. Staatsbahnen. Die Fahrkartenausgabe erfolgt in der Haltestelle selbst.
	Haltestelle: Wawrowitz (zwischen Kreutzendorf und Wawrowitzer Zuckerfabrik der Linie Olmütz—Troppau)			Die Gebührenberechnung erfolgt nach den Localtarifen der k. k. Staatsbahnen.
Böhmische Commercialbahnen	Haltestelle: Kornatitz (zwischen Mešno-Lipnitz und Nezvěstic der Linie Rokycan—Nezvěstic)	15. December	Für den Personenverkehr	Die Gebührenberechnung erfolgt nach dem Personentarife der Böhmischen Commercialbahnen.
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Haltestelle: Střitesch (zwischen Zaschau und Zubři der Localbahn Krasna-Rožnau)	21. October	Für den beschränkten Verkehr von Frachtgütern in ganzen Wagenladungen	Die Berechnung erfolgt nach dem Gebührentarife für die Localbahnen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Bisher nur für den Personen- und Gepäcksverkehr eingerichtet.
	Haltestelle: Fröllersdorf (zwischen Neusiedl-Dürnholz und Grussbach-Schönau)	4. November	Für den Personen- und Gepäcksverkehr	Die Berechnung erfolgt nach dem Gebührentarife für die Localbahnen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Die Fahrkartenausgabe erfolgt in der Haltestelle selbst.
	Station: Tobitschau (Endstation der Localbahn Kojetein-Tobitschau)	18. November	Für den Fracht- und Eilgutverkehr	Die Berechnung erfolgt nach dem Gebührentarife für die Localbahnen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Bisher nur für den Personen- und Gepäcksverkehr, dann für ganze Wagenladungen für die Zuckerfabrik Annadorf eröffnet.

Name der Bahnverwaltung	Name der Station, bezw. Haltestelle	Eröffnungstag	Für welchen Verkehr	Anmerkung
Oesterr. Nordwestbahn	Station: Lititz a. d. Adler (zwischen Pottenstein und Senftenberg der Linie Prag—Mittelwalde)	1. October	Für den Gesammtverkehr (mit Ausnahme des Viehverkehres)	Die Gebührenberechnung erfolgt nach den Localtarifen der Oesterr. Nordwestbahn.
	Station: Hetzmannsdorf-Wullersdorf (zwischen Oberhollabrunn und Guntersdorf der Linie Wien—Tetschen)		Für den Gesammtverkehr	Die Gebührenberechnung erfolgt nach den Localtarifen der Oesterr. Nordwestbahn. Bisher nur für Personen- und Gepäcksverkehr und Privatgüterverladung eröffnet.
	Haltestelle: Karolinenthal (zwischen Lieben und Prag der Linie Prag—Mittelwalde)	15. October	Für den Personen- und Gepäcksverkehr	Die Gebührenberechnung erfolgt nach den Localtarifen der Oesterr. Nordwestbahn.

Nachrichten aus Ungarn.

Eisenbahnprojecte. (Ertheilung von Vorconcessionen.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat den Nachbenannten die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten im Sinne der bestehenden Normen für nachfolgend bezeichnete Eisenbahnlinien ertheilt:

1. Mit Erlass vom 19. März, Z. 14.804, der Grossgemeinde Csákovár des Temeser Comitates für eine in Ergänzung ihrer von der Station Zsebely der Linie Temesvár—Báziás der kgl. Ungarischen Staatsbahnen aus zur Verbindung derselben über Buziás (Cur- und Badeort) in der Station Lugos mit der Hauptlinie Marchegg — Budapest — Orsova — Verciorova projectirten Localbahn (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 46 ex 1895) von Zsebely ausgehende, über Liebling und Sipet bis Végvár (Rittberg) führende normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.
2. Mit Erlass vom 19. März, Z. 16.603, dem Ingenieur und Eisenbahnbau-Unternehmer Béla Gerster (als Rechtsnachfolger des Reichstags-Abgeordneten Edmund Baranyi für eine von der Endstation Csongrád der Linie Félegyháza—Csongrád der kgl. Ungarischen Staatsbahnen und der projectirten Localbahn Orosháza - Szentes - Csongrád (vergleiche Vrdgs.-Bl. Nr. 148 ex 1895, Vorconcession Post 1) abzweigende und diese über Majsa, Kis-Kun-Halas und die Gemarkung der Gemeinde Jankovácz in der Endstation Baja mit der Linie Szabadka (Maria-Theresiopel)—Baja und Baja—Ujvidék des Staatsbetriebes, sowie der gleichnamigen Donau-Dampfschiffahrts-Station verbindende normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.
3. Mit Erlass vom 19. März, Z. 12.976, der Bauunternehmungsfirma Samuel Horovits & Sohn für eine von der Station Besztercze-Bánya (Neusohl) der Linie Zólyom (Altsohl)—Zólyom-Brezó der kgl. Ungarischen Staatsbahnen abzweigende, über die Rodung der Gemeinde Zábava und weiterhin über Elesd, Jakabfalva und die Gemarkung der Gemeinde Olványfalva bis Hirmánd (Comitat Zólyom) führende normalspurige, eventuell schmalspurige Localbahn mit Locomotiv- eventuell elektrischem Betriebe auf die Dauer eines Jahres.

Projectirte Localbahn Székesfehérvár - Bicske. (Ausführungsbeschluss.) Die Interessenten des Comitates Fehér (Weissenburg) haben im Vereine mit den Projectanten der projectirten Localbahn Székesfehérvár (Stuhlweissenburg) - Bicske (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 29 ex 1895, Vorconcession Post 2) den Beschluss zum Ausbau der genannten Linie gefasst, deren Finanzirung bereits sichergestellt ist. Die Länge der als normalspurige Localbahn zu erbauenden, von der Station Bicske aus die donaurechtsuferseitige Hauptlinie Budapest — Bruck a. d. L. in der Station Székesfehérvár mit den Linien Budapest — Kanizsa—Pragerhof und Uj-Szöny—Székesfehérvár der Südbahn-Gesellschaft und Székesfehérvár — Kis - Czell — Szombathely (Steinamanger)—Fehring der kgl. Ungarischen Staatsbahnen über Alcsuth und die im Baue begriffene Linie Székesfehérvár—Adony-Szabolcs—Paks verbindende Linie beträgt 49·74 km, und sind die Kosten des Baues und der technischen Einrichtung auf 2,060.000 fl. festgestellt. Auf der Strecke sind sieben Stationen zu errichten, und hat der Concessionär ausserdem die Kosten der Erweiterung der Stationen Bicske und Stuhlweissenburg, die mit je 30.000 fl. fixirt sind, zu tragen. Das Capital wurde mit 35 pCt. Stammactien im Betrage von 721.000 fl. und 65 pCt. Prioritätsactien, die zum Course von 78 pCt. berechnet werden, fixirt.

Untergrundbahn mit elektrischem Betriebe in Budapest. (Technisch-polizeiliche Begehung.) Am 11. April 1896 fand in Budapest unter Führung des Sectionsrathes Dr. Josef Stettina des königl. ungar. Handelsministeriums und mit Beiziehung der Vertreter der interessirten Staats-, Comitats- und Gemeindebehörden, sowie jener der beiden Budapester Strasseneisenbahn-Gesellschaften die technisch-polizeiliche Begehung der aus dem Weichbilde des IV. Stadtbezirkes (Innerstadt) vom Giselaplatze unterhalb der Andrassystrasse bis zum Thiergarten (Stadtwäldchen) führenden Untergrundbahn statt. Der erste Besuch der Commission galt dem in der Gärtnergasse des VII. Stadtbezirkes gelegenen Central-Stromerzeugungs-Etablissement. Von den zwei für den Bedarf der Untergrundbahn bestimmten Stromerzeugungsmaschinen (System Siemens & Halske) à 600 Pferdekräfte ist eine bereits im Betriebe, während an der Montirung der Hilfsmaschinen noch gearbeitet wird. Für jede der beiden Maschinen sind zwei Dampfkessel mit je 268 Quadratmeter Heizfläche bestimmt. Bei der hierauf folgenden Befahrung der Strecke wurde constatirt, dass der 3228 Meter lange Bahntunnel, welcher die Aushebung und Fortschaffung von 141.185 Cubikmeter Erde erforderlich machte, in der geraden Richtung 6 Meter, in den Krümmungen 6·7 Meter breit ist und eine innere lichte Höhe von 2·83 Meter besitzt. Die Deckenconstruction ist unter dem Steinpflaster 85 Centimeter, unter dem Holzwürfelpflaster 67 Centimeter stark. Für Boden und Wandung waren 52.000 Cubikmeter Beton erforderlich. Die Decke ruht auf eisernen Kreuzträgern und eisernen Säulen, von welchen die ersteren in Abständen von 1 Meter, die letzteren von 3—4 Meter angeordnet erscheinen. Insgesammt wurden 3,014.053 Kilogramm Eisen verwendet. Die Strecke ist durchaus doppelgeleisig. Die Distanz der auf einander folgenden Wagen stimmt mit derjenigen der einzelnen Stationen überein, d. h. es wird immer ein Wagen durch eine Station von dem anderen getrennt sein. Ueberdies ist zur Sicherung des Verkehrs eine von Block zu Block automatisch arbeitende Signalvorrichtung eingerichtet. Vom Giselaplatze bis zum artesischen Bade befinden sich neun Stationen, und zwar: auf dem Deákplatze, bei der Einmündung der Andrassystrasse in den Waitzner-Boulevard, vor dem Opernhause, auf dem Oktogonplatze, bei der Vörösmartygasse, auf dem Rondeau, bei der Bajzagasse, bei dem Arenawege und bei dem Thiergarten. Zu den unterirdischen, durchwegs elektrisch beleuchteten Perrons gelangt man durch Treppenhäuschen über durchschnittlich 20 Stufen hohe Stiegen. Die grösseren dieser Perrons vermögen an 1000 Personen zu fassen. Der Wagenpark zählt 20 Motor- und 10 Stück Beiwagen. Die Wagen, aus der Schlick'schen Fabrik stammend und mit Siemens & Halske'schen Dynamos montirt, sind 12 Meter lang und 2·20 Meter breit. Die Zahl der Sitzplätze beträgt 28. Der Verkehr wird sich auf der Basis einer maximalen Fahrgeschwindigkeit von 40 Kilometer per Stunde abwickeln. — Das nach Schluss der Begehung abgefasste Protokoll constatirt, dass die in betriebsfähigem Zustande befindliche Maschine in der Stromerzeugungsstation in der Gärtnergasse genügt, um den Betrieb der Bahn zu ermöglichen, dass aber bei den Treppenhäusern noch Einiges nachzuholen und Geländer auch im Stadtwäldchen, wo die Bahn in das Strassenniveau übergeht, anzubringen sind. Vom Wagenpark, der aus 20 Motor- und 10 Beiwagen bestehen soll, sind bisher blos 11 fertig, und auch das

Dienstreglement muss erst die ministerielle Genehmigung erhalten. Die Begehungscommission stellt nun nach Constatirung dieser Umstände den Antrag, der Handelsminister möge die Generalinspection für Eisenbahnen anweisen, nach Behebung dieser Mängel die Eröffnung des Bahnbetriebes zu gestatten. Ein bestimmter Tag ist vorerst nicht in Aussicht genommen, doch darf vorausgesetzt werden, dass die Direction alles daransetzen wird, damit der Betrieb in den letzten Tagen dieses Monats, spätestens am 1. Mai in vollem Umfange eröffnet werden könne.

Projectirte Bergbahn auf die Höhe des Blocksberges in Budapest. (Politisch-administrative Begehung.) Der königl. ungarische Handelsminister hat die von der hauptstädtischen Communalverwaltung bereits ertheilte Bewilligung zum Baue einer auf die Höhe des Blocksberges führenden Bergbahn (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 11 ex 1890 und 85 ex 1894) im Principe genehmigt und die Ertheilung der Concession vom Resultate der unter Führung des Ministerialsecretärs Dr. Arpád Pap des königl. ungarischen Handelsministeriums noch im Laufe des Monates April abzuhaltenden politisch-administrativen Begehung abhängig gemacht.

Budapester Strasseneisenbahn-Actiengesellschaft für Strassenbahnen (derzeit noch) mit Pferdebetrieb. (Verdichtung des Verkehres.) Die Direction der Budapester Strasseneisenbahn-Gesellschaft hat, wie aus Budapest berichtet wird, beschlossen, nach Beginn des bis 1. Juni auf einem Theilgebiete des Betriebsnetzes einzuführenden elektrischen Betriebes den bisherigen Pferdestand nicht zu reduciren und diesen während der Dauer der Millenniums-Ausstellung zur Verdichtung des Verkehres auf den vorläufig noch mit Pferden zu betreibenden Theilstrecken zu verwenden, wodurch die Anzahl der sonst in der Sommersaison normal verkehrenden Wagen circa verdreifacht werden wird.

Vereinigte Arader und Csanáder Eisenbahn-Actiengesellschaft. (Ausbau der Linie Arad—Varjas.) Nachdem der Concessionswerber der projectirten Localbahn Uj-Arad—Varjas, Obergespan Graf Robert Zselensky (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 89 ex 1894, Vorconcession Post 1, und Nr. 129 ex 1895) seine diesbezüglich bereits erworbenen Rechte der Direction der Vereinigten Arader und Csanáder Eisenbahn überliess, beschloss diese in einer am 6. April abgehaltenen Directionssitzung den Ausbau dieser für die Ergänzung des gesellschaftlichen Betriebsnetzes sehr wichtigen Linie. Die derzeit als Sackbahn endigende gesellschaftliche Linie Valkány—Perjámos—Varjas wird durch die zu erbauende Anschlusslinie Arad—Varjas in das ausgebreitete südungarische Betriebsnetz einbezogen werden, da sie die Hauptlinien Budapest—Orsova—Verciorova und Budapest—Arad—Tövis verbinden wird.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. (Errichtung eines Donauumschlagplatzes in Pozsony [Pressburg].) Die Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen hat, in Würdigung der commerciellen Bedeutung des Knotenpunktes Pozsony, von welchem aus die donaulinksuferseitige Hauptlinie Marchegg—Budapest—Orsova—Verciorova nach Osten und Westen, die combinirte Hauptlinie Pozsony—Galgócz-Lipótvár (Leopoldstadt)—Zsolna (Sillein)—Csácza, sowie die Localbahn Pozsony—Devény-Ujfalu—Holics (Anschluss an die Kaiser Ferdinands-Nordbahn) nach Norden und die Localbahn Pozsony-Pándorf-Szombathely (Steinamanger)-Csáktornya-Zágráb (Agram) im Anschlusse an die Hauptlinie Zágráb—Fiume nach Süden führt, den Beschluss gefasst, dort einen umfangreichen Donauumschlagplatz zu errichten. Zu diesem Behufe wird noch vor Fertigstellung des Pozsonyer Winterhafens (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 74 und 98 ex 1894) vorläufig der Schienenstrang der Donauuferbahn entsprechend verlängert und durch Bau von Magazinen und Lagerhäusern zur Aufstapelung von Gütern eingerichtet werden. Der hiezu erforderliche Raum wird theilweise durch Aufschüttung und durch den Bau von Quais gewonnen werden, welche Arbeit als integrirender Theil der dortigen partiellen Stromregulirung zu betrachten ist.

Budapester Vororte-Tramway-Actiengesellschaft für Strasseneisenbahnen mit elektrischem Betriebe. (Erste ordentliche Generalversammlung.) Am 10. April 1896 fand in Budapest unter Vorsitz des Directions-Präsidenten, Geheimen Rathes Alexander Matlekovics, die erste ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Budapester Vororte-Tramway-Actiengesellschaft (vergl. Concessionsurkunde Vrdgs.-Bl. Nr. 121 ex 1895) statt. Nach Constatirung der Beschlussfähigkeit der Versammlung und Constituirung des Bureau gelangte der Bericht der Direction über ihre bisherige Gestion im Interesse des Zustandekommens des Bahnbaues und die bisherigen Ergebnisse des Betriebes zur Verlesung, welchem zufolge der Personenverkehr sich von Tag zu Tag steigert und die Bahn die der Projectirung zu Grunde gelegten Betriebsresultate bereits jetzt erreicht hat. Behufs Steigerung der Leistungsfähigkeit der Bahn hält die Direction den Ausbau des zweiten Geleises und die Anlage einer über die Arenastrasse zu führenden neuen Zweiglinie für unbedingt nöthig und hat in Anbetracht des dringenden Charakters dieser Arbeiten bereits bei den Behörden um die Bauconcession angesucht. Auf deren Ansuchen wurde vom Handelsminister die politische Begehung dieser beiden Linien angeordnet, und erhielt die Gesellschaft bei dieser Gelegenheit für den Ausbau des zweiten Geleises in der Strecke Budapest—Lehelgasse und Neupest—Istvángasse auf eigene Gefahr und ohne Schädigung der Privatrechte die mündliche Baubewilligung. Auch wurde bei derselben Gelegenheit und unter denselben Bedingungen die Baubewilligung für die von der Hauptlinie abzweigend bis zur Arenastrassen-Unterfahrt führende Flügellinie ertheilt, welch' letztere die Gesellschaft aber bis zum Thiergarten, resp bis zur Einmündung der Andrassystrasse (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 38) zu führen gedenkt, und hat die Direction auch bereits behufs Erlangung der diesbezüglichen behördlichen Concession die nöthigen Schritte eingeleitet. Um diese Arbeiten ausführen zu können, ist die Erhöhung des Stammcapitales nothwendig, und ersucht die Direction um Vollmacht, das Actiencapital um den Betrag zu erhöhen, welcher in der zu erwerbenden Concessionsurkunde als Baucapital namhaft gemacht werden wird, welche Summe aber keineswegs die Höhe von 700.000 fl. überschreiten darf. Die Generalversammlung nahm den Bericht zustimmend zur Kenntniss, ertheilte das Absolutorium und sprach beschlussweise aus, dass den Actionären im Verhältnisse zu ihrem Actienbesitze das Bezugsrecht auf die neu zu emittirenden Actien zusteht, welche zum Paricourse auszufolgen sind; weiter wurde die Direction bevollmächtigt, die nicht bezogenen Actien anderweitig al pari zu placiren. Nach Schluss der Generalversammlung erfolgten die Wahlen in die Direction und den Aufsichtsrath.

Ausland.

Deutsches Reich. (Kleinbahnen der Firma Lenz & Cie. in Stettin.) Am 1. Jänner standen bereits 625·2 km Eisenbahnen der Firma Lenz & Co., Gesellschaft mit beschränkter Haftung in Stettin, im Betriebe, von denen 336·7 km der Betriebsabtheilung Stettin, 167·0 km der Ostdeutschen Kleinbahn-Actiengesellschaft in Bromberg, 63·9 km der Betriebsabtheilung Berlin und 57·6 km der Betriebsabtheilung Köln unterstehen. Von der Gesammt-Betriebslänge haben 108·3 km = 17·32 Percent eine Spurweite von 1·435 m, 292·9 km = 46·85 Percent eine solche von 1·0 m, 57·0 km = 9·12 Percent eine Spurweite von 0·75 m und 167·0 km = 26·71 Perc. (die Bromberger und Wirsitzer Kreisbahnen) eine solche von 0·60 m. Im Bau befinden sich 618 km, deren Eröffnung im Laufe dieses Jahres zu erwarten steht. Die Spurweite der im Bau befindlichen Bahnstrecken beträgt bei 198·6 km (32·14 Percent) 1·435 m, 148·9 km (24·09 Percent) 1·0 m, 240·1 km (38·85 Percent) 0·75 m und bei 30·4 km (4·92 Percent) 0·60 m. Mit Schluss des Jahres 1896 dürften somit die von der Firma Lenz & Co. hergestellten Bahnen eine Ausdehnung von über 1200 km haben.

Italien. (Concessionsanträge.) Die Beiträge von Seiten der Provinz Florenz und der betheiligten Gemeinden für die Linie Pontassieve—Borgo-S. Lorenzo sind gesichert; für dieselbe ist eine Staatsbeihilfe von 3000 Lire per Kilometer für 70 Jahre, sowie eine Regelung der Landesstrasse und Genehmigung zu einer neuen Brücke (zu Pontassieve) erbeten. Die Concession für die Eisenbahnlinie Saronno—Como über Lomazzo-Fino Mornasco und Grandate und die Umwandlung des Tram Grandate-Saronno in eine Eisenbahn ist von der Nord-Mailand-Eisenbahn-Gesellschaft beantragt worden. Die Strecke Grandate bis Como-Seebahnhof ist gemeinsam mit der Linie Como—Varese durch die genannte Gesellschaft zu betreiben. Für Saronno-Grandate (November 1879 als Tram concessionirt und April 1881 eröffnet) wurde ein kilometrischer Zuschuss von 2000 Lire auf 70 Jahre beantragt. Der Tram hatte in seiner ganzen Länge eigenen Unterbau, welcher umzubauen bleibt. Die Umwandlung in eine Eisenbahn entspricht dem Interesse der anstossenden Ortschaften und des Staates, sowie der betriebführenden Verwaltung. Für die 39·4 km lange Linie Arezzo—Sinalunga ist ein Ausschuss von betheiligten Ortschaften der Provinzen Siena und Arezzo eingetreten, mit gleichzeitigem Antrage auf kilometrische Staatsbeihilfe von je 3000 Lire auf 70 Jahre. Die Kosten sind auf rund 3,930.000 Lire veranschlagt.

— (Simplonbahn.) Minister Saracco hat im Einvernehmen mit den Ministern Sonnino und Boselli am 21. Februar das Uebereinkommen für den Bau der Linie dem Ministerrathe unterbreitet, und wurde dasselbe italienischerseits von diesen Ministern und schweizerischerseits von den Delegirten Ruchonnet und Dumur gezeichnet.

— (Erythräa.) Der Betrieb für die Bahn Massauah-Saati, welcher bisher durch die Militärbehörden besorgt wurde, ist behufs Entlastung derselben auf die Dauer von neun Jahren (ab 1. December 1895) an eine private Unternehmung vertragsmässig übergeben worden. Für die Leistungen für die Staatsverwaltung vergütet letztere einen Jahressatz von 120.000 Lire.

— (Linie Neapel—Ottaiano—S. Giuseppe.) Die Gesellschaft, welcher diese Localbahn concessionirt ist, beantragte die Concession zur schmalspurigen Verlängerung der Linie bis Sarno nebst Abzweigung ab Barra über Resina nach Poggiomarino. Die erste Strecke misst 15·2 und die Zweiglinie 28·6, zusammen 43·8 km. Die Kosten, einschliesslich des rollenden Materials, sind auf 3,592.760 Lire veranschlagt. Der Obere Rath für öffentliche Arbeiten hat das Project genehmigt.

— (Eisenbahn Bari-Locorotondo.) Am 21. Februar wurde zu Gunsten der Provinz Bari Seitens der Regierung der englischen Gesellschaft „The Subventional Railway's Corporation" die Concession zum Baue und Betriebe der Eisenbahn Bari-Locorotondo ertheilt. Diese neue Eisenbahn, 108 km lang, verbindet Bari mit den Gemeinden Triggiano, Noicottaro, Rutigliano, Conversano, Castellana, Capurso, Valenzano, Montrone, Casamassima, S. Michele, Turi, Putignano, Noci, Alberobello, Locorotondo. Die Linie geniesst eine Staatssubvention von 3000 L. pro Kilometer für die Dauer von 70 Jahren und 1000 Lire jährlich Seitens der Provinz Bari; überdies wurden die Gründe für Stationen, Magazine etc. unentgeltlich überlassen. Der Bau wird in zwei Strecken ausgeführt und soll in drei Jahren vollendet sein.

— (Eisenbahn Sant Eufemia-Catanzaro Marina. Eröffnung der Strecke Marcellinara—Corace.) Die am 29. Februar dem öffentlichen Verkehre übergebene Strecke Marcellinara—Corace der Linie Sant Eufemia—Catanzaro Marina führt von ihrem Ausgangspunkte aus mittelst Tunnels durch den Berg Marcellinara, dann abwärts bis zur Station Settingiano, entwickelt sich dann weiter im Fallaco-Thal, übersetzt die Flüsse Orsano und Fallaco mit Metallconstructionen und endet nach Uebersetzung des Flusses Galato mit gemauerter Brücke in Corace. Der Minimal-Curvenradius beträgt 300 m, die Maximalsteigung 22 Permille. Auf der Strecke befindet sich ein einziger Tunnel, Marcellinara, 1763 m lang. Stationen sind nur zwei vorgesehen, Settingiano und Corace. Die Zufahrtsstrassen sind dermalen noch im Baue befindlich. Die Strecke wird, was den Verkehr und die Zugförderung anbelangt, von der betreffenden Delegation mit dem Sitze in Reggio Calabria, was die Bahnerhaltung anbetrifft, von der 22. Section, und was endlich die Rechtsangelegenheiten betrifft, von dem Bezirke Neapel abhängen.

— (Eisenbahn Orbetello-Porto Santo Stefano.) Das Obere Comité der Eisenbahnen hat die von den Gemeinden Orbetello und Monteargentario angestrebte Concession für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn Orbetello-Porto Santo Stefano genehmigt und einen Staatsbeitrag von 3000 L. pro Kilometer und für die Dauer von 70 Jahren bewilligt.

— (Eisenbahn Isernia-Campobasso.) Der Verwaltungsrath der Italienischen Südbahn hat mit dem Ministerium ein Uebereinkommen wegen des Baues der zwei Strecken Boiano—Cantalupo und Cantalupo—Carpinone der Linie Isernia—Campobasso abgeschlossen. Erstere Strecke soll am 1. Jänner 1899, letztere am 1. Jänner 1903 eröffnet werden. Die Beschaffung des rollenden und des Betriebsmaterials geschieht auf Kosten des Staates.

— (Wiedereröffnung der Drahtseilbahn Como-Brunate.) Am 25. März ist die Drahtseilbahn Como-Brunate wieder dem öffentlichen Verkehre übergeben worden.

— (Dampftramway Messina-Randazzo.) Zum Zwecke der Verbindung von Messina mit den Centren der Schwefelgruben hat sich die Messina-Tramway-Gesellschaft bereit erklärt, eine Tramlinie Messina—Randazz zu bauen. Die Kosten dieser Linie, welche an die Stelle der projectirten Linie von Giardini Taormina nach dem Mittelpunkte Siciliens treten soll, sind verhältnissmässig unbedeutende, und wäre die Linie von hervorragendem Werthe für die betheiligten Landstriche.

— (Mittelmeerbahn. Erneuerung des rollenden Materials.) Die Verwaltung der Mittelmeerbahn hat dem Ministerium für öffentliche Arbeiten den Antrag für die vierte Erneuerung des rollenden Materials für das Jahr 1895—96 unterbreitet. Die an Stelle des zu demolirenden alten Materials zu beschaffenden neuen Fahrbetriebsmittel sind: 24 Locomotiven, 70 Personenwagen und 100 Frachtwagen, und zwar:

8 Compound-Locomotiven mit 6 gekuppelten Rädern, Tendern und Westinghouse-Bremse;
16 Locomotiven mit 8 gekuppelten Rädern, Tendern, Westinghouse-Bremse;
12 Personenwagen I. Classe, zweiachsig, mit 3 Coupés, 2 Aborten, Westinghouse-Bremse;
12 Personenwagen, gemischt I. und II. Classe, zweiachsig, mit 4 Coupés, 2 Aborten und automatischer Luftbremse;
16 Wagen II. Classe, zweiachsig, mit 4 Coupés, 1 Abort und Westinghouse-Bremse;
12 Personenwagen III. Classe, zweiachsig, mit 5 Coupés, 1 Abort und Westinghouse-Bremse;
18 Personenwagen III. Classe, zweiachsig, mit 5 Coupés, wovon 10 mit Westinghouse- und Handbremse und 8 ohne Handbremse;
50 gedeckte zweiachsige Frachtwagen mit 50 t Tragfähigkeit, wovon 25 mit Westinghouse-Bremse;
249 offene zweiachsige Frachtwagen mit 16 t Tragfähigkeit;
1 Plattformwagen mit 40 t Tragfähigkeit.

— (Mittelmeerbahn. Einnahmen in dem Zeitraume vom 1. Juli 1895 bis zum 1. März 1896.) Die Einnahmen der Mittelmeerbahn betrugen in dem Zeitraume vom 1. Juli 1895 bis zum 1. März 1896 87,860.406 L., um 5,878.679 L. mehr als in demselben Zeitraume des vorhergehenden Betriebsjahres.

— (Adriatische Eisenbahn. Einnahmen in dem Zeitraume vom 1. Jänner bis zum 1. März 1896.) In der Zeitperiode vom 1. Jänner bis zum 1. März hat die Adriatische Eisenbahn ein Erträgniss von 16,733.653 Lire, d. i. um 1,658.987 Lire mehr als in demselben Zeitraume des verflossenen Betriebsjahres, abgeworfen.

— (Sicilische Eisenbahnen. Einnahmen vom 1. Juli 1895 bis zum 1. März 1896.) In diesem Zeitraume haben die Sicilischen Eisenbahnen 7,084 005 Lire, d. i. um 491.912 Lire mehr als in derselben Zeitperiode des Vorjahres, eingenommen.

— (Ferrovie Meridionali. Uebernahme von Bauten.) Zwischen der italienischen Regierung und der Verwaltung der Ferrovie Meridionali wurde ein Uebereinkommen abgeschlossen, laut welchem der Eisenbahn-Verwaltung der Bau der zwei Strecken Boiano—Cantalupo und Cantalupo—Carpinone übertragen wurde. Die erstere Strecke ist dem Uebereinkommen gemäss bis zum 1. Jänner 1899, die letztere bis zum 1. Jänner 1903 fertigzustellen. — Die Gesammtkosten im Betrage von 9,600.000 L. sind von der Regierung in sechs gleichen Annuitäten von 1,600.000 L. vom Jahre 1897 angefangen zu bezahlen.

— (Alarmsignale.) Die Vorrichtung für Alarmschüsse (System Scartazzi-Opezzi), welche an der Weiche Acquabella, Abzweigung auf Rogoredo in der Mailänder Ringbahnlinie, behufs Prüfung angebracht und unter beständiger Aufsicht gehalten wurden, hat nach dem Berichte des betreffenden besonderen Ausschusses fortlaufend 826 Tage gelegen und dabei 583 Alarmschüsse abgegeben, ohne jemals zu versagen. Da diese Vorrichtung auch im Borgallo-Tunnel der Linie Parma—Spezia günstige Erfolge erreicht hat, ist der Minister Seitens der Gesellschaft für Herstellung und Betrieb dieser Knallsignale um ausgedehntere Anwendung dieser zuverlässigen Vorrichtung gebeten worden.

— (Directe Fahrkarten zwischen London und Venedig.) Die italienischen, französischen und englischen Eisenbahn-Verwaltungen haben beschlossen, die directen Fahrkarten I. und II. Classe zur Fahrt von London nach Venedig über Paris—Modane und umgekehrt wieder einzuführen.

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd. (Abfahrt des Dampfers „Imperatrix" von Triest nach Bombay.) Dieser Dampfer von 2334 Tonnen Gehalt ist am 3. Februar mit 30 Passagieren und 1265 Gewichtstonnen factischer Ladung von Triest nach Bombay abgegangen. Derselbe verschiffte hauptsächlich: nach Port Said 1 Collo Mützen, 60 Colli Zucker, 3 Colli Metallwaaren, 355 Stück verschiedene Hölzer; nach Bushire 100 Colli Zündhölzchen; nach Bassorah 65 Colli Bier; nach Soerabaya 37 Colli Seife, 1 Collo Mützen; nach Samarang 25 Colli Seife; nach

Padang 2 Colli Metallwaaren; nach Suez 5 Colli Lampen, 5 Colli Esswaaren, 3 Colli Manufacturwaaren, 8 Colli Glaswaaren, 64 Colli Zucker; nach Gedda 113 Colli Papier, 9 Colli Manufacturwaaren, 108 Colli Esswaaren, 300 Colli Zucker, 10 Colli Spiritus, 51 Colli Droguen; nach Aden 7 Colli Holzwaaren, 75 Colli Mehl, 17 Colli Garne, 51 Colli Glasperlen, 2 Colli Manufacturwaaren, 13 Colli Metallwaaren, 530 Colli Heu; nach Massaua 5 Colli Leinöl, 60 Colli Zucker; nach Hodeidah 2 Colli Manufacturwaaren, 50 Colli Zündhölzer, 3 Colli Lampen; nach Bombay 41 Colli Esswaaren, 1836 Colli Papier, 564 Colli Metallwaaren, 100 Colli Kalksteine, 2 Colli Spielkarten, 26 Colli Mützen, 191 Colli Manufacturwaaren, 576 Colli Glaswaaren, 111 Colli Knöpfe, 16 Colli Musikinstrumente, 400 Colli Maschinenöl, 8 Colli Garne, 206 Colli Baumwollwaaren, 346 Colli Lampen, 53 Colli Glasperlen, 26 Colli Chemikalien, 273 Colli Farben, 100 Colli Quecksilber, 169 Colli Seife, 93 Colli Kurzwaaren, 93 Colli Holzwaaren, 3 Colli Schuhwaaren, 1 Collo Cigarren, 600 Colli Zucker, 13 Garne, 2655 Stück verschiedene Hölzer; nach Bassorah 14 Colli Porzellanwaaren, 6 Colli Manufacturwaaren, 2 Colli Glasperlen, 11 Colli Baumwollwaaren, 47 Colli Papier, 19 Colli Farben, 1 Collo Mützen; nach Bunder-Abbas 8 Colli Glaswaaren; nach Bagdad 7 Colli Manufacturwaaren, 22 Colli Papier, 5 Colli Kurzwaaren, 30 Colli Bier; nach Calicut 4 Coli Manufacturwaaren, 3 Colli Metallwaaren; nach Mahomerah 7 Colli Manufacturwaaren; nach Mangalore 8 Colli Chemikalien, 26 Colli Metallwaaren; nach Cannanore 7 Colli Baumwollwaaren; nach Colombo 10 Colli chemische Producte, 4 Colli Metallwaaren, 15 Colli Manufacturwaaren; nach Rangoon 12 Colli Manufacturwaaren, 40 Colli Metallwaaren, 4 Colli Glaswaaren, 6 Colli Lampen, 14 Colli Kurzwaaren, 23 Colli Baumwollwaaren, 20 Colli Glasperlen, 7 Colli Papier; nach Madras 20 Colli Lampen, 7 Colli Manufacturwaaren, 7 Colli Holzwaaren, 30 Colli Papier, 10 Colli Chemikalien, 3 Colli Metallwaaren, 1 Collo Knöpfe, 110 Colli Schwefel; nach Calcutta 26 Colli Knöpfe, 465 Colli Papier, 180 Colli Metallwaaren, 7 Colli Seife, 15 Colli Lampen, 4 Colli Holzwaaren, 16 Colli Garne, 25 Colli Baumwollwaaren, 1 Collo Musikinstrumente, 18 Colli Kurzwaaren, 65 Colli Manufacturwaaren, 76 Colli Glaswaaren, 27 Colli chemische Producte, 16 Colli Glasperlen, 50 Colli Quecksilber; nach Penang 47 Colli Papier, 3 Colli Kurzwaaren, 41 Colli Baumwollwaaren; nach Singapore 11 Colli Mützen, 42 Colli Baumwollwaaren, 4 Colli Porzellanwaaren, 30 Colli Bier, 133 Colli Papier, 4 Colli Möbel, 2 Colli Manufacturwaaren, 60 Colli Mehl, 6 Colli Kurzwaaren, 9 Colli Glaswaaren, 55 Colli Metallwaaren, 50 Colli Wein; nach Batavia 25 Colli Mehl, 3 Colli Mützen, 71 Colli Garne, 1 Collo Manufacturwaaren, 5 Colli Papier; nach Soerabaya 40 Colli Mehl, 14 Colli Manufacturwaaren, 53 Colli Papier, 1 Collo Mützen, 17 Colli Garne, 92 Colli Erdwachs, 10 Colli Glasperlen; nach Macassar 3 Colli Baumwollwaaren, 108 Colli Garne; nach Samarang 14 Colli Papier, 17 Colli Baumwollwaaren; nach Padang 5 Colli Baumwollwaaren; nach Cheribon 59 Colli Garne, 5 Colli Erdwachs; nach Manila 38 Colli Papier, 5 Colli Metallwaaren; nach Hongkong 300 Colli Quecksilber, 8 Colli Manufacturwaaren; nach Shanghai 3 Colli Musikinstrumente, 8 Colli Alkohol, 19 Colli Manufacturwaaren; nach Kobe 27 Colli Manufacturwaaren, 25 Colli Chemikalien. Der Gesammtwerth der ausgeführten Waaren betrug 756.302 fl. ö. W.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. (Ausgabe combinirter Tour- und Retourkarten Wien—Budapest anlässlich der Millenniums-Ausstellung. Tägliche Schiffsverbindung [Abfahrt 7 Uhr Früh mitteleuropäische Zeit] ab Wien [Weissgärber] und Wien [Praterquai] nach Budapest. Rückfahrt nach Wahl via Marchegg oder Bruck a. d. L. nach Wien [Nordbahnhof] oder Wien [Staatsbahnhof.]) Ab 26. April werden anlässlich der Millenniums-Ausstellung combinirte Tour- und Retourkarten Wien—Budapest zur Ausgabe gebracht. Diese Tour- und Retourkarten haben 14tägige Giltigkeit, gerechnet vom Abfahrtstage von Wien, und berechtigen sowohl auf der Schiffsstrecke als auch auf der Bahnstrecke zur einmaligen Fahrtunterbrechung innerhalb der Giltigkeitsdauer. Der Fahrpreis beträgt:

Wien—Budapest I. Platz Schiff, I. Classe Bahn, Personenzug, fl. 13·—;

Wien—Budapest I. Platz Schiff, II. Classe Bahn, Personenzug, fl. 10·20;

Wien—Budapest II. Platz Schiff, II. Classe Bahn, Schnellzug, fl. 12·—;

Wien—Budapest II. Platz Schiff, III. Classe Bahn, Personenzug, fl. 7·—.

Den mit Personenzugskarten versehenen Reisenden steht es frei, ab Budapest den Schnellzug oder eine höhere Wagenclasse gegen Aufzahlung der bei der Bahn für normale Fahrkarten vorgesehenen Gebühren zu benützen. Zwei Kinder unter 10 Jahren können mit einer combinirten Tour- und Retourkarte fahren. Einzelne Kinder unter 10 Jahren geniessen keine Ermässigung. 25 kg Freigepäck wird nur auf der Schiffsstrecke gewährt.

Budapester Propeller-Unternehmung. (Umwandlung der Unternehmung in eine Actiengesellschaft.) Die vor 25 Jahren von dem noch dermaligen Betriebsleiter derselben begründete Budapester Propeller-Unternehmung, welche den Verkehr zwischen den beiden Donauufern vermittelt, hat damals mit zwei Propellern, „Buda" und „Pest", welche heute noch im Betriebe stehen, begonnen. Die Anzahl der Passagiere, welche innerhalb der ersten Betriebsjahre nur einige Tausende betrug, hat sich derzeit, bei einem Flottenstande von zwölf Schiffen, auf mehr als 4,000.000 per Jahr gesteigert, und werden an Sonn- und Feiertagen 30.000 bis 40.000 Personen befördert. Der Unternehmer hat nun, wie aus Budapest berichtet wird, den Beschluss gefasst, die Unternehmung in eine Actiengesellschaft umzuwandeln, welche die Anzahl der Schiffe vorläufig auf vierzehn vermehren wird.

Quarantainenachrichten.

Constantinopel. Zufolge provisorischer Verfügung der hiesigen Sanitäts-Administration werden Passagierschiffe aus Alexandrien einer in einem Lazarethe zu erledigenden 48stündigen Observation sammt Desinfection unterzogen.

Alexandrien. Laut einer dem Sanitätsconseil zugekommenen Mittheilung hat der Generalgouverneur von Algerien für dieses Jahr die Pilgerfahrt nach dem Hedjaz unter folgenden Bedingungen gestattet:

Die Schiffe, welche in den algerischen Häfen Pilger mit der Bestimmung nach den geheiligten Stätten des Hedjaz an Bord nehmen, werden bei der Abfahrt einer strengen ärztlichen Visite unterzogen, behufs Constatirung des Umstandes, dass die Passagiere von keiner ansteckenden Krankheit betroffen sind und das Schiff befriedigende hygienische Verhältnisse aufweist.

Diese Schiffe haben den Suezcanal in Transit zu passiren, mit Sanitätswächtern an Bord, welche vorher einer fünftägigen Observation in Port-Said unterworfen worden sind, und ohne Berührung eines Zwischenhafens sich nach Djeddah zu begeben, wo sie eine neuerliche ärztliche Visite durchzumachen haben.

Analoge Verfügungen werden hinsichtlich der Pilger aus der Regentschaft Tunis getroffen werden.

Verschiedene Mittheilungen.

Sachverständige für das Enteignungsverfahren in Eisenbahn-Angelegenheiten. (Jahresliste für den Sprengel des Oberlandesgerichtes Zara.) In der Jahresliste sind 24 Sachverständige, das sind um 2 weniger als im Vorjahre, verzeichnet. [3. April, Z. 3090/I.]

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. (Vereins-Güterwagenpark-Verzeichnisse.) Das Vereins-Güterwagenpark-Verzeichniss Nr. 39 (Kgl. Eisenbahn-Direction Hannover) ist neu herausgegeben worden und zum Güterwagenpark-Verzeichniss Nr. 37 (Kgl. Eisenbahn-Direction Erfurt) der Nachtrag II erschienen. Durch das neu herausgegebene Verzeichniss wird das im Mai 1891 ausgegebene Güterwagenpark-Verzeichniss gleicher Nummer nebst Nachträgen I—IV und durch den Nachtrag II zum Güterwagenpark-Verzeichniss Nr. 37 die Verzeichnisse Nr. 44 (Saal-Eisenbahn), Nr. 49 (Weimar Geraer-Eisenbahn) und Nr. 50 (Werra-Eisenbahn) nebst Nachtrag I aufgehoben.

Personal-Nachrichten.

Der Handelsminister hat den Ministerial-Concipisten Heinrich Calice-Musmezzi zum Secretär der Seebehörde in Triest und den Ministerial-Concipisten August Ritter v. Dobiecki zum Ministerial-Vicesecretär im Handelsministerium ernannt.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Abänderung der Bezeichnung der Station Schwarzenau-Zwettl.

Die bisherige Bezeichnung der in der Strecke Wien K.F.J.B.—Eger gelegenen Station Schwarzenau-Zwettl wird vom Tage der Betriebseröffnung der Localbahn Schwarzenau-Zwettl in „Schwarzenau“ abgeändert.

Wien, am 24. April 1896. [306]

Rumänisch-Norddeutscher Eisenbahnverband.

Einführung der Tarifnachträge I und II zum Theil II, Heft 1.

Mit 1. Mai 1896 gelangen zum Gütertarife Theil II, Heft 1, für den vorbezeichneten Verband die Nachträge I und II zur Einführung.

Nachtrag I enthält unter Anderem neue directe Frachtsätze für eine grössere Anzahl deutscher Stationen, dann für die rumänischen Stationen Azuga und Constantza, neue Ausnahmetarife für unedle Metalle und Chamottesteine, anderweitige Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 4 für landwirthschaftliche Maschinen, des Ausnahmetarifes Nr. 11 für todtes Geflügel und des Ausnahmetarifes Nr. 19 für Cement.

Die neuen Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 4 a für landwirthschaftliche Maschinen gelangen bei Aufgabe in Sendungen von 3000 kg pro Frachtbrief und Wagen zur Anwendung. Für Sendungen unter 3000 kg bleiben die bisherigen Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 4 a im Haupttarife bis auf Weiteres noch in Geltung. Die durch die neuen Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 11 eintretenden Erhöhungen erlangen erst mit 1. Juli 1896 Giltigkeit.

Nachtrag II enthält neue Artikelverzeichnisse für die Ausnahmetarife Nr. 3 für Eisen und Eisenwaaren, und Nr. 5 für Papier. Die mit Kundmachung vom 18. März 1896 aufgehobenen Ausnahmetarife Nr. 3 und Nr. 5 bleiben in der neuen Form auch weiterhin aufrecht.

Wien, am 22. April 1896. [307]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Güterverkehr zwischen Ober-Graslitz und sächsischen Stationen, sowie Gera (Reuss) Preuss. Staatsb.

Nachtrag VI zum Tarife.

Zum Tarife vom 1. Jänner 1893 tritt am 15. Mai 1896 der Nachtrag VI in Kraft, der u. A. neue Frachtsätze für den Verkehr mit den Stationen Hirschfelde und Ostritz enthält.

Abdrücke des Nachtrages sind bei den betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen, sowie durch Vermittlung der Stationen zu erhalten.

Dresden, am 20. April 1896. [308]

Kgl. General-Direction der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft.

Ausgabe ermässigter Sonder-Rückfahrkarten nach Berlin.

Aus Anlass der in diesem Jahre in Berlin stattfindenden Gewerbeausstellung gelangen in der Zeit vom 5. Mai bis einschliesslich 8. October 1896 an jedem Dienstag und Donnerstag in den nachbenannten Stationen der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft und der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft Sonder-Rückfahrkarten (Tour- und Retourkarten) mit zehntägiger Giltigkeitsdauer für die fahrplanmässigen Schnell- und Personenzüge zu den beigefügten ermässigten Preisen zur Ausgabe, und zwar:

Nach Berlin und retour von	Fahrpreise in Mark I. Cl.	II. Cl.	III. Cl.
Aussig	26·70	19·50	13·00
Prag	46·50	32·70	19·60
Kolin	47·70	33·50	20·00
Brünn	84·30	57·90	32·20
Wien	90·50	63·30	35·60
Náchod	35·90	26·30	17·50
Braunau	32·30	23·90	16·30
Teplitz	28·10	20·30	13·60
Dux	29·70	20·90	14·00
Brüx	31·30	22·50	14·60
Udwitz-Görkau	32·90	23·30	15·20
Komotau-Oberdorf, Komotau	33·50	23·30	15·40

Kinder vom vollendeten vierten bis zum vollendeten zehnten Lebensjahre, sowie jüngere Kinder, für welche besondere Plätze beansprucht werden, werden zur Hälfte des Fahrpreises für Erwachsene befördert.

Für Reisegepäck werden auf deutschen Strecken auf jede Fahrkarte zum vollen Preise 25 kg, auf jede Kinderkarte 12 kg Freigewicht gewährt.

Die Rückfahrt ist spätestens am zehnten Geltungstage der Karte um Mitternacht anzutreten.

Wien, am 22. April 1896. [309]

Sonstige Nachrichten.

Vereinfachung der Verbandstarife.

(Weitere Massnahmen zur Herbeiführung derselben.)

Unter Bezugnahme auf die in der Nr. 54 des Verordnungs-Blattes vom 9. Mai 1895 gebrachte Mittheilung werden im Nachstehenden alle jene Massnahmen angeführt, welche zum Zwecke der Vereinfachung des Tarifwesens im Laufe des Jahres 1895 getroffen wurden oder im Zuge sind.

I. Inlandstarife.

A. Oesterreichischer Eisenbahnverband.

Der ab 1. Jänner 1889 bestehende Ausnahmetarif für den Transport von Säuren, als:
a) Salzsäure,
b) Salpetersäure (Scheidewasser), Schwefelsäure (Nordhäuseröl, Oleum, Vitriolöl)

von Pilsen, Stupno-Břas (vormals Radnitz) und Kaznau nach Stationen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, ehemaligen Mährisch-schlesischen Centralbahn, k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn, priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, k. k. Oesterr. Staatsbahnen

und ehemaligen k. k. priv. Galiz. Carl Ludwig-Bahn wurde mit 15. Juni 1895 ohne Ersatz aufgehoben.

In diesem Verkehre ist weiter die Aufhebung der nachstehenden Tarife in Aussicht genommen:

1. Ausnahmetarif für den Transport von Eisen und Stahl, sowie Eisen- und Stahlwaaren im Verkehre von den Stationen Chybi, Mähr.-Ostrau, Schönbrunn, Teschen und Troppau der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Teschen und Trzynietz der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Bahn und Stefanau der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft einerseits nach Stationen der ehemaligen Mährisch-schlesischen Centralbahn, k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn, priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft und k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn andererseits, giltig vom 1. Jänner 1892.
2. Zusammenstellung der ab 1. Juli 1887 giltigen Frachtsätze für den Verkehr zwischen Bodenbach, Tetschen, Tetschen-Bodenbach/Landungsplatz, Warnsdorf, Reichenberg, Aussig, Karlsbad, Eger, Franzensbad, Marienbad, Pilsen, Furth, Nürschau, Staab und Stankau einerseits und den Stationen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn und priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn - Gesellschaft andererseits sammt den hiezu gehörigen Nachträgen I—V.
3. Die vom 15. Juni 1890 bestehende Zusammenstellung der Frachtsätze für ermässigte Eilgüter im Verkehre zwischen Stationen der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn und ehemaligen Mährisch-schlesischen Centralbahn einerseits und Stationen der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn, k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn andererseits.

B. Nordwestböhmischer Eisenbahnverband.

In diesem Verkehre wurde der vom 1. April 1891 giltige Ausnahmetarif für Zucker aller Art (mit Ausnahme von Rohzucker) mit 31. December 1894 ausser Kraft gesetzt.

C. Südwestösterr.-Ungar. Eisenbahnverband.

Durch Uebernahme des Reformtarifes auf den Linien der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft wurde die Restringirung der Tarifclassen im Südwest-Oesterreichischen-Ungarischen Eisenbahnverbande ermöglicht und mit 1. Jänner 1895 verwirklicht.

D. Kohlentarife.

Die Vereinigung der in vielen Einzelheften zersplitterten Kohlentarife hat im Jahre 1895 weitere Fortschritte gemacht, indem der Tarif für den inländischen Kohlenverkehr nach Stationen der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn, der k. k. priv. Böhmischen Westbahn und k. k. priv. Böhmischen Commercialbahnen mit dem Tarife für den directen Kohlenverkehr mit Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen vereinigt wurde.

E. Böhmisch-Tiroler Eisenbahnverband.

Die Zusammenlegung des Tarifes für den genannten Verkehr mit dem Ausnahmetarife für den Kohlenverkehr Böhmen, Oberösterreich mit Vorarlberg und Lindau in ein Heft wurde bereits eingeleitet.

II. Auslandstarife.

A. Verkehr mit Deutschland.

Im Verkehre mit dem Deutschen Reiche wurde der bisher bestandene Tarif für den Werrabahn-Oesterreichischen Güterverkehr in den Westdeutsch-Oesterreichischen-Ungarischen Eisenbahnverband einbezogen.

B. Verkehr mit der Schweiz.

Im Verkehre mit der Schweiz gelangten die folgenden Tarife ohne Ersatz zur Aufhebung:

1. Reglement und Tarif für den Transport von lebenden Thieren zwischen Stationen der Vorarlberger Bahn einerseits und Stationen der vereinigten Schweizerbahnen andererseits, giltig vom 1. Juli 1882.
2. Tarif für den Böhmisch-Bayerisch-Schweizerischen Güterverkehr (Nordostbahn), giltig vom 1. December 1873.
3. Tarif für den Böhmisch-Bayerisch-Schweizerischen Güterverkehr (Vereinigte Schweizerbahnen), giltig vom 1. December 1873.

C. Verkehr mit Rumänien.

In diesem Verkehre wurden die Tarife für den Rumänisch-Süddeutschen Eisenbahnverband Theil II, Heft 1, 2 und 3, dann Theil IV in ein Heft vereinigt und als Tarif, Theil II, Heft 1, mit 1. Juni 1895 herausgegeben. [E.-M.-Z. 2671/I.]

Preussisch-Sächsisch-Thüringisch-Bayerischer Personen- und Gepäckverkehr. Tarif vom 1. Mai 1892. (Neuer Tarif.) Am 1. Mai 1896 tritt für den obenbezeichneten Verkehr ein neuer Tarif in Kraft.

Durch Einrechnung der preussischen Einheitstaxen für Schnellzüge auf den Strecken der vormaligen Werrabahn und der Weimar-Geraer Bahn treten theilweise Erhöhungen der Tarifsätze ein.

Preussisch-Bayerischer Tarif für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen vom 10. Mai 1893. (Tarifberichtigung.) Auf Seite 7 und 16 des vorbezeichneten Tarifes ist unter der Benennung „Thüringisch-Bayerischer Verkehr" nachzutragen:

„Thüringisch-Hessisch-Bayerischer Verkehr".

Tarife für den inneren Verkehr der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen, Heft C, für die Beförderung von Gütern vom 1. April 1895. (Nachtrag II.) Mit Giltigkeit vom 1. April 1896 ab gelangte der Nachtrag II zur Einführung, welcher enthält:

I. Ergänzung der Zusatzbestimmungen zu § 77 der Verkehrsordnung im Abschnitt A des Heftes C.
II. Aenderungen bezw. Ergänzungen der Anlage B zur Verkehrsordnung.
III. Neuauflage der Allgemeinen Tarifvorschriften nebst Güterclassification.
IV. Neuauflage des Nebengebührentarifes in deutscher Währung.
V. Neuauflage des alphabetischen Verzeichnisses.
VI. Ergänzung der Ausnahmetarife.
VII. Ergänzung der Bestimmung über die Nichtanwendung von Frachtsätzen zwischen gewissen Stationen.

Die unter Nr. I und II aufgeführten Ergänzungen und Aenderungen sind von dem k. Staatsministerium des k. Hauses und des Aeussern genehmigt.

Bayerisch-Hessischer Personen- und Gepäckverkehr über Aschaffenburg; Tarif vom 1. April 1892. (Verkehr mit Franzensbad.) Ab 1. Mai 1896 werden in Franzensbad einfache Fahrkarten III. Classe für Personenzug nach Frankfurt a. M. Ostbahnhof über Oberkotzau—Bamberg—Arnstein / Würzburg oder Nürnberg — Aschaffenburg zum Preise von Mark 13·30 aufgelegt.

Die Gepäckfracht beträgt Mark 1·46 für 10 kg.

Vom gleichen Zeitpunkte ab werden die Fahrpreise und Gepäcktaxen Franzensbad—Frankfurt a. M. Ostbahnhof über Oberkotzau—Bamberg—Arnstein—Aschaffenburg aufgehoben

Deutscher Eisenbahngütertarif, Theil I, vom 1. April 1894. (Nachtrag III.) Zu dem Deutschen Eisenbahngütertarif, Theil I, vom 1. April 1894 ist am 1. April 1896 der Nachtrag III in Kraft getreten.

In der in Nr. 22 des Verordnungs-Blattes vom 25. Februar 1896 erschienenen diesbezüglichen Notiz ist dieser Nachtrag irrthümlich als „Nachtrag II" bezeichnet worden.

Bayerisch-Sächsischer Gütertarif, Heft 1, vom 1. November 1890. (Nachtrag XV.) Mit Wirksamkeit vom 1. April 1896 gelangte der Nachtrag XV zur Einführung.

Derselbe enthält:

I. Aenderung von Stationsnamen;
II. Aufhebung der Entfernungen und Frachtsätze für die Station Zittau der Preussischen Staatseisenbahnen:
III. Aenderung und Ergänzung des Kilometerzeigers;
IV. Aenderungen der Ausnahmetarife, und zwar:
   - Ausnahmetarif 3 für Artikel der Oesterreichischen Stückgutclasse II;
   - Ausnahmetarif 5 für Stammholz;
   - Ausnahmetarif 21 für Schleifholz u. s. w.

Bayerisch-Sächsischer Tarif für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen vom 10. Mai 1893. (Nachtrag II.) Mit Giltigkeit vom 1. April 1896 gelangte der Nachtrag II zur Einführung.

Derselbe enthält;

I. Aenderungen und Ergänzungen des Vorwortes;
II. Aufhebung der Entfernungen und Frachtsätze für die Station Gera der Weimar-Geraer Eisenbahn, sowie für die Station Zittau der Preussischen Staatseisenbahnen;
III. Aenderung der besonderen Tarifvorschriften;
IV. Ergänzung der Tariftabellen;
V. Aenderung von Stationsnamen.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895. R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
				von	nach									
828	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Zucker aller Art (Pos. 7–8 der Güterclassification des Tarifes, Theiles I)	Troppau (K.F.N.B.)	Belz	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1896	Ost-Nordwest-Oesterr. Eisenbahnverbandtarif, Theil II, Heft 5 vom 1. October 1892	Bestehen keine directen Frachtsätze	kr. 107		Im Kartirungswege		
					Rawa ruska					103				
					Sokal					111				

829 — Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft — Betheiligten Verwaltungen

1. Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband. 2. Westungarisch-Oesterreichischer Eisenbahnverband. 3. Ostdeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband. 4. Deutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Seehafenverband. 5. Westdeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband. 6. Sächsisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband. 7. Rheinisch-Westphälisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband. 8. Elbe-Umschlagsverkehr. 9. Oesterreichisch - Ungarisch - Bayerischer Eisenbahnverband. 10. Süddeutscher Eisenbahnverband. 11. Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischer Eisenbahnverband. 12. Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerisch-Südbadischer Eisenbahnverband. 13. Oesterreichisch - Ungarisch - Französischer Eisenbahnverband. 14. Oesterreichisch-Ungarisch-Vorarlberger und Lindauer Verkehr. 15. Belgisch-, bezw. Deutsch-Niederländisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Anwendung der ermässigten Frachtsätze für Getreide und Mehl.

Die für den Transport von Getreide, Hülsenfrüchten, Oelsaaten und Oelkuchen im Verordnungs-Blatte Nr. 4 ex 1896, sub Post Nr. 205, 206, 207 und 208 für die Stationen Budapest, Györ, Wien, Marchegg und Stadlau, ferner die für den Transport von Mehl und sonstigen Mahlproducten im Verordnungs-Blatte Nr. 2 ex 1896, unter Post Nr. 110 für Wien publicirten ermässigten Frachtsätze werden mit Giltigkeit vom dritten Tage nach Erscheinen dieser Kundmachung bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1896 auch im Verkehre mit den in den Tarifen der obangeführten Verbände enthaltenen österreichischen oder ausländischen Stationen, ferner die daselbst für die Station Györ publicirten ermässigten Frachtsätze auch im Verkehre mit den Stationen der Linie Bruck a. d. L.—Simmering der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, sowie der Localbahnen Schwechat-Mannersdorf und Bruck a. d. L. - Hainburg in dem Falle angewendet, wenn bei Einrechnung dieser ermässigten Frachtsätze von den Aufgabsstationen bis zu den obbezeichneten Uebergangsstationen und von da bis zu den definitiven Bestimmungsstationen auf Grund der bestehenden Frachtsätze billigere Gesammt-Frachtgebühren resultiren, als auf Grund der von den Aufgabsstationen nach den definitiven Bestimmungsstationen bestehenden directen Frachtsätze.

Die Sendungen sind mit directen nach den definitiven Bestimmungsstationen lautenden Frachtbriefen aufzugeben.

Bezüglich der in ausländischen Verbänden zum Transporte gelangenden Sendungen erfolgt die Umrechnung der bewilligten ermässigten Frachtsätze zum Course von 100 Kreuzern = 170 Markpfennigen, bezw. 210 Centimes. Die ermässigten Frachtsätze werden im Rückvergütungswege angewendet. Die Rückvergütung erfolgt auf Grund der Duplicat-Frachtbriefe und Original-Frachtbriefe, welche auf den Namen der die Begünstigung in Anspruch nehmenden Partei als Aufgeber lauten müssen.

Diese Frachtdocumente sind spätestens bis Ende März 1897 bei der Direction der königl. Ungar. Staatseisenbahnen (C III b) vorzulegen, widrigenfalls jeder Refactieanspruch erlischt.

830 — Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft — Betheiligten Verwaltungen

1. Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband. 2. Westungarisch-Oesterreichischer Eisenbahnverband. 3. Ostdeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband. 4. Deutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Seehafenverband. 5. Westdeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband. 6. Sächsisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband. 7. Rheinisch-Westphälisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband. 8. Elbe-Umschlagsverkehr. 9. Oesterreichisch - Ungarisch - Bayerischer Eisenbahnverband. 10. Süddeutscher Eisenbahnverband. 11. Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischer Eisenbahnverband. 12. Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerisch-Südbadischer Eisenbahnverband. 13. Oesterreichisch - Ungarisch - Französischer Eisenbahnverband. 14. Oesterreichisch-Ungarisch-Vorarlberger und Lindauer Verkehr. 15. Belgisch-, bezw. Deutsch-Niederländisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Anwendung der ermässigten Frachtsätze für Mehl.

Die für den Transport von Mehl und sonstigen Mahlproducten im Verordnungs-Blatte Nr. 146 ex 1895, unter Post. Nr. 2379 und 2380 für Wien publicirten ermässigten Frachtsätze werden auch mit Giltigkeit vom dritten Tage nach erfolgter Publication bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende November 1896 im Verkehre mit den in den Tarifen der obangeführten Verbände enthaltenen österreichischen oder ausländischen Stationen, ferner die daselbst für die Station Györ publicirten ermässigten Frachtsätze auch im Verkehre mit den Stationen der Linie Bruck a. L.—Simmering der priv. Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, sowie der Localbahnen Schwechat-Mannersdorf und Bruck a. d. L. - Hainburg in dem Falle angewendet, wenn bei Einrechnung dieser ermässigten Frachtsätze von den Aufgabsstationen bis zu den obbezeichneten Uebergangsstationen und von da bis zu den definitiven Bestimmungsstationen auf Grund der bestehenden Frachtsätze billigere Gesammt-Frachtgebühren resultiren, als auf Grund der von den Aufgabsstationen nach den definitiven Bestimmungsstationen bestehenden directen Frachtsätze.

Die Sendungen sind mit directen nach den definitiven Bestimmungsstationen lautenden Frachtbriefen aufzugeben.

Bezüglich der in ausländischen Verbänden zum Transporte gelangenden Sendungen erfolgt die Umrechnung der bewilligten ermässigten Frachtsätze zum Course von 100 Kreuzern = 170 Markpfennigen, bezw. 210 Centimes. Die ermässigten Frachtsätze werden im Rückvergütungswege angewendet. Die Rückvergütung erfolgt auf Grund der Duplicat-Frachtbriefe und Original-Frachtbriefe, welche auf den Namen der die Begünstigung in Anspruch nehmenden Partei als Aufgeber lauten müssen.

Diese Frachtdocumente sind spätestens bis Ende März 1897 bei der Direction der königl. Ungar. Staatseisenbahnen (C III b) in Budapest vorzulegen, widrigenfalls jeder Refactieanspruch erlischt.

1	2	3	4	5	5	6	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt von der	Die Publication erfolgt und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen		und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif: Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
831	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Zinkblech	Dziedit z	Wien Nordbahnhof	In jedem Gewichte	Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1896	Localtarif vom 1. Jänner 1893	Verschieden	kr. 93·0	Verschieden	Im Kartirungswege		
					Wien Nordbahn-Donauuferbahnhof transito						97·0				
					Wien Nordbahn-Donauuferbahnhof transito	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Auf- und Abladen durch Arbeitskräfte der Parteien				113·8 kr.	95·0 kr.	18·8 kr.			
832	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Bruch-, Pflaster- und Schottersteine	Krzeszowice	Krakau	Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 5800 metr. Tonnen (à 1000 kg). Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen		Vom 1. Juni 1896 bis Ende December 1896	Localtarif vom 1. Jänner 1893	kr. 6·2	kr. 5·2	kr. 1·0	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	
					Podgórze-Bonarka					7·4	6·4	1·0			
833	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Kohlen, mineralische	Sämmtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Kohlengruben des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der im Privatbesitze befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau (K.O.B.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere	Lettowitz	Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 2000 metr. Tonnen (à 1000 kg). Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen		Vom 1. Mai 1896 bis Ende April 1897	Ausnahmetarif für den Oesterr. Kohlen-Verkehr vom 1. Jänner 1896	99·6 Heller	89·8 Heller	9·8 Heller	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	Der nebenbezifferte Frachtnachlass wird aus dem Gebühren-Antheile der Kaiser Ferdinands-Nordbahn gewährt
834	Buschtěhrader Eisenbahn	Betheiligten Verwaltungen	Schafwolle	Riesa-Elbquai	Davidsthal	1. Aufgabe als Frachtgut a) bei 5.000 kg, b) „ 10.000 „ } pro Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung für dieses Gewicht; 2. Einhaltung der übrigen für diesen Artikel und Verkehr giltigen Tarifbestimmungen		Vom 1. Mai 1896 bis auf Weiteres, bezw. bis zur tarifmässigen Durchführung, längstens aber bis 31. December 1896	Elbe-Umschlagstarif Westösterreich-Riesa-Elbquai, Theil II, vom 1. Juni 1893 nebst Nachträgen	Besteht kein directer Frachtsatz	a) 130 Pfennig b) 120 „		Wird kartirt		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
835	Südbahn-Gesellschaft	Kgl. ungar. Staatseisenbahnen	Spiritus (mit überseeischer Bestimmung)	Budapest-dunaparti-teher-pályaudvár	Fiume	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen und Frachtbrief. Die Verschiffung der betreffenden Sendungen hat spätestens binnen drei Monaten nach deren Anlangen in Fiume zu erfolgen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Anhang zu den Ungarisch-Adriatischen Verbandstarifen	186	138	48	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf die reclamirende Spiritusfabrik als Aufgeberin lautenden Frachtbrief-Duplicate und Frachtbriefe, sowie der auf dieselbe Fabrik als Neuaufgeberin lautenden und die überseeische Weiterverfrachtung nachweisenden Schiffsdocumente (Connossements), welche bis spätestens Ende März 1897 bei der Direction der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen (C III h) einzureichen sind	Die diese Begünstigung in Anspruch nehmenden Spiritusfabriken haben vor Beginn der Transporte die vertragsmässige Verpflichtung zu übernehmen, ihre sämmtlichen Spiritussendungen überseeischer Bestimmung ausschliesslich via Fiume zu befördern. Die kgl. Ungar. Staatseisenbahnen behalten sich das Recht vor, die Einhaltung dieser Bedingung nach eigenem Ermessen zu controliren
				Budapest S.B.					186	132	54			
				Budapest-Lipótváros					196	138	58			
				Budapest-nyugoti-pályaudvár					196	138	58			
				Ó-Buda-filatorigát					186	138	48			
836	Südbahn-Gesellschaft	Kgl. ungarischen Staatseisenbahnen	Butter	Budapest-dunaparti-teher-pályaudvar	Fiume	Bei Aufgabe in beliebigen Quantitäten. Die Sendungen müssen von Fiume per mare weiter befördert werden	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Ungar.-Adriatischer Verbandtarif, Heft I vom 1. Jänner 1895	Die Sätze der Classe II	Die Sätze der Classe A	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf die reclamirende Partei als Aufgeber lautenden Orig.-Frachtbrief-Duplicate, bezw. Aufnahmsscheine und der die überseeische Weiterverfrachtung nachweisenden Schiffsdocumente (Connossements), welche bis spätestens Ende März 1897 bei der Direction der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen (C III h) einzureichen sind	
				Budapest-Józsefváros										
				Budapest-Lipótváros										
				Budapest-nyugoti-pályaudvár										
837	Südbahn-Gesellschaft	Kgl. ungar. Staatseisenbahnen	Borkalk (Boraxkalk)	Triest S.B.	Budapest-kiterö	Frachtzahlung für mindest. 10.000 kg pro Wagen und Frachtbrief. Einhaltung der Bestimmungen der nebengenannten Verbandtarife	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Tarife für den Ungarisch-Adriatischen Eisenbahnverband, Theil II, Heft 1 u. 2 vom 1. Jänner 1895	310	220	90	Im Kartirungswege		
				Fiume					292	200	92			
									Heller pro 100 kg inclus. Mgb. und ungar. Transportsteuer					

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente gescheben muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
									in Kronen pro 10.000 kg					
838	Oesterr. Nordwestbahn	Aussig-Teplitzer Eisenbahn	Braunkohle	Türmitz und Prödlitz-Ladepunkt	Melnik Oe.N.W.B.	5000 metr. Tonnen Minimalquantum. Die Transporte müssen an die Zuckerfabrik in Melnik adressirt sein und mittelst Industriegeleises in dieselbe befördert werden. Aufrechthaltung der Bedingungen des citirten Tarifes	Vom 1. Mai 1896 bis Ende April 1897	Inländischer Braunkohlenverkehr über Aussig, bezw. Prag, Tarif vom 1. März 1894	42·6	30·2	12·4	Im Kartirungswege*)		Die zugestandenen Frachtsätze verstehen sich exclusive eventuell entfallender tarifmässiger Nebengebühren, desgleichen sind darin die Schleppbahngebühren nicht inbegriffen
				Schönfeld					43·0	30·6	12·4			
				Karbitz					43·8	30·8	13·0			
				Mariaschein					45·2	31·6	13·6			
				Teplitz					47·4	32·8	14·6			
				Ullersdorf					49·0	34·2	14·8			
				Franz Josef-Stollen					49·0	34·2	14·8			
				Dux und Dux-Ladowitz					50·6	35·4	15·2			
				Brüx (A.T.E. und k.k.St.B.)					52·6	38·8	13·8			
				Triebschitz					53·2	39·4	13·8			
				Holtschitz-Seestadtl					53·6	39·8	13·8			
				Schwaz-Kuttowitz					50·6	35·4	15·2			
				Bilin (k.k.St.B.)					51·4	36·4	15·0			

*) Gegen Erlag einer Caution von ö. W. fl. 3500 in Baarem oder pupillarsicheren Werthpapieren (zum Börsencourse gerechnet), welche sofort retournirt wird, sobald durch Vorlage der Original-Frachtbriefe der Nachweis des aufgebrachten Quantums erbracht wird.
Bei Nichtaufbringung des Quantums verfällt von der Caution der Frachtdifferenzbetrag zwischen den officiellen und ermässigten Sätzen für das factisch verfrachtete Quantum.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
										Zugestandener Frachtsatz per 100 kg Markpfennig a)	b)			
839	Oesterr. Nordwestbahn	Betheiligten Verwaltungen	Frisches Obst (ausschliesslich Südfrüchte) und Weintrauben	1) Cormons (Südbahn) 2) Görz (Südbahn)	Berlin-Anhalt-, Dresdner, Görlitzer, Schlesischer Bahnhof	Bei Aufgabe der Transporte mit weissen Frachtbriefen a) als Stückgut, b) bei Frachtzahlung für mindestens 5000 kg für einen Wagen und Frachtbrief. Die Frachtbriefe müssen die Vorschreibung enthalten: „Directer Ausnahmetarif mit eilgutmässiger Beförderung“	Vom 1. Mai 1896 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1896	Ostdeutsch-Oesterreichischer Verband, Theil II, Heft 3 (früher Heft 4), vom 1. August 1893		1) 916 2) 910	809 803	Im Kartirungswege		Auf Sendungen mit rothen Frachtbriefen finden die nebenstehenden Frachtsätze keine Anwendung. Die Beförderung der Sendungen erfolgt eilgutmässig; eine Garantie für die Einhaltung der reglementmässigen Lieferfrist für Eilgut wird jedoch nicht gewährt
					Breslau Freiburg. und O.S. Bhf.					1) 867 2) 859	656 649			
					Beuthen O.S. Bhf.					1) 815 2) 807	616 610			
					Gleiwitz					1) 801 2) 793	607 601			
					Kattowitz					1) 794 2) 786	603 597			
					Posen					1) 1052 2) 1044	768 761			
					Ratibor					1) 725 2) 717	561 555			

Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterreichischen Lloyd.

Fracht-Tarif nach Istrien, Dalmatien und Albanien

giltig vom 1. Jänner 1892.

Ab TRIEST nach:	Waaren für je 100 Kilo				Waaren nach Volumen		Geld- und Werth-Sendungen	
	I. Classe		II. Classe		per Cubikmeter		für fl. 100	
	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.
Rovigno, Pola, Fiume	—	30	—	45	1	05	—	10
Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Lussinpiccolo, Selve, Zara	—	40	—	60	1	40	—	15
Zaravecchia, Sebenico, Rogosnizza, Trau, Spalato	—	50	—	80	1	75	—	15
San Pietro, Almissa, Macarsca, Gradaz, Carrober, Trapano, Fort Opus, Metcovich, Milnà, Cittavechia, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Tersteuik, Postire, Pucischie, Gelsa, Curzola, Orebiccio, Meleda, S. Martino	—	70	1	10	2	45	—	20
Gravosa, Ragusavecchia, Castelnuovo, Perasto, Risano, Perzagno, Cattaro, Budua, Spizza	—	80	1	20	2	80	—	20
Antivari, Dulcigno, San Giov. di Medua, Parga, Prevesa, Sajada	—	80	1	20	2	80	—	20

Für Packete und kleine Colli wird die Fracht berechnet: bis zum Gewichte von 15 K. mit 30% / von 15—50 mit 50% des Frachtsatzes II. Classe

Minimalfracht 30 Kreuzer.

Anmerkung. Die Frachten nach den ausländischen Häfen verstehen sich in Gold

Für Colli über 50 Kilogramm wird die Fracht nach dem abgerundeten Gewichte von 10 zu 10 Kilo und zwar nach der jeweiligen Waaren-Classe berechnet.

Die Verfrachtung geschieht auf Grund der Bestimmungen des gesellschaftlichen Betriebs-Reglements.

Fracht-Tarif nach der Levante

giltig vom 1. Jänner 1892.

Ab TRIEST	Fracht für Waaren für je 100 Kilogramm								Fracht für Geldsendungen und Werthsachen		Fracht für Packete und kleine Colli
	I. Classe		II. Classe		III. Classe		IV. Classe		für je fl. 100		
	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	
nach Brindisi, Corfu	—	50	—	75	1	—	1	50	—	20	Für ein Gewicht bis 15 Kilo 30% / Für ein Gewicht über 15—50 Kilo 50% der Fracht jener Classe, zu welcher die Waaren gehören. Minimalfracht 30 Kreuzer.
„ Argostoli, Calamata, Catacolo, Cerigo, Chios, Durazzo, Insel Candien, Patras, Piräus, Santa Maura, Santi Quaranta, Syra, Valona, Zante	—	80	1	20	1	60	2	40	—	20	
„ Constantinopel, Dedeagh, Salonich	—	80	1	20	1	60	2	40	—	25	
„ Alexandrien, Cavalla, Cesmè, Dardanellen, Gallipoli, Lagos, Mitilene, Rhodus, Vathy (Samos), Smyrna, Volo	—	90	1	35	1	80	2	70	—	25	
„ Burgas, Costanza, Port Said, Varna	1	—	1	50	2	—	3	—	—	40	
„ Alexandrette, Beyruth, Batum, Braila, Caifa, Cypern, Galatz, Jaffa, Ineboli, Mersina, Odessa, Kerasund, Samsun, Sulina, Trapezunt	1	20	1	80	2	40	3	60	—	40	

Anmerkung. Die Frachten sind in Gold zu zahlen.

Für Colli über 50 Kilogramm wird die Fracht nach dem abgerundeten Gewichte von 10 zu 10 Kilo der jeweiligen Waarenclasse berechnet.

Die Verfrachtung geschieht auf Grund der Bestimmungen des gesellschaftlichen Betriebs-Reglements.

Obige Frachtsätze haben auch ab Fiume Giltigkeit, und zwar für jene Fahrten, auf welchen der Hafen von Fiume berührt wird.

Der Verwaltungsrath der Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterreichischen Lloyd.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

K. k. Eisenbahn-Betriebsdirection Linz.

Offert-Ausschreibung.

Die Ausführung der Vergrösserungsbauten des Aufnahmsgebäudes, die Herstellung eines neuen Frachtenmagazines und die Wiederaufstellung eines alten Magazines auf der Station **Losenstein** im approximativen Kostenbetrage von 9600 fl. ö. W. soll im Offertwege vergeben werden.

Die Bestimmungen für die Einbringung der Offerten, die allgemeinen und speciellen Bedingnisse, die Baubeschreibung, der summarische Kostenanschlag und die Projectspläne können bei der k. k. Eisenbahn-Betriebsdirection Linz in den vorgeschriebenen Amtsstunden eingesehen und daselbst auch nähere Auskünfte eingeholt und Offertformulare behoben werden.

Die vorschriftsmässig gestempelten Offerte sind versiegelt und mit der Aufschrift „Offert für Hochbauherstellungen in der Station Losenstein" längstens bis 15. Mai 1896, 12 Uhr Mittags, bei der k. k. Eisenbahn-Betriebsdirection Linz zu überreichen.

Zur Danachachtung wird ausdrücklich hervorgehoben, dass nur jene Offerenten bei der Offertverhandlung auf eine Berücksichtigung ihres Anbotes zählen können, welche in einer alle Zweifel ausschliessenden Weise ihre finanzielle und technische Leistungsfähigkeit bezüglich der Durchführung der von ihnen zu übernehmenden Aufgabe darzuthun vermögen.

Offerte, denen eine der als Bestandtheile derselben bezeichneten Beilagen mangelt oder deren Einbringung vor Erlag des Vadiums erfolgte, oder in denen eine gänzliche oder theilweise Aenderung der Offertgrundlagen angestrebt wird, werden als nicht eingelangt betrachtet.

Linz, am 22. April 1896.

K. k. Eisenbahn-Betriebsdirection Linz.

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt im k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr: Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl. „ das Deutsche Reich . . . 25 Mark „ das übrige Ausland . . . 33 Frcs. Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 47. **Wien, 28. April 1896.** **IX. Jahrgang.**

Schiffahrtsverkehr in den Donauhäfen von Bulgarien 1895.

Nach den Publicationen des statistischen Bureau des Fürstenthums Bulgarien sind in den Donauhäfen des Landes im abgelaufenen Jahre 4608 Schiffe mit einer Gesammttragfähigkeit von 1,096.380 t, einer Gesammtladung von 331,971.105 kg und einer Schiffsmannschaft von 63.409 Köpfen eingelaufen. Ausgelaufen sind insgesammt aus diesen Häfen 4571 Schiffe mit 1,101.173 t Tragfähigkeit, 393,829.871 kg Ladung und 64.340 Mann Besatzung. Die Zahl der angekommenen Passagiere betrug 129.707, die Zahl der zu Wasser abgereisten 124.845.

Der Flagge nach vertheilte sich dieser Verkehr folgendermassen:

Unter österreichisch-ungarischer Flagge liefen ein 3140 Schiffe mit 822.697 t Tragfähigkeit, 203,184.728 kg Ladung, 45.243 Mann Besatzung, 129.707 Passagieren, und liefen aus 3170 Schiffe mit 833.667 t Tragfähigkeit, 202,341.534 kg Ladung, 46.408 Mann Besatzung und 119.803 Passagieren;

unter russischer Flagge liefen ein 842 Schiffe mit 177.086 t Tragfähigkeit, 95,636.142 kg Ladung, 15.603 Mann Besatzung, 5138 Passagieren, und liefen aus 836 Schiffe mit 175.446 t Tragfähigkeit, 87,525.649 kg Ladung, 15.572 Mann Besatzung und 4486 Passagieren;

unter griechischer Flagge kamen 123 Schiffe mit 35.749 t Tragfähigkeit, 12,330.250 kg Ladung, 464 Mann Besatzung, und klarirten aus 122 Schiffe mit 37.938 t Tragfähigkeit, 54,245.906 kg Ladung und 459 Mann Besatzung;

unter bulgarischer Flagge kamen 326 Schiffe mit 24.390 t Tragfähigkeit, 7,396.409 kg Ladung, 1130 Mann Besatzung und 59 Passagieren, und liefen aus 278 Schiffe mit 19 341 t Tragfähigkeit, 11,112.252 kg Ladung, 966 Mann Besatzung und 34 Passagieren;

unter rumänischer Flagge kamen an 76 Schiffe mit 17.578 t Tragfähigkeit, 4,111.534 kg Ladung, 436 Mann Besatzung, 389 Passagieren, und liefen aus 68 Schiffe mit 17.137 t Tragfähigkeit, 21.272.957 kg Ladung, 418 Mann Besatzung und 497 Passagieren;

unter türkischer Flagge liefen ein 87 Schiffe mit 13.759 t Tragfähigkeit, 6,059.309 kg Ladung, 481 Mann Besatzung, und gingen aus 82 Schiffe mit 13.123 t Tragfähigkeit, 9,183.210 kg Ladung und 464 Mann Besatzung;

unter englischer Flagge fuhren zu 8 Schiffe mit 2747 t Tragfähigkeit, 1,737.256 kg Ladung, 32 Mann Besatzung, und klarirten aus 8 Schiffe mit 2747 t Tragfähigkeit, 6,356.195 kg Ladung und 31 Mann Besatzung;

unter italienischer Flagge kamen an 5 Schiffe mit 1711 t Tragfähigkeit, 1,465.480 kg Ladung, 14 Mann Besatzung, und liefen aus 5 Schiffe mit 1711 t Tragfähigkeit, 1,792.264 kg Ladung und 14 Mann Besatzung;

unter serbischer Flagge kam angefahren 1 Schiff mit 63 t Tragfähigkeit, 60.000 kg Ladung und 6 Mann Besatzung, welches unbeladen wieder auslief.

Aus diesen Daten geht hervor, dass in den bulgarischen Donauhäfen der Verkehr unter österreichisch-ungarischer Flagge, welcher bekanntlich zum grössten Theil von der Ersten k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft vermittelt wird, nicht nur nach wie vor an erster Stelle rangirt, sondern auch grösser ist als der unter allen anderen Flaggen.

Auf die einzelnen Donauhäfen vertheilt sich dieser Verkehr folgendermassen:

Widdin: angekommen: 255 Schiffe mit 58.439 t Tragfähigkeit, 7,873.370 kg Ladung, 3685 Mann Besatzung, 8539 Passagieren, darunter:

unter österreichisch-ungarischer Flagge 173 Schiffe mit 52.666 t Tragfähigkeit, 7,076.870 kg Ladung, 2988 Mann Besatzung, 8255 Passagieren;

unter bulgarischer Flagge 51 Schiffe mit 768 t Tragfähigkeit, sämmtlich ohne Ladung, mit 150 Mann Besatzung;

unter russischer Flagge 31 Schiffe mit 5005 t Tragfähigkeit, 796.500 kg Ladung, 517 Mann Besatzung, 284 Passagieren;

ausgelaufen 255 Schiffe mit 58.035 t Tragfähigkeit, 7,365,960 kg Ladung, 3641 Mann Besatzung, 9262 Passagieren, und zwar:

unter österreichisch-ungarischer Flagge 173 Schiffe mit 52.262 t Tragfähigkeit, 6,298.360 kg Ladung, 2984 Mann Besatzung, 9028 Passagieren;

unter bulgarischer Flagge 51 Schiffe mit 768 t Tragfähigkeit, 489.200 kg Ladung und 150 Mann Besatzung;

unter russischer Flagge 31 Schiffe mit 5005 t Tragfähigkeit, 578.400 kg Ladung, 507 Mann Besatzung, 240 Passagieren;

Lom Palánka: angekommen: 681 Schiffe mit 132.864 t Tragfähigkeit, 71.421.799 kg Ladung, 11.176 Mann Besatzung, 41.930 Passagieren, und zwar:

unter österreichisch-ungarischer Flagge 506 Schiffe mit 117.427 t Tragfähigkeit, 52,111.175 kg Ladung, 8811 Mann Besatzung, 40.162 Passagieren:

unter bulgarischer Flagge 24 Schiffe mit 1116 t Tragfähigkeit, 696.950 kg Ladung, 70 Mann Besatzung;

unter griechischer Flagge 1 Schiff mit 280 t Tragfähigkeit, 290.000 kg Ladung, 2 Mann Besatzung;

unter rumänischer Flagge 3 Schiffe mit 36 t Tragfähigkeit, 700 kg Ladung, 15 Mann Besatzung, 85 Passagieren;

unter russischer Flagge 147 Schiffe mit 14.005 t Tragfähigkeit, 18,322.974 kg Ladung, 2278 Mann Besatzung, 1683 Passagieren;

ausgelaufen 676 Schiffe mit 131.836 t Tragfähigkeit, 66,550.254 kg Ladung, 11.051 Mann Besatzung, 43.065 Passagieren, und zwar:

unter österreichisch-ungarischer Flagge 504 Schiffe mit 117.626 t Tragfähigkeit, 49.513.284 kg Ladung, 8758 Mann Besatzung, 41.387 Passagieren:

unter bulgarischer Flagge 22 Schiffe mit 939 t Tragfähigkeit, 290.000 kg Ladung und 141 Mann Besatzung;

unter griechischer Flagge 1 Schiff mit 280 t Tragfähigkeit und 2 Mann Besatzung, in Ballast;

unter rumänischer Flagge 3 Schiffe mit 36 t Tragfähigkeit, 1710 kg Ladung, 36 Mann Besatzung, 84 Passagieren;

unter russischer Flagge 143 Schiffe mit 12.981 t Tragfähigkeit, 16,745.260 kg Ladung, 2212 Mann Besatzung und 1594 Passagieren.

Nikopoli: angekommen: 680 Schiffe mit 204.740 t Tragfähigkeit, 75,989.483 kg Ladung, 11.345 Mann Besatzung, 7622 Passagieren, davon:

unter österreichisch-ungarischer Flagge: 487 Schiffe mit 150.141 t Tragfähigkeit, 54,292.256 kg Ladung, 8763 Mann Besatzung, 7249 Passagieren;

unter bulgarischer Flagge: 21 Schiffe mit 4987 t Tragfähigkeit, 981.222 kg Ladung, 92 Mann Besatzung;

unter englischer Flagge: 1 Schiff mit 900 t Tragfähigkeit, 518.400 kg Ladung und 3 Mann Besatzung;

unter griechischer Flagge: 22 Schiffe mit 11.776 t Tragfähigkeit, 1,957.111 kg Ladung und 71 Mann Besatzung;

unter rumänischer Flagge: 8 Schiffe mit 2735 t Tragfähigkeit, 595.000 kg Ladung, 35 Mann Besatzung;

unter russischer Flagge: 128 Schiffe mit 31.434 t Tragfähigkeit, 17,645.494 kg Ladung, 2315 Mann Besatzung, 373 Passagieren;

unter türkischer Flagge: 13 Schiffe mit 2770 t Tragfähigkeit und 66 Mann Besatzung, in Ballast;

ausgelaufen: 675 Schiffe mit 201.781 t Tragfähigkeit, 100,275.011 kg Ladung, 12.135 Mann Besatzung, 8396 Passagieren, und zwar:

unter österreichisch-ungarischer Flagge: 487 Schiffe mit 149.268 t Tragfähigkeit, 62,383.170 kg Ladung, 9535 Mann Besatzung, 7932 Passagieren;

unter bulgarischer Flagge: 15 Schiffe mit 3567 t Tragfähigkeit, 3,402.096 kg Ladung, 62 Mann Besatzung;

unter englischer Flagge: 1 Schiff mit 900 t Tragfähigkeit, 838.570 kg Ladung, 3 Mann Besatzung;

unter griechischer Flagge: 22 Schiffe mit 11.777 t Tragfähigkeit, 11,028.375 kg Ladung, 71 Mann Besatzung;

unter rumänischer Flagge: 8 Schiffe mit 2735 t Tragfähigkeit, 1,549.355 kg Ladung, 35 Mann Besatzung;

unter russischer Flagge: 129 Schiffe mit 30.764 t Tragfähigkeit, 18,200.214 kg Ladung, 2362 Mann Besatzung, 473 Passagieren;

unter türkischer Flagge: 13 Schiffe mit 2770 t Tragfähigkeit, 2,873.231 kg Ladung und 67 Mann Besatzung.

Rahova: angekommen: 471 Schiffe mit 66.816 t Tragfähigkeit, 7,688.776 kg Ladung, 7882 Mann Besatzung, 3213 Passagieren, und zwar:

unter österreichisch-ungarischer Flagge: 334 Schiffe mit 5508 t Tragfähigkeit, 5,655.307 kg Ladung, 5508 Mann Besatzung, 3176 Passagieren;

unter bulgarischer Flagge: 8 Schiffe mit 2342 t Tragfähigkeit, 45 Mann Besatzung;

unter englischer Flagge: 2 Schiffe mit 119 t Tragfähigkeit und 14 Mann Besatzung;

unter griechischer Flagge: 23 Schiffe mit 3187 t Tragfähigkeit, 10.000 kg Ladung, 181 Mann Besatzung;

unter rumänischer Flagge: 2 Schiffe mit 700 t Tragfähigkeit, 500.000 kg Ladung und 38 Mann Besatzung;

unter russischer Flagge: 88 Schiffe mit 5204 t Tragfähigkeit, 1,213.469 kg Ladung, 2015 Mann Besatzung, 37 Passagieren;

unter serbischer Flagge: 1 Schiff mit 63 t Gehalt, 60.000 kg Ladung, 6 Mann Besatzung;

unter türkischer Flagge: 13 Schiffe mit 2352 t Tragfähigkeit, 250.000 kg Ladung, 75 Mann Besatzung;

ausgelaufen: insgesammt 473 Schiffe mit

70.839 t Tragfähigkeit, 23,460.553 kg Ladung, 7857 Mann Besatzung, 1666 Passagieren, und zwar:

unter österreichisch-ungarischer Flagge: 333 Schiffe mit 53.593 t Tragfähigkeit, 6,606.053 kg Ladung, 5468 Mann Besatzung, 1641 Passagieren;

unter bulgarischer Flagge: 8 Schiffe mit 2342 t Tragfähigkeit, 1,993.486 kg Ladung, 45 Mann Besatzung;

unter englischer Flagge: 2 Schiffe mit 119 t Tragfähigkeit, 897.858 kg Ladung, 14 Mann Besatzung;

unter griechischer Flagge: 26 Schiffe mit 6392 t Tragfähigkeit, 11,213.021 kg Ladung, 189 Mann Besatzung;

unter rumänischer Flagge: 2 Schiffe mit 700 t Tragfähigkeit, 110.000 kg Ladung, 38 Mann Besatzung;

unter russischer Flagge: 88 Schiffe mit 5148 t Tragfähigkeit, 430.552 kg Ladung, 2022 Mann Besatzung, 25 Passagieren;

unter serbischer Flagge: 1 Schiff mit 63 t Tragfähigkeit, 6 Mann Besatzung, in Ballast;

unter türkischer Flagge: 13 Schiffe mit 2482 t Tragfähigkeit, 2,209.583 kg Ladung, 75 Mann Besatzung.

Rustschuk: angekommen: 688 Schiffe mit 187.466 t Tragfähigkeit, 35,414.194 kg Ladung, 5450 Mann Besatzung, 24.330 Passagieren, und zwar:

unter österreichisch-ungarischer Flagge: 495 Schiffe mit 139.647 t Tragfähigkeit, 12,212.975 kg Ladung, 2462 Mann Besatzung, 23.249 Passagieren;

unter bulgarischer Flagge: 34 Schiffe mit 1105 t Tragfähigkeit, 458.000 kg Ladung, 105 Mann Besatzung;

unter englischer Flagge: 1 Schiff mit 80 t Tragfähigkeit, 6 Mann Besatzung, in Ballast;

unter griechischer Flagge: 13 Schiffe mit 1029 t Tragfähigkeit, 2,822.000 kg Ladung, 78 Mann Besatzung;

unter italienischer Flagge: 1 Schiff mit 90 t Tragfähigkeit, 270.000 kg Ladung, 6 Mann Besatzung;

unter rumänischer Flagge: 1 Schiff mit 90 t Tragfähigkeit, 150.000 kg Ladung, 6 Mann Besatzung;

unter russischer Flagge: 132 Schiffe mit 44.100 t Tragfähigkeit, 18,384.219 kg Ladung, 2716 Mann Besatzung, 1081 Passagieren;

unter türkischer Flagge: 11 Schiffe mit 1325 t Tragfähigkeit, 1,117.000 kg Ladung, 71 Mann Besatzung;

ausgelaufen: 716 Schiffe mit 197.421 t Tragfähigkeit, 40,820.429 kg Ladung, 5856 Mann Besatzung, 23.322 Passagieren, darunter:

unter österreichisch-ungarischer Flagge: 524 Schiffe mit 149.702 t Tragfähigkeit, 11,599.580 kg Ladung, 2869 Mann Besatzung, 22.406 Passagieren;

unter bulgarischer Flagge: 35 Schiffe mit 1175 t Tragfähigkeit, 440.000 kg Ladung, 112 Mann Besatzung;

unter englischer Flagge: 1 Schiff mit 80 t Tragfähigkeit, 1,598.000 kg Landung, 6 Mann Besatzung;

unter griechischer Flagge: 12 Schiffe mit 959 t Tragfähigkeit, 8,442.000 kg Ladung, 72 Mann Besatzung;

unter rumänischer Flagge: 1 Schiff mit 90 t Tragfähigkeit, 6 Mann Besatzung, im Ballast;

unter russischer Flagge: 131 Schiffe mit 44.000 t Tragfähigkeit, 18,226.849 kg Ladung, 2714 Mann Besatzung, 916 Passagieren;

unter türkischer Flagge: 11 Schiffe mit 1325 t Tragfähigkeit, 470.000 kg Ladung, 71 Mann Besatzung.

Sistov: angekommen: insgesammt 666 Schiffe mit 186.110 t Gehalt, 56,748.481 kg Ladung, 7958 Mann Besatzung, 26.919 Passagieren, davon:

unter österreichisch-ungarischer Flagge 455 Schiffe mit 142.122 t Tragfähigkeit, 31,096.873 kg Ladung, 6275 Mann Besatzung, 25.595 Passagieren;

unter bulgarischer Flagge 45 Schiffe mit 4094 t Gehalt, 2,635.620 kg Ladung, 173 Mann Besatzung;

unter englischer Flagge 1 Schiff mit 576 t Gehalt, 331.856 kg Ladung, 2 Mann Besatzung;

unter griechischer Flagge 22 Schiffe mit 7707 t Gehalt, 5,886.139 kg Ladung, 46 Mann Besatzung;

unter italienischer Flagge 2 Schiffe mit 700 t Gehalt, 925.480 kg Ladung, 4 Mann Besatzung;

unter rumänischer Flagge 8 Schiffe mit 3176 t Gehalt, 603.734 kg Ladung, 20 Mann Besatzung;

unter russischer Flagge 120 Schiffe mit 25.953 t Gehalt, 13,217.104 kg Ladung, 1370 Mann Besatzung, 1326 Passagieren;

unter türkischer Flagge 13 Schiffe mit 1782 t Gehalt, 2,051.675 kg Ladung, 68 Mann Besatzung;

ausgelaufen: 660 Schiffe mit 184.439 t Gehalt, 48,672.122 kg Ladung, 7970 Mann Besatzung, 23.688 Passagieren, und zwar:

unter österreichisch-ungarischer Flagge 457 Schiffe mit 142.084 t Gehalt, 21,500.662 kg Ladung, 6299 Mann Besatzung, 22.819 Passagieren;

unter bulgarischer Flagge 37 Schiffe mit 3150 t Gehalt, 1,329.210 kg Ladung, 145 Mann Besatzung, 35 Passagieren;

unter englischer Flagge ein Schiff mit 576 t Gehalt, 822.439 kg Ladung, 2 Mann Besatzung:

unter griechischer Flagge 22 Schiffe mit 6842 t Gehalt, 8,492.232 kg Ladung, 46 Mann Besatzung;

unter italienischer Flagge 2 Schiffe mit 700 t Gehalt, 1,035.264 kg Ladung, 4 Mann Besatzung;

unter rumänischer Flagge 9 Schiffe mit 3514 t Gehalt, 5,736.302 kg Ladung, 25 Mann Besatzung;

unter russischer Flagge 119 Schiffe mit 25.736 t Gehalt, 9,337.613 kg Ladung, 1385 Mann Besatzung, 834 Passagieren;

unter türkischer Flagge 13 Schiffe mit 1837 t Gehalt, 418.400 kg Ladung, 73 Mann Besatzung.

Silistria: angekommen: insgesammt 818 Schiffe mit 178.518 t Gehalt, 51,281.379 kg Ladung, 12.041 Mann Besatzung, 6157 Passagieren, darunter:

unter österreichisch-ungarischer Flagge 510 Schiffe mit 119.195 t Tragfähigkeit, 25,055.826 kg Ladung, 7969 Mann Besatzung, 5555 Passagieren;

unter bulgarischer Flagge 85 Schiffe mit 6222 t Gehalt, 1,962.617 kg Ladung, 278 Mann Besatzung, 24 Passagieren;

unter englischer Flagge 1 Schiff mit 297 t Gehalt, 3 Mann Besatzung, in Ballast;

unter griechischer Flagge 28 Schiffe mit 7163 t Gehalt, 454.000 kg Ladung und 53 Mann Besatzung;

unter rumänischer Flagge 43 Schiffe mit 7163 t Gehalt, 4900 kg Ladung, 297 Mann Besatzung, 304 Passagieren;

unter russischer Flagge 124 Schiffe mit 35.083 t Gehalt, 21,878.402 kg Ladung, 3297 Mann Besatzung, 274 Passagieren;

uuter türkischer Flagge 27 Schiffe mit 4279 t Gehalt, 1,925.634 kg Ladung, 144 Mann Besatzung;

ausgelaufen: zusammen 781 Schiffe mit 176,699 t Tragfähigkeit, 67,917.509 kg Ladung, 11.967 Mann Besatzung, 6266 Passagieren, davon

unter österreichisch-ungarischer Flagge 513 Schiffe mit 120.077 t Gehalt, 27,186.374 kg Ladung, 8028 Mann Besatzung, 5518 Passagieren;

unter bulgarischer Flagge 60 Schiffe mit 4554 t Gehalt, 1,999.160 kg Ladung, 210 Mann Besatzung, 24 Passagieren;

unter englischer Flagge: 1 Schiff mit 297 t Gehalt, 626.328 kg Ladung, 2 Mann Besatzung;

unter griechischer Flagge: 24 Schiffe mit 6621 t Gehalt, 8,121.278 kg Ladung, 44 Mann Besatzung;

unter rumänischer Flagge: 37 Schiffe mit 6435 t Gehalt, 7,279.872 kg Ladung, 281 Mann Besatzung, 431 Passagieren;

unter russischer Flagge: 123 Schiffe mit 34.907 t Gehalt, 20,069.501 kg Ladung, 3275 Mann Besatzung, 311 Passagieren;

unter türkischer Flagge: 23 Schiffe mit 3808 t Gehalt, 2,634.996 kg Ladung, 127 Mann Besatzung;

Tutrakan: angekommen: im Ganzen 349 Schiffe mit 81.427 t Tragfähigkeit, 25,553.623 kg Ladung, 3902 Mann Besatzung, 11.017 Passagieren, u. zw.:

unter österreichisch-ungarischer Flagge: 180 Schiffe mit 48.650 t Gehalt, 15,683.443 kg Ladung, 2467 Mann Besatzung, 10.902 Passagieren;

unter bulgarischer Flagge: 58 Schiffe mit 3756 t Gehalt, 662.000 kg Ladung, 217 Mann Besatzung, 35 Passagieren;

unter englischer Flagge: 2 Schiffe mit 775 t Gehalt, 887.000 kg Ladung, 2 Mann Besatzung;

unter griechischer Flagge: 14 Schiffe mit 4607 t Gehalt, 911.000 kg Ladung, 33 Mann Besatzung;

unter italienischer Flagge: 2 Schiffe mit 921 t Gehalt, 270.000 kg Ladung, 4 Mann Besatzung;

unter rumänischer Flagge: 10 Schiffe mit 4562 t Gehalt, 2,257.200 kg Ladung und 25 Mann Besatzung;

unter russischer Flagge: 72 Schiffe mit 16.905 t Gehalt, 4,167.980 kg Ladung, 1095 Mann Besatzung, 80 Passagieren;

unter türkischer Flagge: 10 Schiffe mit 1251 t Gehalt, 715.000 t Ladung, 57 Mann Besatzung;

ausgelaufen: insgesammt 338 Schiffe mit 80.096 t Gehalt, 38,768.033 kg Ladung, 3854 Mann Besatzung, 9174 Passagieren, und zwar:

unter österreichisch-ungarischer Flagge: 180 Schiffe mit 49.054 t Tragfähigkeit, 17,254.055 kg Ladung, 2467 Mann Besatzung, 9081 Passagieren;

unter bulgarischer Flagge: 50 Schiffe mit 2846 t Gehalt, 1,165.000 kg Ladung, 180 Mann Besatzung;

unter englischer Flagge: 2 Schiffe mit 775 t Gehalt, 1,573.000 kg Ladung, 4 Mann Besatzung;

unter griechischer Flagge: 15 Schiffe mit 5067 t Tragfähigkeit, 6,949.000 kg Ladung, 35 Mann Besatzung;

unter italienischer Flagge: 2 Schiffe mit 921 t Gehalt, 757.000 kg Ladung, 4 Mann Besatzung;

unter rumänischer Flagge: 8 Schiffe mit 3627 t Gehalt, 6,555.718 kg Ladung, 18 Mann Besatzung;

unter russischer Flagge: 72 Schiffe mit 16.905 t Gehalt, 3,937.260 kg Ladung, 1095 Mann Besatzung, 93 Passagieren;

unter türkischer Flagge: 9 Schiffe mit 901 t Gehalt, 577.000 kg Ladung und 51 Mann Besatzung.

Inland.

Parlamentarisches.

In der 481. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 23. April interpellirten die Abgeordneten Schwab und Genossen den Herrn Eisenbahnminister, warum die von der Pariser Conferenz zur Regelung des internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahn-Frachtenverkehr beschlossenen Bestimmungen bisher nicht veröffentlicht wurden und ob der Herr Minister geneigt sei, diese Beschlüsse nunmehr ehestens zur allgemeinen Kenntniss zu bringen.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Projectirte elektrische Localbahn Hainfeld-Kleinzell. (Anordnung der Trassenrevision.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 16. April die k. k. Statthalterei in Wien beauftragt, hinsichtlich des von dem k. und k. Hauptmann a. D. Rudolf Bohm in Wien vorgelegten generellen Projectes für eine mit 0·76 m Spurweite auszuführende und elektrisch zu betreibende Kleinbahn mit theilweiser Strassenbenützung von der Station Hainfeld der k. k. Oesterr. Staatsbahnen nach Klein-Zell im Sinne der bestehenden Vorschriften die Trassenrevision einzuleiten. [E.-M.-Z. 2785.]

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. (Zugschranken-Construction.) Die probeweise Verwendung einer neuartigen Construction der Zugschranken mit Vorläutewerk (System Tröster) wurde genehmigt. [4. April, Z. 848/I.]

— (Linie Wien—Bodenbach: Kehrichtgrube in Wien.) Auf der Ankunfts- und auf der Abfahrtsseite des Personenbahnhofes in Wien wurde je eine Kehrichtgrube hergestellt. [10. April, Z. 3242/I.]

— (Linie Bruck a. d. L. — Hainburg: Reconstruction einer Rampe.) Die Reconstruction der Schotterverladerampe in der Station Deutsch-Altenburg wurde genehmigt. [8. April, 2672/I.]

Böhmische Nordbahn. (Linie Kralup—Neratovic: Stirnrampe in Aužic.) Für Zwecke der Abladung und Wiederverladung von Dampfpflügen wurde in der Station Aužic eine gemauerte Stirnladerampe hergestellt. [13. April, Z. 3353/I.]

Buschtěhrader Eisenbahn. (Linie Prag—Hostiwitz: Verbindungscanal in Smichov.) Zwischen dem Wächterhause Nr. C 194 in Smichov und der dortigen städtischen Canalanlage wurde ein Verbindungscanal hergestellt. [4. April, Z. 1848/I.]

Südbahn-Gesellschaft. (Herstellung eines Weges am rechten Murufer in der Stadt Graz: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Graz hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes für die Herstellung eines 1 m breiten Uferweges und Aufstellung einer Einfriedung längs des Schlachthauses und des Desinfectionsgeleises am rechten Murufer in der Stadt Graz für den 29. April anberaumt. Als Leiter der Commission ist der k. k. Bezirkscommissär Marian Dumat bestimmt. [G.-I.-Z. 7018.]

Schneebergbahn. (Oberbau-Normalien.) Die von der Bauunternehmung Leo Arnoldi vorgelegten Normalien für den Oberbau der Schneebergbahn wurden genehmigt. [E.-M.-Z. 1883.]

Gablonzer elektrische Strassenbahnen. (Ergebniss der Trassenrevision.) Auf Grund des Ergebnisses der in der Zeit vom 27. bis 29. November 1895 durchgeführten Trassenrevision und Stationscommission bezüglich des von dem Fabrikanten Gustav Hoffmann in Gablonz überreichten Projectes der Gablonzer elektrischen Strassenbahnen hat das k. k. Eisenbahnministerium die Trassenführung der projectirten Linien, insoweit von denselben die Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Reichsstrasse nicht berührt wird, im Allgemeinen genehmigt. [E.-M.-Z. 821.]

Projectirte Localbahn Raudnitz-Hospozin. (Anordnung der Trassenrevision und Stationscommission.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Raudnitz hat die Trassenrevision und Stationscommission bezüglich der projectirten normalspurigen Localbahn von der Station Raudnitz der Linie Prag—Bodenbach der k. k. priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft nach Hospozin zum Anschlusse an die gleichnamige Station der Localbahnstrecke Zlonitz—Hospozin der k. k. Oesterr. Staatsbahnen unter der Leitung des k. k. Bezirkshauptmannes Johann Haas auf den 28. April anberaumt. [E.-M.-Z. 3876.)

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. Oesterr. Staatsbahnen. (Locomotivprüfung.) Am 4. März wurde im Sinne der Bestimmungen der Eisenbahn-Betriebsordnung die technisch-polizeiliche Prüfung einer für die schmalspurigen Linien der k. k. Oesterr. Staatsbahnen bestimmten schmalspurigen Verbund-Tenderlocomotive vorgenommen. Diese Maschine wurde nach den mit Handelsministerial-Erlass vom 26. December 1895, Z. 71.688, genehmigten Typenplänen in der Locomotivfabrik von Krauss & Comp. in Linz im Jahre 1895 erbaut und mit der Fabriksnummer 3276 versehen. Der Kessel derselben wurde laut Certificat der gesetzlichen Probe mit anstandslosem Ergebnisse unterzogen. Die Locomotive hat im Ganzen drei Achsen, von denen die dritte die Triebachse ist. Laufachse ist eine vorhanden, welche mit der Kuppelachse zu einem Drehgestelle vereinigt ist. Die erste und zweite Achse liegt vor der Feuerbüchse, die dritte unter der Feuerbüchse. Die zweite und dritte sind mit einander gekuppelt. Die Locomotive hat waagrechte aussenliegende Dampfcylinder, innenliegende Rahmen; die Steuerung nach Heussinger-Helmholz ist aussenliegend und geschieht mittelst Hebel. Das Kesselgewicht wird durch sechs Blattfedern auf die Achsen übertragen, und sind zwischen der ersten und zweiten Achse Balanciers vorhanden. Der Kessel hat vollständige Armatur. Die Locomotive hat ausserdem constantes Blaserohr und Hilfsgebläse, zwei Injectoren, System Friedmann, gewöhnlichen Sandstreuapparat, Funkenfänger mit Sieb, Bremse, auf die Treibräder wirkend, automatische Vacuumbremse, mit Spindelbremse combinirt, auf Locomotive und Wagenzug wirkend. Dampfheizungseinrichtung, Anfahrvorrichtung System Gölsdorf. Die Spurweite der Locomotive beträgt 1·106, das Gesammtgewicht derselben im ausgerüsteten Zustande 33 t. Die Probefahrt fand auf der 12·1 km langen Strecke Lambach—Roitham und retour statt, und wurden hiebei eine maximale Geschwindigkeit von 45 km per Stunde und eine durchschnittliche Geschwindigkeit von 38 km per Stunde erreicht, wobei die Maschine selbst bei der erreichten höchsten Geschwindigkeit einen ruhigen und sicheren Gang zeigte. Aus Sicherheitsrücksichten obwaltete sohin keinerlei Anstand, die vorbeschriebene Locomotive dem öffentlichen Zugförderungsdienste auf den k. k. österreichischen schmalspurigen Staatsbahnlinien zu übergeben. [Z. 2774/I.]

Aussig-Teplitzer Eisenbahn. (Einbeziehung der Station Franz Josef-Stollen in die gesellschaftliche Wagendirigirungslinie.) Da der Kohlenverkehr in der Station Franz Josef-Stollen stetig zunimmt, so wurde es im Interesse einer rascheren telegraphischen Verständigung dringend nothwendig, diese Station in die gesellschaftliche Wagendirigirungslinie einzubeziehen. Die Wagendirigirungslinie, welche bisher von Aussig A.T.E. nach Dux und von dort in einer Schleife über Schwaz-Kuttowitz nach Bilin und Dux zurück und von Dux weiter bis Komotau A.T.E. führte, wurde deshalb dadurch ergänzt, dass die Schleife Dux—Schwaz-Kuttowitz—Bilin bis zur Station Franz Josef-Stollen erweitert worden ist. Zu diesem Zwecke wurde ab Schwaz-Kuttowitz eine Doppelleitung nach der Station Franz Josef-Stollen zu gespannt. [G.-I.-Z. 7284.]

Böhmische Nordbahn. (Blocksignale in der Strecke Bensen—Tetschen.) Um die von Bensen nach Tetschen verkehrenden Züge gegen nachfahrende Züge zu sichern und eine Abkürzung der vorgeschriebenen Zeiträume für das Nachfolgen der Züge zu ermöglichen, wurde eine Blockirungseinrichtung hergestellt. Diese Strecke ist vorläufig nur für die Fahrtrichtung von Bensen nach Tetschen durch fünf gegenseitig in Abhängigkeit stehende Mastsignale in Abschnitte getheilt, innerhalb welcher sich nur je ein Zug befinden darf und jeder Zug so lange gedeckt wird, bis er in den nächsten Blockabschnitt eingefahren ist. Für die Bergfahrt von Tetschen nach Bensen haben die Blocksignale keine Giltigkeit, und es erfolgt die Expedition der Züge von Tetschen nach wie vor im Sinne der bestehenden Bestimmungen. Das erste Blocksignal dient in der Station Bensen zugleich als Ausfahrtssignal, das letzte Blocksignal vor Tetschen gleichzeitig als Distanzsignal dieser Station. Sämmtliche Mastsignale sind einarmig und stehen normal auf „Verbot der Fahrt". An den Grenzen der einzelnen Blockabschnitte befinden sich Blockposten, von denen aus die Mastsignale gestellt werden. Das vorerwähnte Ausfahrtssignal in Bensen und das Distanzsignal in Tetschen sind in der Normalstellung blockirt, die drei Streckenblocksignale hingegen nicht. Die Blockirungseinrichtung der Strecke Bensen—Tetschen soll insbesondere dazu dienen, die Rückkehr der Vorspannlocomotiven von der Station Tannenberg nach Bodenbach zu beschleunigen und bei Verspätung der Züge deren schnellere Expedition ab Bensen zu ermöglichen. [G.-I.-Z. 6640.]

Buschtěhrader Eisenbahn. (Anhalten der Schnellzüge Nr. 1 und 2 in Königsberg-Maria Kulm.) Mit 1. Mai werden die Schnellzüge Nr. 1 und 2 der Buschtěhrader Eisenbahn in der Station Königsberg-Maria Kulm, wo sie bisher bedingten Aufenthalt hatten, unbedingt, aber kürzer als eine Minute, anhalten. Dieser unbedingte Aufenthalt unter einer Minute wird in dem Fahrordnungsbuche durch das Zeichen △ ersichtlich gemacht. [Z. 3020/I.]

Elektrische Localbahn Bielitz-Zigeunerwald. (Bau- und Betriebslänge.) Die Längen der am 11. December 1895 dem öffentlichen Verkehre übergebenen elektrischen Localbahn Bielitz-Zigeunerwald wurden behördlich festgestellt, und beträgt sohin die Baulänge 4·960 km und die Betriebslänge 4·848 km.

Die Lage der einzelnen Stationen und Haltestellen, sowie deren Nivellette-Côte ist folgende:

Name der Stationen und Haltestellen	Angabe, ob Station oder Haltestelle	Lage bei Kilometer	Schienenhöhe in Meter
Bahnhof	Station	0·061	309·859
Kaiserhof	dto.	0·659	322·176
Sparcasse	Haltestelle	0·828	317·920
Theater	dto.	1·009	—
Pastornak	Station	1·225	316·603
Bad	Haltestelle	1·560	316·190
Bleichplatz	dto.	1·795	318·345
Centrale	dto.	2·130	320·206
Park	Station	2·397	321·844
Stadtgrenze	Haltestelle	2·635	323 885
Kamitz	dto.	2·970	326·280
Teich	Station	3·654	333·074
Nikelsdorf	Haltestelle	4·270	344·996
Zigeunerwald	Station	4·909	359·919

[G.-I.-Z. 8186.]

Böhmische Commercialbahnen. (Linie Sadova—Smiřic: Bau- und Betriebslänge-Richtigstellung.) In Folge der Geleiseverbindung mit der Südnorddeutschen Verbindungsbahn und des Anschlusses an die Station Smiřic der Südnorddeutschen Verbindungsbahn wurden die Längen der Linie Sadova—Smiřic der Böhmischen Commercialbahnen richtig gestellt, und beträgt demnach die Baulänge 10·699 km und die Betriebslänge 11·789 km. [G.-I.-Z. 20.552 ex 1895.]

Valsugana-Bahn. (Betriebsbewilligung.) Auf Grund des anstandslosen Ergebnisses der am 22. April vorgenommenen technisch-polizeilichen Prüfung der Valsugana-Bahn wurde der Betriebsconsens ab 26. April ertheilt. [E.-M.-Z. 3937.]

Hunteschleppbahn vom Franz Josef-Schachte III in Tischau zum Franz Josef-Schachte I in Zuckmantel. (Locomotivprüfung.) Am 31. März fand im Sinne des § 21 der Eisenbahn-Betriebsordnung vom 16. November 1851 die technisch-polizeiliche Prüfung der schmalspurigen Tenderlocomotive statt, welche für den Betrieb der Hunteschleppbahn vom Franz Josef-Schachte III in Tischau zum Franz Josef-Schachte I in Zuckmantel bestimmt ist, mit gutem Ergebnisse statt. Die Locomotive wurde in der Locomotivfabrik Hagans in Erfurt erbaut, und hat der Kessel derselben die gesetzliche Probe anstandslos bestanden. Dieselbe hat zwei Achsen, die mit einander gekuppelt sind und von denen die zweite die Triebachse ist. Die horizontalen Dampfcylinder liegen ebenso wie die nach System Stephenson gebaute Steuerung ausserhalb der Räder. Der Rahmenbau, der gleichzeitig die Wände des Wasserkastens bildet, liegt innerhalb der Räder; der Kessel ruht mittelst dreier Blattfedern, von denen die zweite eine Querfeder ist, auf den beiden Achsen. Das zweite Räderpaar kann mittelst einer Hebelbremse gebremst werden. Die Kesselarmatur ist vollständig vorhanden, und ist die Locomotive noch ausgestattet mit zwei Injectoren, gewöhnlichem Blaserohre, Hilfsgebläse, Funkensieb, Sandstreuapparat, linealartigem Bahnräumer und einem schwach conischen Rauchfange. Die Spurweite der Locomotive beträgt 0·75 m, das Gewicht derselben in ausgerüstetem Zustande 6·5 t. Bei der mit dieser Maschine durchgeführten Probefahrt wurde eine maximale Geschwindigkeit von 12 km per Stunde erreicht. [Z. 3570/I.]

Behebung einer Verkehrsstörung.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen: (Eisenbahn-Betriebsdirection Linz.)

25. April. In der Strecke Obertraun—Aussee wurde der Gesammtverkehr mit Zug 2311 wieder aufgenommen.

Zusammenstellung

der im Monate März 1896 bei den Zügen mit Personenbeförderung in den Endstationen vorgekommenen Verspätungen.

Bezeichnung der Bahnen	In Verkehr gesetzte Züge: Schnellfahrende Züge	Personenzüge	Gemischte Züge	Im Ganzen	Verspätungen in den Endstationen: bei den schnellfahrenden Zügen über 10 Minuten	bei den Personenzügen über 20 Minuten	bei den gemischten Zügen über 30 Minuten	Im Ganzen	in Percenten der Gesammtzahl der Züge	Diese Verspätungen wurden veranlasst durch: Abwarten von Zügen	Post- und Polizei-Amtshandlungen	Unregelmässigkeit im Fahrdienste und aussergewöhnlichen Verkehr	atmosphärische Einflüsse	Hindernisse auf der Bahn	falsche Handhabung der Betriebseinrichtungen	mangelhaften Zustand der Bahn	Schadhaftwerden von Fahrzeugen	andere Gründe	Zahl jener Züge, durch deren Verspätung Anschlüsse nicht vollzogen werden konnten
	Anzahl									Anzahl der Veranlassungen									
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen:																			
Westliche Linien	1540	17.416	6.395	25.351	83	135	21	239	0·9	221	14	229	8	6	.	.	2	.	9
Nordöstliche Linien	248	3.628	4.378	8.254	4	55	23	82	0·9	48	4	66	24	1	.	.	2	.	4
Dalmatiner Staatsbahn	.	272	.	272	.	.	.	.	0·0	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Istrianer Staatsbahn	62	609	310	981	.	.	9	9	0·9	9	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Privatbahnen:																			
Aussig-Teplitzer Eisenbahn	.	434	341	775	.	1	.	1	0·1	.	.	2	.	.	.	.	.	.	2
Böhmische Nordbahn-Gesellschaft	186	1.147	837	2.170	1	.	1	2	0·0	.	.	2	.	.	.	.	.	.	.
Buschtěhrader Eisenbahn	124	372	1.581	2.077	2	4	2	8	0·3	5	4	1	.	.	.	.	.	.	.
Eisenbahn Wien-Aspang	.	340	756	1.096	.	3	.	3	0·2	2	.	1	.	.	.	.	.	.	1
Graz-Köflacher Eisenbahn	.	217	186	403	.	3	.	3	0·7	2	.	1	.	.	.	.	.	.	.
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	532	4.526	4.363	9.421	11	7	1	19	0·2	15	1	7	4	.	.	.	1	.	5
Kaschau-Oderberger Eisenbahn	62	496	.	558	.	2	.	2	0·3	1	.	1	.	.	.	.	.	.	.
Leoben-Vordernberger Eisenbahn	.	186	62	248	.	1	.	1	0·4	1	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Oesterr. Nordwestbahn	372	4.663	496	5.531	1	5	.	6	0·1	5	1	.	.	.	.	.	1	.	5
Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Ges.	531	5.047	3.317	8.895	14	27	3	44	0·4	35	.	26	1	1	.	.	1	.	1
Ostrau-Friedlander Eisenbahn	.	248	42	290	.	.	.	.	0·0	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Südbahn-Gesellschaft	764	5.137	713	6.614	24	55	2	81	1·2	79	6	30	.	1	.	.	.	.	7
Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn	.	1.471	217	1.688	.	5	.	5	0·2	5	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter B.	.	186	279	465	.	2	3	5	1·0	.	.	4	.	1	.	.	.	.	.
Wiener Verbindungsbahn	44	1.314	.	1.358	.	1	.	1	0·0	1	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Totale	4465	47.709	24.273	76.447	140	306	65	511	.	429	30	370	37	10	.	.	7	.	34

Nach den in Percenten der Gesammtzahl der Züge ausgewiesenen Verspätungen ist die Reihenfolge der Bahnen nachstehende:

1. Dalmatiner Staatsbahn . . . 0·0 pCt.
2. Böhmische Nordbahn-Gesellschaft . . . 0·0 „
3. Ostrau-Friedlander Eisenbahn . . . 0·0 „
4. Wiener Verbindungsbahn . . . 0·0 „
5. Aussig-Teplitzer Eisenbahn . . . 0·1 „
6. Oesterr. Nordwestbahn . . . 0·1 „
7. Eisenbahn Wien-Aspang . . . 0·2 „
8. Kaiser Ferdinands-Nordbahn . . . 0·2 „
9. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn . . . 0·2 „
10. Buschtěhrader Eisenbahn . . . 0·3 „
11. Kaschau-Oderberger Eisenbahn . . . 0·3 „
12. Leoben-Vordernberger Eisenbahn . . . 0·4 pCt.
13. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft . . . 0·4 „
14. Graz-Köflacher Eisenbahn . . . 0·7 „
15. K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen (westliche Linien) . . . 0·9 „
16. K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen (nordöstliche Linien) . . . 0·9 „
17. Istrianer Staatsbahn . . . 0·9 „
18. Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn . . . 1·0 „
19. Südbahn-Gesellschaft . . . 1·2 „

Nachrichten aus Ungarn.

Projectirte Eisenbahn Alvincz — Nagy-Szeben (Hermannstadt) — Vöröstorony (Rothenthurm) — ungarisch-rumänische Landesgrenze. (Concessionsurkunde.) Der „Vasuti és közlekedési közlöny“ Nr. 39 vom 31. März und dessen darauffolgende Nummern verlautbart die mit Erlass vom 8. März 1896, Z. 3580, des kgl. ungarischen Handelsministers erflossene Concessionsurkunde zu Gunsten der projectirten Eisenbahn Alvincz—Nagy-Szeben—Vöröstorony—ungarisch-rumänische Landesgrenze (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 70 ex 1894, Vorconcession Post 1). Concessionärin dieser Eisenbahn ist die Localbahn-Actiengesellschaft Alvincz—Nagy-Szeben—Vöröstorony. Die Theilstrecke Alvincz—Szász-Sebes—Szerdahely—Nagy-Szeben verbindet von der Station Alvincz der Hauptlinie Budapest—Arad—Alvincz—Tövis (—Brassó [Kronstadt]—Predeal) aus diese mit der im Staatsbetriebe stehenden Localbahn Nagy-Szeben—Nagy-Talmács (Olthid [Altbrücke])—Felek—Fogaras; die Theilstrecke (Nagy-Szeben—Nagy-Talmács als Péagestrecke) — Olthid — Vöröstorony — ungarisch-rumänische Landesgrenze (vergl. Vorconcession, Vrdgs.-Bl. Nr. 11 ex 1894), welche im Vöröstoronyszoros (Rothenthurmpass) Anschluss an das rumänische Eisenbahnnetz findet, ist eine Linie im Sinne des zwischen den Regierungen von Oesterreich-Ungarn und Rumänien abgeschlossenen, als G.-A. XL ex 1891 inartikulirten Vertrages vom 14. (neuen) und 2. (alten Stils) März 1891 (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 44 und 77 ex 1891), den Ausbau mehrerer Eisenbahnanschlüsse zwischen den Betriebsnetzen beider Staaten betreffend. Die Theilstrecke Nagy-Szeben—Nagy-Talmács (Altbrücke) der im Staatsbetriebe stehenden Localbahn (Kis-Kapus)—Nagy-Szeben—Nagy-Talmács—Fogaras ist als Péagestrecke der Theilstrecke Nagy-Szeben—Nagy-Talmács (Altbrücke)—Vöröstorony—

ungarisch-rumänische Landesgrenze zu benützen. Das effective Gesammtbaucapital für die im Sinne des G.-A. XXXI ex 1880 und des diesen ergänzenden G.-A. IV ex 1888 als normalspurige Localbahn zu erbauende gesammte Linie Alvincz-Szerdahely—Szász-Sebes—Nagy-Szeben (exclusive der Péagestrecke Nagy-Szeben—Nagy-Talmács)—Altbrücke—Vöröstorony—ungarisch-rumänische Landesgrenze ist mit 7,400.000 fl. bemessen, von welcher Summe der Betrag von 270.000 fl. für Beschaffung der Fahrbetriebsmittel entfällt.

Als Stationen, bezw. Haltestellen sind bestimmt:

A. Für die Strecke Alvincz—Nagy-Szeben:

1. die entsprechend zu erweiternde und einzurichtende Ausgangsstation Alvincz der Linie Budapest—Arad—Tövis;
2. Kistorony, Verladebahnhof und Haltestelle;
3. Keszténsziget, Station für den gesammten Verkehr und Wasserstation;
4. Orlát, Station für den gesammten Verkehr;
5. Kakova, Haltestelle auf offener Strecke;
6. Széczel, Haltestelle auf offener Strecke;
7. Szelistye, Station für den gesammten Verkehr und Wasserstation;
8. Gális, Verladebahnhof und Haltestelle;
9. Nagy-Apold, Station für den gesammten Verkehr und Wasserstation;
10. Kis-Apold, Verladebahnhof und Haltestelle;
11. Erdély-Szerdahely, Station für den gesammten Verkehr;
12. Szerdahely-Sósfürdö (Salzbad), Haltestelle auf offener Strecke;
13. Koncza, Station für den Gesammtverkehr und Wasserstation;
14. Szász-Sebes, Station für den Gesammtverkehr;
15. die entsprechend zu erweiternde und einzurichtende Einmündungsstation Nagy-Szeben.

B. Für die Strecke Olthid (Altbrücke)—Vöröstorony—ungarisch-rumänische Landesgrenze:

1. eine nächst der Altbrücke im Bereiche der Linie Nagy-Szeben—Nagy-Talmács—Olthid für den gesammten Verkehr zu erbauende und einzurichtende Station;
2. der Grenzbahnhof Vöröstorony für den gesammten Verkehr;
3. Boica, Haltestelle auf offener Strecke;
4. Vöröstorony, Haltestelle auf offener Strecke;
5. an entsprechenden Stellen anzulegende Haltestellen und Ausweichen für ein zur Vermittlung des directen Ueberganges des Verkehres von der Theilstrecke Olthid—Felek—Fogaras auf die Theilstrecke Olthid—Vöröstorony zur Vermeidung des Umweges über Olthid zu erbauendes Verbindungsgeleise (Delta).

Ausser den genannten können mit Genehmigung des Handelsministers im Bereiche beider Theilstrecken Haltestellen je nach Bedarf nachträglich errichtet werden.

Projectirte Localbahn Kapuvár-Valla. (Ausführungsbeschluss.) Die Interessenten der Comitate Sopron (Oedenburg) und Moson (Wieselburg) haben den Beschluss gefasst, eine von der Station Kapuvár (Comitat Sopron) der Eisenbahn Györ (Raab)-Sopron-Ebenfurth ausgehende, bis Valla (Comitat Moson) führende, 20·5 km lange normalspurige Localbahn zu erbauen, welche seinerzeit Anschluss an einen geeigneten Punkt der donaurechtsuferseitigen Hauptbahn Budapest-Bruck a. d. L. der königl. Ungarischen Staatsbahnen nächst Zurány (bei Bruck) finden wird.

Budapester Stadtbahn-Gesellschaft für Strasseneisenbahnen mit elektrischem Betriebe. (Projectirter Bau einer Linie zum Bahnhofe Budapest-Ferenczváros [Franzstadt].) Die Direction der Budapester Stadtbahn-Gesellschaft hat den Beschluss zum Ausbaue einer von ihrer Volksgartenlinie ausgehenden, bis zum Bahnhofe der Station Budapest-Ferenczváros der kgl. Ungarischen Staatsbahnen führenden Linie gefasst, und zwar vornehmlich mit Rücksicht darauf, dass die Erhebung des Bahnhofes Ferenczváros zum Hauptbahnhofe für die Hauptlinie Budapest—Zimony (Semlin)—Belgrad, eventuell selbst für die Hauptlinie Budapest—Dombovár—Gyékényes—Zágráb—Fiume, bevorstehend ist.

Strasseneisenbahn mit elektrischem Betriebe von Budapest nach Ujpest. (Ausbau des zweiten Geleises.) Die Direction der Budapest-Ujpester Strasseneisenbahn mit elektrischem Betriebe sieht sich veranlasst, mit Rücksicht auf die Zunahme des Personenverkehres, zu dessen Bewältigung die eingeleisige Anlage der Linie nicht mehr genügt, ein zweites Geleise zu legen. Die hauptstädtische Communal-Verwaltung hat, vorbehaltlich der ministeriellen Genehmigung, der Gesellschaft die Bewilligung zur Ausführung dieses Baues ertheilt.

Schiffahrt.

Elektrische Bohrmaschinen für Schiffbauzwecke. Die elektrischen Bohrmaschinen gehören zu den besten Erfindungen, die auf elektrischem Gebiete bisher gemacht wurden. Jedem Besucher von Schiffsbauwerften muss der schwierige Process aufgefallen sein, den das Bohren mit den durch Handkraft getriebenen Ratschbohrer verursacht hatte, da Stunden nothwendig waren, um mehrere Löcher in einer verhältnissmässig dünnen Platte auszuarbeiten. Das Ausschneiden von Pforten für die kleineren Schnellfeuerkanonen erforderte Tage, selbst Wochen. Alle diese Arbeiten werden nunmehr mit der elektrischen Bohrmaschine spielend bewältigt. Der Motor für dieselbe ist eine geschlossene, tragbare Maschine, nicht grösser als ein Briefkasten, die keine andere Unterlage als einen Balken oder starken Leitbaum erheischt, der den Bohrer, welcher mit der Unterlage verbunden wird, zu tragen im Stande ist. Für Bohrungen nach aufwärts wird der Motor oberhalb des Balkens befestigt, wonach die Drillmaschine einen horizontalen Arm bethätigt, welcher mit einem vertikalen Bohrer, der auf der Unterlage aufrecht steht, in Verbindung ist. Bei horizontalem Bohren in lose Platten wird auf die gleiche Art vorgegangen, nur muss dann der Motor an der Front an einer fixen Unterlage befestigt werden. Zum Eindrillen einer Serie von Ausschnitten in die Seitenplatten eines Schiffes wurde ebenfalls eine sehr ingeniöse Methode erdacht. Der Motor wird zu diesem Behufe an einer an der Schiffsseite hängenden Spiere, wie früher erwähnt, befestigt. Der vom Motor erzeugte Strom wird gleichzeitig zur Erzeugung eines wirksamen Elektromagnets ausgenützt, welcher ausser der Wirkungssphäre des Motors liegt, aber mit diesem verbunden ist und durch Drehen eines Hebels in Wirksamkeit gesetzt wird. Dadurch wird der Elektromagnet und mit ihm der Motor an die Schiffsseite angepresst; durch Umstellung eines zweiten Hebels wird der Bohrer mit einer Rotationszahl von 60—70 Umdrehungen per Minute bewegt. Ist eine Bohrung auf diese Weise durchgeführt, so wird der Bohrer auf kurze Zeit gestoppt, etwas verschoben, worauf die Arbeit von neuem beginnt. Das Interessanteste an dieser Bohrmethode ist die Anlage des Elektromagnets. Da die zwei Pole eines gewöhnlichen Magnets nicht stark genug sind, um dem Bohrer ein ruhiges Arbeiten zu sichern, kam man auf die Idee, drei Magnete in der Form eines Dreifusses zu verbinden, was sich als vortrefflich erwies. Der Bohrer arbeitet damit ebenso sicher, als wenn er auf einer festen Unterlage seine Stütze hätte.

[„Mittheilungen aus dem Gebiete des Seewesens".]

Oesterreichischer Lloyd.

Abfahrten ab Triest in der Woche vom 24. bis zum 30. April.

Adriatischer Dienst.

24. April, um 7 Uhr Früh: Dampfer „Danae", Capitän S. Lucich, nach Dalmatien bis Spizza, mit Berührung von Isola, Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Traù, Spalato, Carober, Milnà, Cittavecchia, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Curzola, Orebich, Terstenik, Meleda, Gravosa, Ragusavecchia, Castelnuovo, Teodo, Perasto, Risano, Perzagno, Cattaro und Budua. Ueberschiffung in Gravosa auf die Dampfer der Gesellschaft Ragusa-Metkovich nach Giupana, Slano, Canosa, Calamota, Isola di Mezzo und auf Verlangen nach Stagno grande.

24. „ um Mitternacht: Dampfer „Massimiliano", Capitän R. Mayer, nach Venedig.

25. „ um 7 Uhr Früh: Dampfer „Tritone", Capitän F. Tosoni, nach Dalmatien und Metkovich, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Postire, Pucischie, Macarsca, Gradaz und Fort-Opus. Ueberschiffung in Metkovich auf die Dampfer der Gesellschaft Ragusa-Metkovich nach Crkovice, Drace, Stagno piccolo und auf Verlangen nach Stagno grande.

27. „ um Mitternacht: Dampfer „Carlotta", Capitän M. Zurich, nach Venedig.

28. „ um 7 Uhr Früh: Dampfer „Thetis", Capitän G. Lucovich, nach Dalmatien bis Cattaro, mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Zaravecchia, Zlarin, Sebenico, Spalato, Milnà, Lesina, Curzola, Gravosa, Castelnuovo (Megline), Perasto, Risano und Perzagno. Ueberschiffung in Gravosa auf die Dampfer der Gesellschaft Ragusa-Metkovich nach Giupana, Slano, Canosa, Calamota, Isola di Mezzo und auf Verlangen nach Stagno grande.

29. „ um 7 Uhr Früh: Dampfer „Delfino", Capitän R. Barbarovich, nach Dalmatien und Metkovich, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Almissa, Macarsca, S. Giorgio di Lesina, Trapano und Fort-Opus, überdies S. Martino und Gelsa auf der Rückfahrt; Anschluss in Pola nach Cherso, Rabaz, Abbazia, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Valcassione und Porto Manzo. Ueberschiffung in Metkovich auf die Dampfer der Gesellschaft Ragusa-Metkovich nach Crkovice, Drace, Stagno piccolo und auf Verlangen nach Stagno grande.

29. „ um Mitternacht: Dampfer „Massimiliano", Capitän R. Mayer, nach Venedig.

30. „ um 6 Uhr Abends: Dampfer „Graf Wurmbrand", Capitän A. Bilaffer, Eildampfer nach Cattaro, mit Berührung von Pola, Zara, Spalato und Gravosa.

Levante- und Mittelmeer-Dienst.

26. April, um 11 Uhr Vormittags: Dampfer „Argo", Capitän A. Mocole, nach Smyrna, mit Berührung von Lussinpiccolo, Spalato, Gravosa, Cattaro, Antivari, Dulcigno, S. Giov. di Medua, Durazzo, Valona, Santi Quaranta, Corfu, Argostoli, Zante, Canea, Rethymo, Candien, Vathy, Cesmè und Khios.

26. „ um 7 Uhr Früh: Dampfer „Vesta", Capitän G. Klausberger, nach Thessalien und Constantinopel mit Verlängerung bis Braila, mit Berührung von Fiume, Corfu, Patras, Catacolo, Calamata, Syra, Piräus, Volo, Salonich, Cavalla, Lagos, Dedeagh, Dardanellen, Gallipoli, Rodosto, Burgas, Varna, Kustendje, Odessa, Sulina und Galatz. Ueberschiffung in Corfu nach Sajada, Parga, S. Maura, Prevesa und Salaghora.

29. „ um Mittag: Dampfer „Semiramis", Capitän G. Costanzo, nach Alexandrien, mit Berührung von Brindisi. Ueberschiffung in Alexandrien nach Port Said, Jaffa, Caifa, Beyruth, Tripolis, Lattakia, Alexandrette, Mersyna, Larnaca, Limassol und Rhodus.

30. „ um 11 Uhr Vormittags: Dampfer „Venus", Capitän P. Berberovich, nach Constantinopel und Batum mit Berührung von Brindisi, Santi Quaranta, Corfu, Patras, Piräus, Dardanellen, Ineboli, Samsun, Kerasund, Rizeh und Trapezunt. Für Passagiere und Werthsachen Ueberschiffung in Corfu nach Albanien, in Piräus nach Thessalien, Syra, Khios, Smyrna, und in Constantinopel nach Varna, Burgas, Kustendje, Odessa, Sulina, Galatz und Braila.

Dienst nach Ostindien, China und Japan.

3. Mai, um Mittag: Dampfer „Poseidon", Capitän . . . ., nach Bombay, mit Berührung von Brindisi, Port Said, Suez und Aden. Anschluss in Bombay nach China und Japan bis Kobe. Die Ladung nach Madras und Calcutta wird in Colombo auf den Dampfer der Zweiglinie Colombo—Madras—Calcutta überschifft.

20. Mai, um 4 Uhr Nachm.: Dampfer „. . . .", Capitän . . . ., nach Indien, China und Japan, mit Berührung von Port Said, Suez, Aden, Kurrachee, Bombay, Colombo, Penang, Singapore, Hongkong, Shanghai und Kobe.

Ohne Haftung für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Contumaz-Massregeln.

Verschiedene Mittheilungen.

Firmaprotokollirung. In dem Handelsregister des k. k. Handelsgerichtes Wien wurde am 17. April bei der Firma

„Localbahn Beneschau-Wlaschim"

Dr. Albert Speil Ritter von Ostheim, k. k. Hofrath und Eisenbahn-Director i. R., als vom k. k. Eisenbahnministerium mit Decret vom 20. Februar 1896, Z. 2718, ernanntes Mitglied des Verwaltungsrathes mit dem statutenmässigen Firmirungsrechte eingetragen.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des LXXXII. Stückes.) Das am 20. April herausgegebene LXXXII. Stück enthält unter

Nr. 2162: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Galizien vom 11. April 1896, Z. 30.862, betreffend die Wiedergestattung der Einfuhr von Wiederkäuern aus dem ungarischen Comitate Zala und dem Stadtgebiete Sopron, sowie das Verbot der Einfuhr von Schweinen aus den Stadtgebieten Kassa und Komarom nach Galizien.

Nr. 2163: Kundmachung der k. k. Landesregierung für die Bukowina vom 11. April 1896, Z. 5494, betreffend die Beschränkung der Einfuhr von Klauenthieren aus Ungarn in die Bukowina.

Nr. 2164: Kundmachung der k. k. Landesregierung für die Bukowina vom 11. April 1896, Z. 6122, betreffend die Beschränkung der Einfuhr von Schweinen aus Galizien in die Bukowina.

Nr. 2165: Verordnung des Ministeriums für Elsass-Lothringen vom 21. März 1896, betreffend das Verbot der Einfuhr von Klauenthieren aus Oberösterreich nach Elsass-Lothringen.

— (Inhalt des LXXXIII. Stückes.) Das am 21. April herausgegebene LXXXIII. Stück des obenannten Blattes enthält unter

Nr. 2166: Kundmachung der k. k. Landesregierung für die Bukowina vom 11. April 1896, Z. 6074, betreffend die Wiedergestattung der Einfuhr von Schafen und Schweinen aus dem rumänischen Districte Dorohoi in die Bukowina.

Nr. 2167: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Steiermark vom 18. April 1896, Z. 11.453, betreffend die Wiedergestattung der Einfuhr von Klauenthieren aus Niederösterreich nach Steiermark.

— (Inhalt des LXXXIV. Stückes.) Das am 22. April herausgegebene LXXXIV. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2168: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Tirol und Vorarlberg vom 17. April 1896, Z. 10.600, betreffend die Beschränkung der Einfuhr von Klauenthieren aus Ungarn nach Tirol und Vorarlberg.

Nr. 2169: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Tirol und Vorarlberg vom 17. April 1896, Z. 10.258, betreffend die Wiedergestattung der Einfuhr von Wiederkäuern aus dem ungarischen Comitate Zala und dem Stadtgebiete Sopron, sowie das Verbot der Einfuhr von Schweinen aus den Stadtgebieten Kassa und Komarom.

— (Inhalt des LXXXV. Stückes.) Das am 23. April herausgegebene LXXXV. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2170: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Schlesien vom 20. April 1896, Z. 7354, betreffend die Wiedergestattung der Einfuhr von Klauenthieren aus dem Herzogthume Salzburg nach Schlesien.

— (Inhalt des LXXXVI. Stückes.) Das am 24. April herausgegebene LXXXVI. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2171: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Salzburg vom 21. April 1896, Z. 4914, betreffend die Aufhebung des Verbotes der Abfuhr von Zucht- und Nutzvieh aus den politischen Bezirken Land und Stadt Salzburg.

— (Inhalt des LXXXVII. Stückes.) Das am 25. April herausgegebene LXXXVII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2172: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Schlesien vom 21. April 1896, Z. 7392, betreffend das Verbot der Einfuhr von Handels-(Futter-)Schweinen aus den Bezirken Kotzman, Storożynez und Wiżnitz in der Bukowina nach Schlesien.

Nr. 2173: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Niederösterreich vom 22. April 1896, Z. 38.488, betreffend das Verbot der Einfuhr von Handels-(Futter-)Schweinen aus den politischen Bezirken Luttenberg und Pettau in Steiermark nach Niederösterreich.

Nr. 2174: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 21. April 1896, Z. 63 593, betreffend das Verbot der Einfuhr von Klauenthieren aus dem Occupationsgebiete nach Böhmen.

Nr. 2175: Kundmachung der k. k. Landesregierung für die Bukowina vom 17. April 1896, Z. 6300, betreffend die Wiedergestattung der Einfuhr von Wiederkäuern aus dem ungarischen Comitate Zala und dem Stadtgebiete Sopron und Verbot der Einfuhr von Schweinen aus den ungarischen Städten Kassa und Komarom in die Bukowina.

Nr. 2176: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Krain vom 21. April 1896, Z. 6268, betreffend die Wiedergestattung der Einfuhr von Klauenthieren aus Niederösterreich nach Krain.

Personal-Nachrichten.

Se. k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 23. April dem Betriebsdirector der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Regierungsrathe Gustav Kutilek in Anerkennung seiner vieljährigen, pflichttreuen und belobten Dienstleistung taxfrei den Orden der eisernen Krone III. Classe allergnädigst zu verleihen geruht.

Se. k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 5. April allergnädigst zu gestatten geruht, dass der General-Directionsrath der Oesterr. Staatsbahnen Dr. Victor Röll den kgl. preussischen Rothen Adler-Orden III. Classe; der Inhaber der Dampfschiffahrts-Unternehmung am St. Wolfgang-See Berthold Curant das Officierskreuz des kgl. rumänischen Ordens der „Krone von Rumänien"; der Inspector der Oesterr. Staatsbahnen Johann Carmine und der Oberofficial und Vorstand des Bahnstationsamtes in Ischl Ferdinand Miliczek das Ritterkreuz des kgl. rumänischen Ordens „Stern von Rumänien"; die Inspectoren der Oesterr. Staatsbahnen Heinrich Tichy und Carl Ballek, sowie der Oberingenieur der Oesterr. Staatsbahnen Raphael Ritter v. Meinong das Ritterkreuz des kgl. rumänischen Ordens der „Krone von Rumänien"; der Locomotivführer bei der Betriebsgesellschaft der Orientalischen Eisenbahnen Johann Jouschowar den kaiserlich ottomanischen Medschidje-Orden V. Classe annehmen und tragen dürfen.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Belgisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

(Verkehr mit Ungarn.)

Nachtrag II zu Theil II, Heft 3.

Der mit Giltigkeit vom 1. Mai 1896 im Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 44 vom 21. April 1896 verlautbarte Nachtrag II zum Verbandsgütertarife Theil II, Heft 3, vom 1. April 1895 gelangt bis auf Weiteres nicht zur Einführung.

Wien, am 22. April 1896. [310]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Sächsisch-Westösterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Einführung des Nachtrages VI bezw. VII zu den Tarifen Heft 1 und 2 vom 1. Juni 1892.

Am 1. Mai 1896 gelangen die Nachträge VI und VII zu Tarif-Heft 1 bezw. 2 zur Einführung. Dieselben enthalten u. A. Bestimmungen über die Einbeziehung der Station Linz-Umschlagsplatz, Frachtsätze des Classenguttarifes und der Ausnahmetarife 5, 6, 11, 15, 29 und 33 für mehrere neu aufgenommene Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen und der kgl. Sächs. Staatseisenbahnen. Erhöhungen bestehender Frachtsätze treten nicht ein.

Exemplare dieser Nachträge können bei den betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen und Stationen bezogen werden.

Wien, im April 1896. [311]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Gaisbergbahn.

Eröffnung des Betriebes.

Die Bahnbetriebs- und Hotel-Eröffnung findet am 10. Mai 1896 statt.

Salzburg, am 24. April 1896. [312]

Achenseebahn.

Eröffnung des Betriebes.

Die Eröffnung des Bahnbetriebes und der Dampfschiff-Rundfahrten findet am 10. Mai 1896 statt.

Salzburg, am 24. April 1896. [313]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. Kgl. Ungarische Staatseisenbahnen.

Zuschlagsgebühren für die Luxuszüge Wien—Budapest.

Vom 1. Mai 1896 angefangen bis auf Weiteres werden zwischen Wien St.E.G. und Budapest (Westbahnhof) via Marchegg Luxuszüge Nr. 7/s und 8/s, sowie Nr. 11/s und 12/s mit besonders ausgestatteten Wagen I. Classe verkehren.

Diese Züge können mit gelösten Schnellzugs-Fahrkarten I. Classe benützt werden, und ist ausser dem entfallenden Fahrpreise I. Classe noch eine Zuschlagsgebühr zu entrichten, wie folgt:

1. Bei den Luxuszügen Nr. 11/s und 12/s
   für den Verkehr zwischen Wien und Marchegg . . . . fl. —.50 pro Billet
   für den Verkehr zwischen Wien und ungarischen Stationen ohne Rücksicht auf die Fahrstrecke . . . . „ 2.50 pro Billet
2. Bei den Luxuszügen Nr. 7/s und 8/s
   für den Verkehr zwischen Wien und ungarischen Stationen ohne Rücksicht auf die Fahrstrecke . . . . „ 2.— pro Billet

Die sub 2 bezifferte Zuschlagsgebühr entfällt ganz zu Gunsten der Ungarischen Staatsbahnen.

Die Fahrordnung für diese Luxuszüge, sowie die Aufenthaltsstationen sind aus den veröffentlichten Placaten zu entnehmen.

Wien, am 26. April 1896. [314]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. A. priv. Buschtěhrader Eisenbahn.

Schlafwagengebühren Wien-Carlsbad.

Vom 1. Mai 1896 angefangen werden bei den Schnellzügen Nr. 5/n und 29 B.E.B., bezw. Nr. 30 B.E.B. und 8/n in den Relationen Wien—Carlsbad über Prag und Wien—Prag besondere Schlafwagen in Verkehr gesetzt.

Für die Benützung dieser Schlafwagen sind ausser den tarifmässigen Schnellzugs-Fahrpreisen für die I., beziehungsweise II. Classe noch folgende Gebühren zu entrichten, und zwar:

rücksichtlich der ganzen Strecke Wien—Carlsbad oder vice versa:
für die I. Classe . . . . fl. 5.40 pro Billet
„ „ II. „ . . . . „ 4.20 „ „

rücksichtlich der Strecke Wien—Prag oder vice versa:
für die I. Classe . . . . fl. 4.— pro Billet
„ „ II. „ . . . . „ 3.— „ „

Wien, am 26. April 1896. [315]

Elbe-Umschlagsverkehr mit Oesterreich.

Reexpedition für Zucker in Kolin.

Dem Lagerhause der Uvěrni banka in Kolin wird die Reexpeditionsbegünstigung für Zucker von Rohrbach i. M. im Rahmen des Elbeumschlagsverkehres mit Oesterreich bei Anwendung der im Elbe-Umschlagstarife für Oesterreich vom 1. Jänner 1893 auf Seite 14 unter B enthaltenen Bestimmungen eingeräumt.

Dieses Zugeständniss gilt bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1896.

Wien, am 21. April 1896. [316]

K. k. priv. Oesterreichische Nordwestbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
				für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)										
Fortlaufende Nummer	von der	und im Namen der	für Artikel	von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
										per 100 kg				
840	Achenseebahn		Bretter	Achensee	Jenbach	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Wagen	Vom 1. Mai bis Ende der Betriebsperiode 1896	Localtarif	20 kr.	10 kr.	10 kr.	Im Kartirungswege		
841	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Kohle, mineralische, und Coaks	Triest-Freihafen (k.k.St.B.)	Lengenfeld	Aufgabe als Frachtgut. Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1896	Localtarif	33 kr.	32 kr.	1 kr.	Im Kartirungswege		
									Kreuzer					
842	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Roheisen	Klein-Schwechat	Altkladno	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Erfüllung der übrigen für diesen Artikel allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Mai 1896 bis auf Weiteres, längstens bis 30. Juni 1897	Tarif Theil II, Heft I des Oesterr. Eisenbahn-Verbandes, Nachtrag II, giltig vom 1. Februar 1896, bezw. Localtarif der k. k. österr. Staatsbahnen	69·8	63·8	6·0	Im Kartirungswege		
					Althütten				60·0	54·0	6·0			
					Nürschan				59·0	53·0	6·0			
					Pürglitz				62·0	56·0	6·0			
				Hieflau	Altkladno				72·2	66·2	6·0			
					Althütten				55·0	49·0	6·0			
					Nürschan				55·0	49·0	6·0			
					Pürglitz				57·0	51·0	6·0			
									Heller					
843	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Südbahn-Gesellschaft	Kohle, mineralische	St. Stefan	Bozen-Gries	Aufgabe als Frachtgut bei Zahlung der Fracht mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Das Auf- und Abladen hat durch die Partei, bezw. auf deren Kosten zu erfolgen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1896	Localtarif	145	116	29	Im Kartirungswege		
					Brixen				135	112	23			
					Bruneck				125	100	25			
					Feistritz				63	55	8			
					Marburg				67	59	8			
					Mori				164	136	28			
					St. Lorenzen				52	44	8			
					Roveredo				164	136	28			
					Trento				145	128	17			
									Kreuzer ö. W.					
844	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Kohle	Sämmtlichen im Ausnahmetarife bezeichneten Versandtstellen des Oberschlesischen Kohlen-Revieres	Würbenthal	Aufgabe als Frachtgut, Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1896	Ausnahmetarif für den Oberschlesisch-Mährisch-Oesterr.-Schlesischen Kohlenverkehr vom 1. Jänner 1896	Schnittfrachtsatz 11·9	10·0	1·9	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe, welche vom Empfänger bis längstens Ende März 1897 zu bewirken ist	Nebenstehendes Zugeständniss gilt nur insolange, als der dermalige Ausnahmetarif in Kraft bleibt

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht				Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg			
845	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Mehl und sonstige Mahlproducte	Martonvásár	a) Wien loco (sämmtliche Bahnhöfe und Wien Lagerhaus) b) Wien St.E.G. transit mit der Bestimmung nach den im Tarife für den Westungar.-Oesterr. Eisenbahnverband, Theil III, Heft 1, giltig vom 1. November 1892 aufgenommenen Stationen, insofern der Verkehr via Wien instradirt	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen und Frachtbrief	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Westungar.-Oesterr. Eisenbahnverband, Theil II, Heft 1, giltig vom 1. October 1893, resp. Theil III, Heft 1, vom 1. November 1892	Verschieden	Verschieden	ad a) 20 Heller ad b) 16 Heller	Im Rückvergütungswege	Gegen auf den Namen des Reclamanten als Aufgeber lautende Duplicat-Frachtbriefe, welche bis Ende März 1897 bei der Direction der Südbahn-Gesellschaft in Wien einzureichen sind	
846	Südbahn-Gesellschaft		Spiritus	Wien (Matzleinsdorf)	Triest S.B. und Fiume	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen und Frachtbrief. Einhaltung der Bestimmungen des Localtarifes	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Ausnahmetarif für den internen Südbahnverkehr zwischen Wien einerseits und Triest und Fiume andererseits, giltig vom 1. September 1892	95 Kreuzer = 190 Heller inclus. Mgb., bezw. auch inclus. ungar. Transportsteuer	140 Heller inclus. Mgb., bezw. auch inclus. ungar. Transportsteuer	50 Heller	Im Kartirungswege		
847	Oesterreichischen Nordwestbahn	Betheiligten Verwaltungen	Getreide, Hülsenfrüchte, Mehl und Mahlproducte, Malz etc. (Ausnahmetarif Nr. 1	von oder nach: Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz	nach oder von: Olmütz-Stadt, Olmütz-Neugasse	Bei Aufgabe resp. Bezahlung der Fracht für den Frachtbrief und Wagen, und zwar für mindestens 10,000 kg	14 Tage nach erfolgter Publication bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1896	Elbeumschlagstarif für Oesterreich vom 1. Jänner 1893	Pfennige: 160	147 *)	13	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf den Namen des Reclamanten als Aufgeber lautenden Aufnahmsscheine, bezw. Frachtbrief-Duplicate für den Bahntransport ab, bezw. zum Umschlagsplatz und der Schiffsconnossemente für die Verschiffung per Elbe ab, bezw. nach Hamburg oder Harburg. Diese Documente, welche keinen bahnämtlichen Rückvergütungsstempel tragen dürfen, sind längstens bis Ende April 1897 in Vorlage zu bringen	
				Schönpriesen-Umschlag	Olmütz-Stadt, Olmütz-Neugasse				155	142 *)	13			
				Dresden-Elbquai	Olmütz-Stadt, Olmütz-Neugasse				196	183	13			

*) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten; dieselbe beträgt 10 Pfge. für 100 kg bei Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag; bei Aussig-Landungsplatz 9·5 Pfge. für 100 kg. Für Kleie und Oelkuchen etc. im Verkehre mit Dresden-Elbkai ermässigt sich der Frachtsatz von 183 Pfge. um 7 Pfge. pro 100 kg

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
848	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Korksteine	Wien (St.E.G.) transit	Braunau Halbstadt	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarif	Kreuzer 111·2 109·3	82 80	29·2 29·3	Im Kartirungswege		
849	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Güter des Specialtarifes 1	Német-Bogsán	Duby	Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Aufrechthaltung der für den Specialtarif 1 allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	213 Kreuzer		Im Kartirungswege		
850	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Steine der Pos. 8—57 der Güterclassification im Theile I vom 1. Jänner 1893	Hohenstadt (St.E.G.) trans. Brünn (St.E.G.) trans.	Brüsau-Brünnlitz	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Aufrechthaltung der sonstigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1896	Localtarif	Kreuzer 22·1 18·2	19·3 15·8	2·8 2·4	Im Rückvergütungswege	Vorlage der auf den Namen des Reclamanten als Empfänger lautenden Original-Frachtbriefe, längstens bis Ende März 1897, widrigenfalls jeder Refactieanspruch erlischt	Das Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu veranlassen
851	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Heu und Stroh	Turnau (S.N.D.V.B.)	Bautzen Berthelsdorf b. Freiberg Coswig in Sachsen Dresden-Altstadt Dresden-Friedrichstadt Dresden-Neustadt (Leipz. Bhf.) Dresden-Neustadt (Schles. Bhf.) Hainsberg Mügeln b. Pirna Pirna Reichenbach i. V. (ob. Bhf.) Reichenbach i. V. (unt. Bhf.) Stauchitz Wilthen Zeulenroda Zittau oder vice versa	Bei Verwendung von Wagen mit höchstens 14 m² Bodenfläche und Frachtzahlung für mindestens 5000 kg für jeden Wagen und Frachtbrief	Bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende December 1896	Sächs.-Oesterr. Eisenbahn-Verband Tarif Theil II, Heft 1		in Pfg. 55 75 67 59 62 62 62 63 55 53 112 114 83 50 125 36	Bestehen derzeit keine directen Sätze	Im Kartirungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
852	Ostrau-Friedlander Eisenbahn		Baumwolle, rohe	Altona, Bremen (Hauptbahnhof), Bremen (Freibezirk), Brake, Bremerhaven (Freihafen und Zollinlandsbahnhof), Geestemünde (Freihafen und Zollinlandsbahnhof), Nordenham, Hamburg B., Harburg H., Wilhelmsburg, Lübeck, Stettin, Swinemünde und Warnemünde	Friedek-Mistek	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 500 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. Abladen der Sendungen durch Parteiorgane	Bis Ende December 1896	Deutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Seehafenverbands-Verkehr mit Oesterreich, Theil II, Heft 2, vom 1. Juni 1894	Verschieden	Verschieden	Mark 0·08	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Versenderin und Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe, vorzulegen spätestens bis Ende Februar 1897	Der nebenbezifferte Frachtnachlass wird aus den Gebührenantheilen der Ostrau-Friedlander Eisenbahn getragen
853	Ostrau-Friedlander Eisenbahn		Kohle, mineralische, und Coaks	Mähr.-Ostrau	Rattimau	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 6000 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis Ende December 1896	Localtarif vom 1. Jänner 1893	16	7	9	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende, von der Aufgabsstation beglaubigte Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	Auf- und Abladen der Sendungen durch Parteiorgane
854	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Eisen und Stahl der Pos. E-7 des österr.-ungar. Tarif-Theiles I	Eisenau	Suczawa transit (für Rumänien)	a) Aufgabe in beliebigen Mengen. b) Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufgabe entweder mit direct nach der rumän. Bestimmungsstation oder nach Suczawa trans. lautenden Frachtbriefen. Im letzteren Falle hat die Weiterbeförderung ab der Grenzstation binnen 6 Wochen (42 Tagen) zu erfolgen, während welcher Zeit die Transporte in den Bahnmagazinen, somit unter Bahnaufsicht eingelagert sein müssen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1896	Localtarif	Bestehen keine directen Frachtsätze	Kreuzer a) 50 b) 42		Im Kartirungswege		
				Molit						a) 44 b) 37				
				Wama						a) 47 b) 40				
				Eisenau	Nowosielitza-Reichsgrenze transit (für Russland und Rumänien)	Einhaltung der Bestimmungen des Tarifes für den Oesterr.-Ungar.-Russ. Grenzverkehr		Tarif-Theil II, Heft 1, für den Oesterr.-Ungar.-Russ. Grenzverkehr		a) 101 b) 81				
				Molit						a) 95 b) 76				
				Wama						a) 98 b) 79				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
855	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Betheiligten Verwaltungen	Getreide und Malz	Brodek	Stadlau	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1896	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	kr. 55·8		Im Kartirungswege		Der Frachtsatz von Brodek gilt über die Route via Süssenbrunn, die übrigen Frachtsätze über die Route via Olmütz—Süssenbrunn
				Schwarzbach						70·8				
				Stefanau						66·4				
				Kirwein						68·5				
				Přikaz						69·6				
856	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Schotter	Bautsch	Oderberg Bahnhof transito (für Sendungen nach Kreuzenort)	Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis 31. December 1896	Localtarife, und zwar rücksichtlich des Hauptbahnnetzes vom 1. Jänner 1893 und rücksichtlich der Localbahn vom 1. Juni 1888	28·2 kr.	18·0 kr.	10·2 kr.	Im Kartirungswege		
					Oderberg Bahnhof transito (für Sendungen nach Ratibor)				28·2 kr.	14·0 kr.	14·2 kr.			
857	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Ziegel (Mauer- und Dachziegel)	Angern	Wien Nordbahnhof	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 20.000 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen; Auf- und Abladen der Sendungen durch Parteiorgane	Vom 1. Mai 1896 bis Ende Juni 1897	Localtarif vom 1. Jänner 1893	kr. 8·2	kr. 7·0	kr. 1·2	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	
					Floridsdorf				7·6	7·0	0·6			
858	Eisenbahn Wien-Aspang		Getreide und Malz	Wien E.W.A. und Kl.-Schwechat	Maria-Lanzendorf	**Gesammtverfrachtung von jährlich mindestens 2000 Tonnen** in welche Menge auch die über Wien oder Kl.-Schwechat instradirte und in Maria-Lanzendorf zur Abgabe gelangende mineralische Kohle eingerechnet wird. Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens aber für 10.000 kg für jeden Frachtbrief und Wagen	Bis 31. December 1896	Localgütertarif A.-T. IV	6 kr.	4 kr.	2 kr.	Rückvergütung	Vorlage der Frachtbrief-Duplicate bei Aufgabsgütern und der Original-Frachtbriefe bei Abgabsgütern bis längstens 1. Februar 1897	
				und umgekehrt										

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
				von	nach									
859	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Coaks	Sämmtlichen Versandtstellen des Ausnahmetarifes für den Niederschlesischen Steinkohlen- und Coaksverkehr vom 1. November 1896	Přibram	Aufgabe als Frachtgut, Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1896	Ausnahmetarif für den Niederschlesischen Steinkohlen- und Coaksverkehr vom 1. November 1896	Verschieden	Verschieden	7·8 kr.	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Frachtbrief-Duplicate, welche vom Absender bis längstens Ende März 1897 zu bewirken ist	Nebenstehende Begünstigung gilt nur insolange, als der dermalige Ausnahmetarif in Wirksamkeit bleibt
860	Südbahn-Gesellschaft		Fahrzeuge, verladene, der Serie I und II des Tarif-Theiles I, Abschnitt C, Ziffer X, Buchstabe c), wenn dieselben durch die Seitenthüren der gedeckt gebauten Eisenbahn-Güterwagen nicht verladen werden können verladen werden können	den Stationen der Südbahn-Gesellschaft und der Wien-Pottendorf-Wr.-Neustädter Bahn	den Stationen der Südbahn-Gesellschaft und der Wien-Pottendorf-Wr.-Neustädter Bahn	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für das von 10 zu 10 kg aufgerundete Effectivgewicht, in minimo aber für 1200 kg pro Sendung das von 10 zu 10 kg aufgerundete Effectivgewicht der Sendung Einhaltung der sonstigen einschlägigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Vom 1. Mai bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarif		Stückgut-Classe 1 Sperrig		Im Kartirungswege		

Ausserkraftsetzung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6		7	8
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der betheiligten Bahnverwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Zeitpunkt der Aufhebung	Besondere Bemerkungen
					von	nach		
18	Nr. 44 vom 21. April 1896	Nr. 817	Südbahn-Gesellschaft	Roheisen der Position E—8 der Güterclassification des gemeinsamen Tarifes, Theil I	Leoben S.B.	Szombathely	15. Mai 1896	Die verlautbarte Tarifmassnahme involvirt keine Tarifermässigung — nachdem auf Grund des Localtarifes der Südbahn-Gesellschaft ein niedrigerer als der zugestandene Frachtsatz sich ergibt, — und ist sonach gegenstandslos

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 48. **Wien, 30. April 1896.** **IX. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Kundmachung des Finanzministeriums vom 27. März 1896,*) betreffend die Ermächtigung des Nebenzollamtes in Pirano zur zollfreien Behandlung von voraus- oder nachgesendeten Reiseeffecten.

Das k. k. Nebenzollamt I. Classe in Pirano wird zur zollfreien Behandlung von voraus- oder nachgesendeten Reiseeffecten nach Massgabe des Artikels IX, Z. 1, des Zollgesetzes vom 25. Mai 1882 ermächtigt.

Biliński m. p.

Kundmachung des Finanzministeriums vom 2. April 1896,**) betreffend die Errichtung einer Hauptzollamts-Expositur auf dem Staatsbahnhofe in Troppau.

Auf dem Staatsbahnhofe in Troppau wurde eine mit den Befugnissen eines Hauptzollamtes I. Classe ausgestattete Expositur des Hauptzollamtes I. Classe in Troppau errichtet, welche ihre Thätigkeit bereits begonnen hat.

Biliński m. p.

Betriebseröffnung der Localbahn von Trient über Borgo bis zur Reichsgrenze bei Tezze (Valsuganabahn).

Am 27. April 1896 wurde die 63 km lange Localbahn von Trient über Borgo bis zur Reichsgrenze bei Tezze (Valsuganabahn) dem öffentlichen Verkehre übergeben.

Dieselbe beginnt in der Station Trient der Linie Kufstein—Ala der k. k. priv. Südbahn und führt bis zur Reichsgrenze bei Tezze über nachstehende Stationen, bezw. Haltestellen:

Villazzano	(Station),	Barco	(Haltestelle),
Povo	(Haltestelle),	Novaledo	(Haltestelle),
Ponte alto	(Haltestelle),	Roncegno-Marter	(Station),
Roncogno	(Station),	Borgo	(Station),
Pergine	(Station),	Castelnuovo	(Haltestelle),
S. Cristoforo	(Haltestelle),	Strigno	(Station),
Calceranica	(Haltestelle),	Ospedaletto	(Haltestelle),
Caldonazzo	(Station),	Grigno	(Station),
Levico	(Station),	Tezze	(Haltestelle).

Hiebei wurden die Haltestelle Ponte alto blos für den Personenverkehr, alle übrigen Haltestellen für den Personen- und Gepäcksverkehr, sämmtliche Stationen für den Gesammtverkehr in Benützung genommen.

Den Betrieb dieser Localbahn wird die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen führen, und wird diese Strecke speciell der k. k Eisenbahn-Betriebsdirection in Innsbruck unterstellt.

*) Enthalten in dem am 9. April 1896 ausgegebenen XXII. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 53.
**) Enthalten in dem am 9. April 1896 ausgegebenen XXII. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 55.

Erlass des k. k. Eisenbahnministeriums vom 18. April 1896, Z. 2908/I, an die Bahnverwaltungen, betreffend die Zulassung des Sprengmittels „Progressit" der Actiengesellschaft Dynamit Nobel zum Eisenbahntransporte und Einstellung der Erzeugung und des Verkehres des Sprengmittels Rhexit Nr. I.

Das k. k. Ministerium des Innern hat im Einvernehmen mit dem k. k. Handelsministerium und dem k. k. Reichs-Kriegsministerium der Actiengesellschaft Dynamit Nobel mit dem Erlasse vom 10. Jänner 1896, Z. 38.654 ex 1895, die Bewilligung zur Erzeugung und zum allgemeinen Verkehre einschliesslich des Eisenbahntransportes innerhalb der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder für das Sprengmittel „Progressit" gegen genaue Beobachtung der bestehenden und noch zu gewärtigenden Sicherheitsvorschriften und gegen dem ertheilt, dass die Actiengesellschaft Dynamit Nobel auf die fernere Erzeugung und den Verkehr des mit dem Erlasse des Handelsministeriums vom 23. April 1889, Z. 14.304, zum Eisenbahntransporte zugelassenen Sprengmittels Rhexit Nr. I verzichtet.

Das Sprengmittel muss in Form von Patronen in schachtelartige Pappcartons von parallelopipedischer Form eingeschlossen werden, bevor es in die vorgeschriebenen Kistchen (Fässchen ausgeschlossen) mit einem Maximalinhalte von 25 kg Sprengmittel verpackt wird.

In Betreff des Eisenbahntransportes des „Progressit" sind die einschlägigen Vorschriften der Ministerial-Verordnung vom 1. August 1893, R.-G.-Bl. Nr. 126, betreffend die Regelung des Transportes explosiver Gegenstände auf Eisenbahnen, genau zu beobachten.

Hievon wird die geehrte Verwaltung unter Anschluss des an den Verpackungsgefässen für das genannte Sprengmittel anzubringenden Placates (Schutzmarke), enthaltend die genaue Bezeichnung des Präparates etc., sowie das Datum und die Zahl der ministeriellen Transportbewilligung, verständigt.

Wien, am 18. April 1896.

Der k. k. Eisenbahnminister:
Guttenberg m. p.

SCHUTZMARKE.

K. k. ausschliesslich privilegirtes Sprengpulver

Progressit.

Fabriken: Pressburg in Ungarn, Zamky in Böhmen und St. Lambrecht in Steiermark.

Erzeugt am .... 18...

A | SPRENGPULVER / ALFRED NOBEL / DYNAMIT | N

Figur eines Bergmannes

Die Bewilligung zum Transporte auf den österreichischen Eisenbahnen wurde ertheilt mit hohem Erlasse des

k. k. Ministeriums des Innern vom 10. Jänner 1896, Zahl 38.654.

Belehrung. Die Kisten sind zu öffnen, indem die hanfene Plombenschnur mittelst Messer durchschnitten, beziehungsweise der verzinnte Plombendraht an **einer früher durch Abwischen gut zu reinigenden Stelle desselben** mittelst Zange durchgezwickt wird und die Holznägel, beziehungsweise verzinnten Eisennägel des Deckels durch Eintreiben von Holz- oder Kupferkeilen mittelst hölzernen Schlägels unter den Deckel gelüftet werden. — Geschlossen werden die Kisten durch Holznägel, beziehungsweise verzinnte Eisennägel und Umschnürung mittelst Hanfschnur, beziehungsweise verzinnten Eisendrahtes. — **Andere als die oben genannten Eisenwerkzeuge dürfen überhaupt nicht und die letzteren nur in der angegebenen Weise** sowohl beim Oeffnen als Schliessen der Kisten verwendet werden. — Belehrungen über Verwendung des Progressits befinden sich in jedem Packet, daher in jeder Kiste 10 Stück. Dieselben sind auf steifem Papier gedruckt, eignen sich daher zum Affichiren am Werkplatze etc.

Actien-Gesellschaft Dynamit Nobel.
Wien, I. Wallfischgasse 11.
Fabrik: **Pressburg in Ungarn.**

Inland.

Parlamentarisches.

Die Budgetcommission des Herrenhauses hat die Regierungsvorlage, betreffend weitere Bestimmungen über die Ausführung öffentlicher Verkehrsanlagen in Wien, einer eingehenden Berathung unterzogen und einen umfassenden Bericht vorgelegt. Als Berichterstatter fungirt Se. Excellenz Freiherr von Czedik. Derselbe begrüsst die Umwandlung der Localbahnen der Wiener Verkehrsanlagen in Vollbahnen, da mit derselben einer Resolution des Herrenhauses vom Jahre 1894 entsprochen wird. „Es muss warm anerkannt werden," heisst es in dem Berichte, „dass trotz der geltend gemachten Bedenken nichts verabsäumt wurde, um dem vom Herrenhause gestellten Begehren eine geeignete technische Grundlage zu beschaffen und an der Hand dieser Studien festzustellen, ob und auf welche Weise demselben entsprochen werden kann. Diese Möglichkeit konnte wegen des Niveau bestehender Strassen und Brücken nur durch eine derartige Senkung der Wienthallinien geschaffen werden, dass die Linie zwischen der Tegetthoffbrücke und der Station Hauptzollamt, statt einen Viaduct benützen zu müssen, vielmehr als Tiefbahn geführt und sammt dem heute ebenfalls hochgelegenen Bahnhofe „Hauptzollamt" unter das Strassenniveau gesenkt werden kann. Das Resultat dieser ausgezeichneten technischen Leistung ist demnach nicht nur darin zu suchen, dass die Züge der Hauptbahnen ohne Maschinen- und Waggonwechsel über die Donaucanal- und Wienthallinien passiren können, dass die zweimalige Kreuzung der wegen der Markthalle stadtseitig liegenden Lastengeleise durch die Züge der Donaucanal- und Wienthallinie, sowie die auf den Stadtbahnen nicht vorkommende Steigung von 25 Permille (Uebergang von der Hoch- zur Tiefbahn), sowie der neu auszuführende, zur Donaucanallinie führende Viaduct vermieden wird und ausreichende Localitäten für die sich voraussichtlich sehr steigernde Auf- und Abgabe von Localfrachten gewonnen werden; sodann auch darin, dass der die Entwicklung des dritten Wiener Bezirkes gegen das Centrum der Stadt wesentlich hindernde derzeit bestehende Viaduct fast ganz verschwinden wird und grosse Strassenzüge ohne Unterbrechung zur Ringstrasse und zum ersten Wiener Bezirke geführt werden können, sowie dass auch die Markthalle nächst dem Hauptzollamte entsprechend erweitert werden kann." Der Bericht erörtert sodann die finanziellen Verschiebungen in Betreff der einzelnen Bauobjecte, betont die Dringlichkeit des Baues der inneren Ringlinie und gibt der Anschauung der Commission in einer Aufforderung an die Regierung Ausdruck, bei Ertheilung der Concessionen für die unterirdisch quer durch die innere Stadt zu führenden Verbindungsbahnen für die Erbauung der inneren Ringbahn in erster Linie vorsorgen zu wollen. Auch gibt die Commission dem Wunsche auf Erhaltung der an die Wienthalbahn anschliessenden provisorischen Localbahn Hütteldorf—Weidlingau-Hadersdorf, bezw. Verlängerung derselben bis Mauerbach Ausdruck.

Der Bericht schliesst: „Wenn diese allerdings noch dringend nöthigen Ergänzungen ausgeführt und namentlich die elektrisch zu betreibenden Verbindungslinien gebaut sein werden, welche die innere Stadt unterirdisch durchqueren und dadurch den Verkehr von der äussersten Peripherie bis in dieselbe leiten, sowie den directen Uebergang von einer Localbahn auf die andere vermitteln sollen: dann wird die Haupt- und Residenzstadt Wien in der That ein Stadtbahnnetz besitzen, dessen sich keine gleichgrosse Stadt in Europa rühmen kann. In der Ueberzeugung, dass die Einsicht von der grossen Nützlichkeit der Wiener Stadtbahnen und der in dem vorliegenden Gesetzentwurfe vorgesehenen sehr wichtigen Verbesserungen sich nach und nach befestigen wird, beantragt die Budgetcommission: Das Herrenhaus wolle dem vorgelegten Gesetzentwurfe sammt dem Beschlusse der Commission für die Wiener Verkehrsanstalten in der vom Abgeordnetenhause angenommenen Fassung seine verfassungsmässige Zustimmung ertheilen."

In der 482. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 24. April interpelliren die Abgeordneten Pernerstorfer und Genossen den Herrn Eisenbahnminister in Betreff des Vorgehens der Südbahn-Gesellschaft gegenüber den Arbeitern, welche im Dienste der Gesellschaft durch Betriebsunfälle verunglückten.

Die in der Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 23. April von dem Abgeordneten Schwab und Genossen an Seine Excellenz den Herrn Eisenbahnminister in Angelegenheit des internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahn-Frachtverkehr gerichtete Interpellation lautet:

Seit Jahren wird mit dem lebhaftesten Interesse in allen am Eisenbahntransporte betheiligten Kreisen der ersten Revision des Berner Uebereinkommens über den Eisenbahn-Frachtverkehr entgegengesehen, und sowohl in zahlreichen Eingaben an das hohe k. k. Handelsministerium, als auch in Petitionen an das hohe Haus, sowie in diesbezüglich vom demselben beschlossenen Resolutionen wurden verschiedene Wünsche betreffs der Abänderung mancher Bestimmungen des erwähnten Uebereinkommens wiederholt zum Ausdrucke gebracht.

Nunmehr ist am 16. März d. J. der Congress zur Regelung des internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahn-Frachtverkehr in Paris zusammengetreten. Die k. k. Regierung war durch hervorragende Fachmänner aus dem Eisenbahnministerium in demselben vertreten, welchen die diesfälligen Wünsche der Bevölkerung wohl bekannt sind, und am 2. April d. J. hat diese Conferenz, deren Aufgabe es war, Abänderungen und Verbesserungen der Berner Convention vorzunehmen, ihre Berathungen geschlossen.

Ueber das Ergebniss dieser Berathungen sind aber bisher nur höchst dürftige Notizen in den Tagesblättern enthalten gewesen, und auch das k. k. Verordnungs-Blatt für Eisenbahnen und Schiffahrt hat darin keine Ausnahme gebildet. In diesen Notizen wurden nur Mittheilungen über den äusserlichen Verlauf der Revisionsconferenz veröffentlicht, über den Inhalt und das Wesen der gefassten Abänderungsbeschlüsse jedoch fehlt in denselben auch nur die geringste specielle Andeutung.

Die bei der Einführung des Berner Uebereinkommens gemachten Erfahrungen, sowie die Wichtigkeit der gefassten Beschlüsse für die allgemeinen Verkehrsinteressen lassen es jedoch als dringend geboten erscheinen, dass die getroffenen Abänderungsbestimmungen so schnell als möglich zur öffentlichen Kenntniss gelangen, damit die betheiligten Kreise in die Lage kommen, rechtzeitig zu denselben Stellung zu nehmen.

Die Unterzeichneten richten daher an Seine Excellenz den Herrn Eisenbahnminister die folgenden Anfragen:

„1. Aus welchen Gründen wurden die von der Pariser Conferenz zur Regelung des internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahn-Frachtverkehr beschlossenen Abänderungsbestimmungen bisher nicht veröffentlicht?

2. Ist Seine Excellenz der Herr Eisenbahnminister geneigt, diese Beschlüsse nunmehr ehestens zur allgemeinen Kenntniss zu bringen?"

Eisenbahn-Projecte und Bau.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Linie Wien—Eger: Aenderung der Einmündung eines Schleppgeleises: Politische Begehung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Pisek hat die politische Begehung anlässlich des Projectes für die Aenderung der Einmündung der aus dem currenten Geleise in km 248·8/9 der Linie Wien—Eger abzweigenden Schleppbahn zum Protiviner Brauhause für den 2. Mai anberaumt. Als Leiter der Commission ist der k. k. Statthaltereirath Schebanek bestimmt. [G.-I.-Z. 6833.]

Südbahn-Gesellschaft. (Linie Wien—Triest: Errichtung einer Station.) Auf Grund des Ergebnisses der am 9. Jänner durchgeführten politischen Begehung wurde rücksichtlich der Errichtung einer Station für den Personen- und Güterverkehr in km 229·3,6 (mit der Benennung „Werndorf") der Bauconsens ertheilt. [29. März, Z. 1370 I.]

— (Erweiterung des Durchlasses über den Ofenbach: Localerhebung.) Die k. k. Statthalterei in Graz hat die Localerhebung anlässlich der von der Gemeindevorstehung von Langenwang vorgebrachten Bitte um die Erweiterung des Durchlasses über den Ofenbach in km 124·3 der Linie Wien—Triest für den 7. Mai anberaumt. Als Leiter der Commission wurde der k. k. Bezirkscommissär Marian Dumat bestimmt. [G.-I.-Z. 7593.]

— (Magazin in Wr.-Neustadt.) Für Zwecke der Localbahn Wr.-Neustadt—Puchberg—Schneeberg wurde in der Station Wr.-Neustadt ein Werkzeug- und Materialienmagazin hergestellt. [4. April, Z. 3116/I.]

— (Fussweg nächst Gratwein.) Dem allgemeinen Wunsche der Bevölkerung entsprechend, wurde in km 200·3/4 nächst der Station Gratwein ein Fussweg hergestellt. [28. März, Z. 1893/I.]

— (Linie Kufstein—Ala: Geleiseverlängerung in Klausen.) In der Station Klausen wurde eine Verlängerung der Geleise vorgenommen. [11. April, Z. 3351/I.]

— (Linie Marburg—Franzensfeste: Umgestaltung einer Weichenverriegelungs-Anlage.) Die in der Station Maria-Rast bestehende Anlage für centrale Weichenverriegelung wurde in eine solche für centrale Weichenstellung umgestaltet. [3. April, Z. 3031/I.]

Elektrische Kleinbahn in Reichenberg. (Ergebniss der politischen Begehung: Bauconsensertheilung.) Auf Grund des Ergebnisses der in der Zeit vom 3. bis 5. Jänner im Wege des abgekürzten Verfahrens durchgeführten politischen Begehung rücksichtlich des Projectes für die Anlage einer elektrischen Bahn mit oberirdischer Stromzuleitung vom Bahnhofe Reichenberg der Südnorddeutschen Verbindungsbahn zum Volksgarten Kaiser Josef-Park in Reichenberg hat das k. k. Eisenbahnministerium den Bauconsens mit dem Bemerken ertheilt, dass derselbe erst mit dem Zeitpunkte der Ertheilung der Concession in Kraft tritt. [E.-M.-Z. 1608.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Geänderte Wächterstrecken-Eintheilung zwischen Oswięcim und Chelmek.) Das Eisenbahnministerium hat die neue Wächterstrecken-Eintheilung in der Strecke Oswięcim—Chelmek von km 348·622 bis km 356·017, bei welcher die Wächterposten Nr. 344 in km 352·346 und Nr. 345 in km 354·637 aufgelassen und der im Jahre 1889 mit Genehmigung des k. k. Handelsministeriums aufgelassene Wächterposten Nr. 264 (alt) in km 353·575 als Wächterposten Nr. 344 wieder activirt wird, genehmigt. [Z. 3330/I.]

Oesterreichisch-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. (Einstellung eines Reservoirwagens für Spiritustransporte.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat genehmigt, dass der von der Firma Eduard Fürst in Bisenz bei der Brünn-Königsfelder Maschinenfabrik Lederer & Porges bestellte Reservoirwagen mit Bremse für Spiritustransporte, welcher nach dem mit Handelsministerialerlass vom 9. Mai 1893, Z. 15405, genehmigten Typenplane erbaut wird und mit Fangschleifen für das Bremsgestänge ausgerüstet ist, in den Fahrpark der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft unter Nr. 103.501 eingestellt werde. [Z. 3491/I.]

Südbahn-Gesellschaft. (Herstellung von Telephonlinien zwischen Bivio-Duino, Bivio-Viaduct und Bivio-Tunnel.) Die Südbahn-Gesellschaft hat im Einvernehmen mit der k. k. Post- und Telegraphen-Direction in Triest zwischen den Abzweigestellen Bivio-Duino, Bivio-Viaduct und Bivio-Tunnel telephonische Verbindungen herstellen lassen, für deren Benützung die allgemeinen Bestimmungen über den Gebrauch von Telephonanlagen für den Eisenbahnbetrieb in Anwendung gelangen. Die k. k. General-Inspection nahm den diesbezüglichen Bericht der Bahnverwaltung zur Kenntniss. [G.-I.-Z. 5746.]

Fügner'sche Kohlenschleppbahn in Teplitz. (Anschaffung einer Tenderlocomotive.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die von dem Bergwerksbesitzer Franz Josef Fügner in Teplitz vorgelegten Typenpläne der von der Firma Hagans in Erfurt bezogenen zweiachsigen Tenderlocomotive, welche für den Betrieb auf der schmalspurigen Hunteschleppbahn des Franz Josef-Schachtes bei Teplitz bestimmt ist, genehmigt. Diese Locomotive wurde bereits am 31. März der technisch-polizeilichen Prüfung unterzogen und hiebei constatirt, dass aus Sicherheitsrücksichten kein Anstand obwaltet, dieselbe vorbehaltlich der nunmehr erfolgten nachträglichen Systemgenehmigung auf der genannten Schleppbahn zu verwenden. [Z. 3343/I.]

Nachrichten aus Ungarn.

Parlamentarisches. (Vorlage des Gesetzentwurfes der projectirten Localbahn Temesvár—Radna-Lippa.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat am 15. April dem Abgeordnetenhause den Gesetzentwurf, betreffend die Herstellung der von der Station Temesvár-Gyárváros (Fabriksvorstadt) aus projectirten Localbahn-Verbindung in nordöstlicher Richtung mit der Hauptlinie Budapest—Arad—Tövis (—Brassó [Kronstadt]—Predeal) der kgl. Ungar. Staatsbahnen in der Station Radna-Lippa (vergl. Vorconcession Vrdgs.-Bl. Nr. 69 ex 1894), vorgelegt. Die effectiven Baukosten dieser 63·3 km langen, als normalspurige Localbahn im Sinne des G.-A. XXXI ex 1880 und des diesen ergänzenden G.-A. IV ex 1888 herzustellenden Linie sind mit 2,460.000 fl., d. i. 38.860 fl. per laufendes Bahnkilometer, bemessen, von welcher Summe der Betrag von 158.250 fl. für die Beschaffung der Fahrbetriebsmittel entfällt.

Eisenbahnprojecte. (Ertheilung einer Vorconcession.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat mit Erlass vom 16. April, Z. 17.606, der Budapester Firma „Bau-Actiengesellschaft für elektrische Anlagen" die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten im Sinne der bestehenden Normen für eine von einem geeigneten Punkte im Bereiche der Haupt- und Residenzstadt, eventuell von der Zugloer oder Herminenstrassen-Strecke der Strasseneisenbahn-Gesellschaft abzweigende, über die Königin Elisabethstrasse und weiterhin über Puszta-Szent Mihály, Csömör, Mogyoród und Gödöllö bis Besnyö führende Strasseneisenbahn mit elektrischem Betriebe auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Localbahn Budapest—Szent-Lörincz. (Ausbau des zweiten Geleises.) Die Direction der Localbahn Budapest—Szent-Lörincz hat den Beschluss zum Ausbau des zweiten Geleises im Bereiche ihrer 8 km langen Betriebsstrecke gefasst. Mit dieser Arbeit ist auch eine ausgiebige Erweiterung der den gegenwärtigen Verkehrsanforderungen nicht mehr entsprechenden Stationsplätze, sowie eine Vermehrung der Anzahl und die entsprechende Verlängerung der Stationsgeleise verbunden. Der kgl. ungarische Handelsminister hat diesbezüglich die Abhaltung einer politisch-administrativen Begehung unter Führung des Ministerialsecretärs des königl. ungarischen Handelsministeriums Arpád Pap angeordnet.

Ganz & Comp., Actiengesellschaft für Eisengiesserei und Maschinenfabrikation. (Bau einer Industriebahn in Budapest.) Die Direction der Actiengesellschaft Ganz & Comp. hat aus Anlass der Erweiterung, bezw. des Neubaues ihrer in Budapest im III. Stadtbezirke gelegenen Fabrik für elektrische Anlagen den Beschluss gefasst, dieses Etablissement durch eine Industriebahn mit der Budapester Ringbahn zu verbinden, wodurch selbes in directe Schienenverbindung mit den auf dem donaulinksuferseitigen Gebiete gelegenen gesellschaftlichen Etablissements gebracht werden wird.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. (Modificirung der Personentarife der in Verwaltung der Ungarischen Staatsbahnen stehenden Vicinal- [Local-] Bahnen.) Der auf den Linien der Ungarischen Staatsbahnen am 1. März ins Leben gerufene Personentarif (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 9, 16, 21) hat jene in der Verwaltung der Ungarischen Staatsbahnen stehenden Vicinalbahnen, welche den Zonentarif eingeführt haben, bewogen, auch ihren Tarif durch Einschiebung einer dritten Nachbarverkehrszone, sowie auch durch die Erhöhung der Preise der I. Wagenclasse abzuändern. Dadurch werden die aus dem Personenverkehre stammenden Einnahmen der betreffenden Vicinalbahnen — und da ihr Ertrag zur Hälfte den Staatsbahnen gehört, auch die Einnahmen der Ungarischen Staatsbahnen — beträchtlich erhöht werden. Auch die Szilágyságer und Vinkovce-Brcskaer Vicinalbahnen, welche bisher einen kilometrischen Personentarif besassen, haben den auf den königl. Ungarischen Staatsbahnen bestehenden Zonentarif eingeführt.

— (Neuorganisirung des Gepäcks-Zustellungsdienstes in Budapest.) Die Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen verlautbart, dass zur Bequemlichkeit der auf dem Budapester Ost- und Budapester Westbahnhofe anlangenden Reisenden behufs Zustellung des Hand- und aufgegebenen Reisegepäckes in die Wohnung der Parteien, sowie Ueberführung desselben von einem Bahnhofe zu dem anderen vom 15. April 1896 an ein neuer Gepäcks-Zustellungsdienst eingerichtet wurde. — Die Uebernahme des Gepäckes geschieht auf der Ankunftsseite der genannten Bahnhöfe in den zu diesem Zwecke bestimmten Localitäten gegen Ausfolgung von Uebernahmsscheinen. Die Zustellung des Gepäckes geschieht gegen Einziehung des Uebernahmsscheines, und zwar von den Morgenzügen Vormittags, von den Vormittagszügen Mittags, von den Mittagszügen Nachmittags, von den Nachmittagszügen im Laufe des Abends. Von den Abendzügen werden dringende Stücke bis 10 Uhr Abends, die restlichen Stücke bis $8^1/_2$ Uhr Morgens zugestellt. In den Bezirken I—III (Ofen [Buda] I. Festung, II. Wasserstadt, Christinenstadt und Taban, III. Altofen) erfolgt die Zustellung täglich zweimal. Als Zustellungsgebühr wird für a) Handgepäck per Stück 20 kr., b) aufgegebenes Gepäck bis 25 kg Gewicht 25 kr., von 25—50 kg 35 kr., für Stücke über 50 kg 50 kr. gerechnet. Für Zustellung in den Bezirken I—III per Stück wird 10 kr. mehr gerechnet. Die Zustellungsgebühren können entweder im Voraus oder gelegentlich der Zustellung entrichtet werden.

— (Beförderung von gefüllten Fässern bei Verladung im gesattelten Zustande.) Die Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen verlautbart, dass bezüglich des Auf- und Abladens der im gesattelten Zustande zur Beförderung gelangenden Wein- und Spiritussendungen in Fässern im Localverkehre, sowie im Verkehre mit den im Betriebe der Staatsbahnen stehenden Localbahnen, ferner im Verkehre der Staatsbahn-Stationen mit Fiume die Verfügung besteht, dass die Staatsbahnen das Aufladen von Wein- und Spiritussendungen in vollen Wagenladungen mit Sattelung der Fässer, sowie auch das Abladen der in dieser Weise verladenen Transporte nur auf Wunsch der Partei und unter der Bedingung durch ihre Arbeitskräfte besorgen, dass bei der Anwendung der erwähnten Verladeweise, welche im Sinne der bezüglichen Tarifbestimmungen der Eisenbahn nicht obliegt, für das Aufladen, sowie für das Abladen bis auf Weiteres, bezw. bis zur tarifarischen Regelung eine Auf-, resp. Abladegebühr von je 1 kr. per 100 kg zu entrichten ist.

Südbahn-Gesellschaft. (Einführung von Expressgut-Beförderung.) Die Budapester Betriebs-Direction der Südbahn-Gesellschaft verlautbart, dass im Interesse rascher Beförderung von Stückgütern die Expressgut-Beförderung eingeführt wurde, deren Vortheil darin besteht, dass die Auf- und Abgabe in derselben Weise wie jene des Reisegepäckes, und zwar ebenfalls bei den Gepäckscassen, ohne Frachtbrief etc. einfach gegen Gepäcksschein erfolgt. Diesen Gepäcksschein übermittelt der Aufgeber dem Adressaten, welcher auf Grund desselben das Gut beheben kann, wobei jedoch — auf Verlangen des Aufgebers — der Empfänger auch avisirt, oder demselben das Expressgut gegen Empfangsbestätigung zugestellt wird. Die Taxen werden wie bei Reisegepäck für das wirkliche, von zehn zu zehn Kilogramm aufgerundete (bei Schnellzügen um 50 pCt. erhöhte) Gewicht berechnet, wobei die Mindestgebühr mit vierzig (bezw. sechzig) Hellern fixirt wurde. Als Expressgut werden auch kleine Thiere in Käfigen oder Kisten etc. und überhaupt alle jene Güter angenommen, welche sich zum Transport im Packwagen eignen und von der Beförderung als Reisegepäck nicht ausgeschlossen sind.

Budapester Stadtbahn-Actiengesellschaft für Strasseneisenbahnen mit elektrischem Betriebe. (Ordentliche Generalversammlung.) Am 15. April fand in Budapest unter Vorsitz des Directions-Präsidenten Dr. Max Falk die diesjährige ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Budapester Stadtbahn-Actiengesellschaft für Strasseneisenbahnen mit elektrischem Betriebe (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 53 ex 1895) statt. Nach Constatirung der Beschlussfähigkeit der Versammlung und Constituirung des Bureau gelangte der Bericht der Direction über die Gestion im Betriebsjahre 1895 zur Verlesung. Diesem zufolge betrugen: Activa: Bahnnetz, Centralanlage, Wagenbestand fl. 4,532.469·78, vertragsmässige Caution fl. 50.738·62, neuere Bauten und Investitionen fl. 201.337·85, Immobilien des ausserordentlichen Reservefonds fl. 211.062·20, Werthpapiere des ausserordentlichen Reservefonds fl. 386.289·18, Forderungen Gulden 2,253.411·75, Casse fl. 10.898·29, Materialvorrath fl. 64.088·16, Totale fl. 7,710.295·83. Passiva: Actiencapital fl. 4,959.600, getilgte Actien fl. 40.400, ausserordentlicher Reservefonds Gulden 1,671.993·58, Betriebsreservefonds fl. 27.534·82, Werthverminderung der Bahn und der Ausrüstungen fl. 163.034·57, Werthverminderungen für das Jahr 1895 fl. 60.000, verloste und nicht eingelöste Actien fl. 2600, Actientilgung pro 1895 fl. 30.900, nicht behobene Dividenden fl. 1439, Pensionsfonds fl. 26.067, Cautionen fl. 21.664, Creditoren fl. 119.331, Gewinnübertrag fl. 35.092·19. Reingewinn pro 1895 fl. 550.639·37, Totale fl. 7,710.295·82. Aus den Erträgnissen des Jahres 1895 gelangen bereits volle 5 Millionen Gulden des Actiencapitals der Gesellschaft zur Verzinsung. Im abgelaufenen Jahre wurden 309 Stück Gesellschaftsactien ausgelost, welche gegen Verabfolgung der gleichen Anzahl Genussscheine vom 1. Jänner 1896 ab zur Einlösung gelangten. In der jüngsten Bilanz figuriren als behördlich festgestelltes Bau- und Investitionscapital sammt der bei der Haupt- und Residenzstadt hinterlegten Caution fl. 4,299.509·53, welchem Betrage durch die im Vorjahre vorgenommene technische Collaudirung weitere fl. 283.698·87 zugeführt wurden, so dass das behördlich festgestellte Bau- und Betriebseinrichtungscapital der Stadtbahn derzeit fl. 4,583.208·40 beträgt. Im Interesse vorzunehmender zahlreicher und kostspieliger Investitionen, Vermehrung des Wagenparks, des Baues neuer concessionsmässiger Linien etc., deren Kosten im gegenwärtigen Actiencapitale keine Bedeckung mehr finden, beantragt die Direction, die Generalversammlung wolle beschliessen, dass das derzeitige Grundcapital von 5 Millionen Gulden um eine weitere Million Gulden erhöht werde, wonach dasselbe 6 Millionen Gulden betragen wird. Nachdem das in den Statuten vorgesehene Actiencapital von 5 Millionen bereits emittirt wurde, erachtet es die Direction für zweckmässig, die jetzt nothwendig werdende Erhöhung des Stammcapitals durch Ausgabe von Prioritätsobligationen zu bedecken, da die Direction auf diese Weise wohlfeileres Geld beschaffen kann und so die Interessen der Actionäre am besten zu wahren vermeint. Es wird daher zur Bedeckung der sechsten Million die Emittirung einer Million Gulden vierpercentiger Prioritätsobligationen beantragt. — Das Werthverminderungsconto der Gesellschaft erreichte die Höhe von fl. 223.034·57. Der freie Reservefonds der Gesellschaft beträgt nach Abschlag des im Vorjahre dem zu gründenden Pensionsfonds zugewendeten Betrages, sowie nach Abzug von bisher bezahlten Steuern und Gebühren für das Emissionsaufgeld der fünften Million derzeit fl. 1,671.993·58; es werden jedoch noch rückständige Steuern und Gebühren im Laufe der nächsten zwei Jahre hievon zu bezahlen sein. — Im Sinne des mit der Haupt- und Residenzstadt abgeschlossenen unificirten Vertrages (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 52 ex 1893) hat die Gesellschaft für das abgelaufene Jahr die Summe von fl. 26.303·37 an die Commune abgegeben. Der Bilanzabschluss für das 1895er Betriebsjahr ergibt als Bruttoeinnahme aus dem Bahnbetriebe fl. 1,315.168·67, aus den besonderen Einnahmen fl. 128.913·80, daher zusammen fl. 1,444.082·47. Hievon ab die Betriebsauslagen per fl. 776.239·73, für Werthverminderung, resp. Abschreibung fl. 60.000, 2 pCt. Bruttoabgabe von fl. 1,315.168·67 an die Haupt- und Residenzstadt Budapest fl. 26.303·37, für statutenmässige Actien-Amortisation fl. 30.900, zusammen Gulden 893.443·10, verbleibt als Ueberschuss fl. 550.639·37, hiezu der Vortrag aus dem 1894er Geschäftsjahre per fl. 35.092·19, somit steht der Generalversammlung der Betrag von fl. 585.731·56 zur Verfügung. Die Direction beantragt, vorerst für 49.596 Stück Actien à fl. 100 Nominale 5 pCt. Dividende zu bezahlen = fl. 247.980, von den hienach abzüglich dieses Betrages, sowie des vorjährigen Gewinnvortrages (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 53 ex 1895) verbleibenden fl. 302.659·37 für den Reservefonds fl. 15.132·97 auszuscheiden, als Tantième für den Directionsrath fl. 30.265·94 zu bestimmen, als Steuer-Reservefonds in Reserve zu stellen fl. 15.000, für den Pensionsfonds der Beamten fl. 5000 zu votiren, weiter eine Superdividende von 5 pCt. = fl. 250.000 zur Ausschüttung zu bringen und die restlichen fl. 22.352·65 als Gewinnübertrag für das Jahr 1896 vorzutragen. Die Direction beantragt daher, dass der Coupon Nr. 5 der Actien als Dividende für das Geschäftsjahr 1895 mit fl. 10 per Stück = 10 pCt., der Coupon Nr. 3 der bisher verausgabten Genussscheine mit fl. 5 per Stück eingelöst und bei der Filiale der Anglo-Oesterreichischen Bank vom 16. April ab zur Auszahlung gelange. Die Generalversammlung nahm den Directionsbericht zustimmend zur Kenntniss, acceptirte die auf die Verwendung des Reingewinnes bezüglichen Anträge und ertheilte das Absolutorium. Ferner wurde der Antrag der Direction, betreffend die Emission von vierpercentigen Prioritätsobligationen im Betrage von 1 Million Gulden, angenommen und die Direction ermächtigt, die Begebung dieser Obligationen ihrem Ermessen gemäss auf einmal oder je nach dem Geldbedarfe der Gesellschaft successive durchzuführen, sowie auch im eigenen Wirkungskreise die Rückzahlungsmodalitäten festzustellen und die vertrags- und statutenmässige Bewilligung der Behörden hiefür einzuholen. Weiter wurde die in Folge dieses Beschlusses nothwendig gewordene und von der Direction beantragte Modification des § 7 der Statuten beschlossen, worauf die Wahlen in die Direction und den Aufsichtsrath folgten.

Allgemeine Waggonleih-Actiengesellschaft in Budapest. (Ordentliche Generalversammlung.) Am 15. April fand in Budapest unter Vorsitz des Directionspräsidenten Béla Polyák die diesjährige ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Allgemeinen Waggonleih-Actiengesellschaft (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 69 ex 1895) statt. Nach Constatirung der Beschlussfähigkeit der Versammlung und Constituirung des Bureau gelangte der vom leitenden Director, kgl. Rath Sigmund Hartenstein, der Versammlung vorgelegte Bericht über die Gestion im Betriebsjahre 1895 zur Verlesung. Diesem zufolge betrugen: Activa: Casse fl. 910·56, Betriebsmittel fl. 1,281.524·02, Hatvaner Depotplatz fl. 62.563·95, Hatvaner Werkstätte fl. 31.395·20, Reservebestandtheile fl. 11.550·88, Materialien fl. 38.501·27, transitorisches Conto für Fahrbetriebsmittel fl. 1,527.566, diverse Debitoren fl. 173.347·10, Totale fl. 3,127.189·28. Passiva: Actiencapital fl. 1,200.000, unbehobene Dividende fl. 121·60, statutarische Reserve fl. 95.322·19, Fahrpark-Abschreibungsconto fl. 414.467·28, Depotplatz-Abschreibungsconto fl. 37.563·95, Werkstätten-Abschreibungsconto fl. 25.713, Räder-Erneuerungsreserve fl. 60.457·52, Reparaturreserve fl. 25.000, Steuerreserve fl. 45.000, Dividendenreserve fl. 75.000, anticipirte Wagenmiethe und Zinsen fl. 103.689·46, diverse Creditoren und Accepte fl. 822.017·14, Gewinn fl. 222.837·14, Totale fl. 3,127.189·28. Des ferneren

hebt der Bericht hervor, dass die Gesellschaft an Wagenmiethen fl. 286.860·53 und an Zinsen fl. 33.346·96, zusammen fl. 320.207·46 vereinnahmte. Nach Abzug der diversen Betriebsausgaben von fl. 79.675·52, sowie der Abschreibungen vom Fahrpark und von dem Werthe der Reservebestandtheile, ferner der Dotirung des Fonds zur Erneuerung der Achsen und Räder im Gesammtbetrage von fl. 31.480·30 verbleibt ein Reingewinn von fl. 209.051·74. Die Direction beantragt, fl. 150.000 zur Bezahlung einer Dividende von fl. 25 per Actie zu verwenden, fl. 7452·59 dem Reservefonds zuzuführen, fl. 14.905·17 als Tantième der Direction auszuscheiden, mit fl. 25.000 die Dividendenreserve und mit fl. 5000 die Steuerreserve zu dotiren, fl. 5000 zur Abschreibung von dem Werthe des Hatvaner Depotplatzes und fl. 4571 vom Werthe der Hatvaner Werkstätte zu bestimmen; fl. 10.908·38 sind auf neue Rechnung vorzutragen. Weiter meldet der Bericht, dass die Direction die im vorjährigen Berichte erwähnte geschäftliche Transaction zu Stande gebracht hat, und es wird mit besonderer Befriedigung hervorgehoben, dass es der Geschäftsleitung auch im abgelaufenen Jahre gelungen ist, die Thätigkeit der Gesellschaft durch neue Abschlüsse zu erweitern und hiedurch die Prosperität des Unternehmens zu fördern. Die Generalversammlung nahm den Bericht zustimmend zur Kenntniss und ertheilte das Absolutorium.

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd. (Abfahrt des Dampfers „Berenice" nach Santos.) Dieser Dampfer von 1628 Tonnen Gehalt ist am 10. Februar mit einem Passagier und 1573 Gewichtstonnen factischer Ladung nationaler Provenienz von Triest nach Santos abgegangen. Derselbe verschiffte hauptsächlich: nach Pernambuco 135 Colli Bier, 40 Colli Stahl, 12 Colli Möbel; nach Bahia 5000 Colli Seesalz, 400 Colli Mehl, 135 Colli Stahl, 45 Colli Papier, 27 Colli Bier; nach Rio de Janeiro 18.000 Colli Seesalz, 57 Colli Möbel, 13 Colli Liqueure, 1 Collo Metallwaaren, 4 Colli Lampen, 50 Colli Bier; nach Santos 50 Colli Pappendeckel und 23 Colli Obst. Der Werth der ausgeführten Waaren betrug 41.941 fl. ö. W.

Budapester Donauquai. (Ausbau der donaurechtsuferseitigen Quaistrecken.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat im Sinne des G.-A. X ex 1870 der Budapester Municipal-Verwaltung den Auftrag zu dem auf eigene Kosten auszuführenden Ausbau der noch rückständigen Quaistrecken im Bereiche des II. und III. Stadtbezirkes (Ofen [Buda]) mit dem Bemerken ertheilt, dass diese Arbeiten bis Ende September fertig zu stellen sind. Hiedurch werden ausgedehnte, bisher unverwendete Stromstrecken für Ein- und Ausladeplätze und Landungsstellen im Weichbilde der Stadt gewonnen werden.

„Adria", kgl. ungar. Seeschiffahrts-Actiengesellschaft.

(Dampferfahrten im Mai 1896.)

Export.

Im Mai 1896 werden die nachstehend benannten erstclassigen Dampfer (oder Ersatzschiffe) von Fiume nach den unten angeführten Relationen abgelassen, wenn nicht durch Witterungsverhältnisse oder andere unvorhergesehene Ereignisse Störungen eintreten sollten:

Nach	Dampfer	Mai
Liverpool	„Marocco" (Cunard Line)	1—10
Gibraltar [1]), London	„Rákóczy"	1—10
Tanger [1]) Pernambuco, Bahia, Rio Janeiro und Santos	„Zichy"	10
Hull, Newcastle o/T	„Rosario"	5—15
Liverpool	„Algerian"	5—15
Bordeaux	„Tibor"	5—15
Rouen	„Mátyás Király"	10—20
London	„Narva"	10—20
Oporto, Bordeaux	„Jokai"	15—25
New-York	„California" (Anchor Line)	15—25
Rouen		15—25
Dünkirchen	„Kálmán Király"	25
Barcelona [2])	„Kálmán Király"	25
Liverpool	„Saragossa" (Cunard Line)	21—31
London	„Oria"	21—31
Rotterdam, Antwerpen	„Petöfi"	21—31
Algier [1]), Glasgow	„Deák"	21—31
Liverpool	„Lesbian"	21—31

[1]) Falls acht Tage vor Abfahrt des Dampfers keine genügende Ladung nach Tanger, Gibraltar, Algier angemeldet wurde, behält sich die Direction das Recht vor, die Berührung dieser Häfen zu unterlassen.

[2]) Der Dampfer wird ausser Barcelona noch einen zweiten Mittelmeerhafen des spanischen Continents, eventuell Cadix, berühren.

Import.

Im Mai 1896 werden in der Richtung vom Auslande heimwärts folgende Dampfer (oder Ersatzschiffe) verkehren, wenn nicht durch Witterungsverhältnisse oder andere unvorhergesehene Ereignisse Störungen eintreten sollten:

Von	Nach	Dampfer	Mai
London	Triest, Fiume	„Andrássy"	1—10
Rotterdam, Antwerpen	„ „	„Matlekovits"	1—10
Liverpool	„ „	„Alsatian"	5—15
London	„ „	„Wm. Bailey"	5—15
Rouen	„ „	„Szt. László"	5—15
Hull, Newcastle o/T	„ „	„Palermo"	10—20
Liverpool	Fiume, Triest	„Tarifa" (Cunard Line)	10—20
Bordeaux	Triest, Fiume	„Stefánia"	15—25
Rouen	„ „	„Széchenyi"	15—25
Liverpool	„ „	„Andalusian"	21—31
Rotterdam, Antwerpen	„ „	„Szt. István"	21—31
London	„ „	„Rákoczy"	21—31
Hull, Newcastle o/T	„ „	„Bassano"	21—31
Liverpool	Fiume, Triest	„Kedar" (Cunard Line)	21—31
Rouen	Triest, Fiume	„Báthori"	21—31
Bordeaux	„ „	„Tibor"	21—31
Glasgow	„ „	„Nagy Lajos"	21—31
London	„ „	„Sultana"	21—31
Rio de Janeiro, Santos	„ „	„Baross"	25/V—5/VI

Ueberschiffungsdienst mit directen Ladescheinen von den oben genannten Abfahrtshäfen nach allen Häfen des Mittelländischen und Adriatischen Meeres, ferner nach den vom Oesterr. Lloyd befahrenen Linien (Levante, Ost-Indien, China und Japan).

Mittelmeer-Dienst.

Linie Fiume—Malta—Sicilien—Marseille.

Im Monate Mai fahren folgende Dampfer von Fiume nach Marseille: „Zrinyi" am 4., „B. Kemény" am 11., „Szápáry" am 18. und „Buda" am 25.;

von Marseille nach Fiume: „Buda" am 6., „Adria" am 13., „Zrinyi" am 20. und „B. Kemény" am 27.

Für das Unterbleiben einer Fahrt oder für den verspäteten Abgang eines bezeichneten Dampfers in Folge der bereits bestehenden oder noch einzuführenden Quarantainemassregeln übernimmt die Gesellschaft keine Verantwortung.

Personal-Nachrichten.

Seine k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchstem Handschreiben vom 24. April dem k. k. Handelsminister Hugo Freiherrn Glanz von Eicha und dem k. k. Eisenbahnminister Feldmarschall-Lieutenant Emil Ritter von Guttenberg die Würde eines Geheimen Rathes taxfrei allergnädigst zu verleihen geruht.

Seine k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 24. April dem Oberinspector der General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen, Hofrathe Gustav Ritter von Grünebaum, aus Anlass der erbetenen Versetzung in den bleibenden Ruhestand das Ritterkreuz des Leopold-Ordens mit Nachsicht der Taxe allergnädigst zu verleihen geruht.

Se. k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 19. April allergnädigst zu gestatten geruht, dass dem Präsidenten der Handels- und Gewerbekammer in Triest, Herrenhausmitglied Carl Freiherrn von Reinelt, für seine verdienstvolle und erfolgreiche Thätigkeit als Präsident des Verwaltungsrathes der Actiengesellschaft des „Stabilimento tecnico triestino" die vollste Allerhöchste Anerkennung ausgesprochen werde.

In Würdigung verdienstlicher und erfolgreicher Leistungen im Interesse der heimischen Schiffbauindustrie haben Seine k. und k. Apostolische Majestät mit derselben Allerhöchsten Entschliessung allergnädigst geruht, zu gestatten, dass dem leitenden administrativen Director und Generalsecretär des „Stabilimento tecnico triestino" Gustav Adolf Ritter von Gaddum der Ausdruck der Allerhöchsten Zufriedenheit bekanntgegeben werde, und den nachbenannten Beamten und Bediensteten desselben Unternehmens zu verleihen:

den Orden der eisernen Krone dritter Classe taxfrei dem Chefconstructeur des Maschinen-Departements Ingenieur Gustav Lendecke;

das goldene Verdienstkreuz mit der Krone dem leitenden Objectsingenieur Lucian Riess;

das silberne Verdienstkreuz mit der Krone den Obermeistern Johann Borri und Domenik Rosetti und den Maschinenmonteuren Josef Panfili und Wilhelm Reinöhl.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Kgl. Sächsische Staatseisenbahnen.

Ergänzung des Ausnahmetarifes 10.

Der im Binnengütertarife für die normalspurigen Linien bestehende Ausnahmetarif 10 (Eisenerze u. s. w.) wird mit Giltigkeit vom 1. Mai 1896 an durch Aufnahme folgender Frachtsätze ergänzt:

			für 100 kg
Nach Zwickau	von	Raschau	0·14 Mk.
„ „	„	Schönfeld	0·19 „
„ Schönfeld	„	Grünstädtel	0·11 „
„ „	„	Raschau	0·11 „
„ „	„	Schwarzenberg	0·12 „

Von gleichem Zeitpunkte an gilt der auf der schmalspurigen Eisenbahnlinie Schönfeld—Geyer für den Uebergangsverkehr nach und von der Hauptbahn für die Beförderung von Pflastersteinen und geschlagenen Steinen bestehende Ausnahmetarif auch für die Beförderung von Eisenerzen, Eisenstein u. s. w.

Näheres hierüber ist durch die betheiligten Stationen zu erfahren.

Dresden, am 17. April 1896. [317]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Ermässigte Tour- und Retourbillets nach Wekelsdorf.

Vom 10. Mai 1896 ab bis inclusive 27. September 1896 gelangen von Wien (Staats- und Nordbahnhof), Brünn, Olmütz, Prag (Staatsbahnhof), Leitomischl und Hohenmauth nach Wekelsdorf an Sonn- und Feiertagen für sich anmeldende Gesellschaften von mindestens fünf Personen Tour- und Retourkarten zu nachstehenden Preisen per Person zur Ausgabe:

- von Wien in der II. Cl. fl. 10.—, III. Cl. fl. 6.50 mit 10tägiger Giltigkeit,
- „ Prag in der II. Cl. fl. 7.—, III. Cl. fl. 5.— mit 5tägiger Giltigkeit,
- „ Brünn in der II. Cl. fl. 6.50, III. Cl. fl. 4.20 mit 5tägiger Giltigkeit,
- „ Olmütz in der II. Cl. fl. 6.50, III. Cl. fl. 4.20 mit 5tägiger Giltigkeit,
- „ Hohenmauth in der II. Cl. fl. 3.50, III. Cl. fl. 2.30 mit 3tägiger Giltigkeit,
- „ Leitomischl in der II. Cl. fl. 3.50, III. Cl. fl. 2.30 mit 3tägiger Giltigkeit.

Von Wien (Staatsbahnhof oder Nordbahnhof) können auch die Schnellzüge bis Chotzen und ebenso zurück, von Prag die Schnellzüge rücksichtlich der Strecke Prag—Chotzen und retour, von Brünn auch die Schnellzüge rücksichtlich der Strecke Brünn—Chotzen und retour und von Olmütz die Schnellzüge rücksichtlich der Strecke B.-Trübau—Chotzen und retour benützt werden.

Diese Tour- und Retourkarten können auch schon an Samstagen oder an dem einem Feiertage vorhergehenden Wochentage gelöst werden. Die Rückfahrt kann in aufgelöster Gesellschaft erfolgen.

Wien, am 27. April 1896. [318]

K. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn.
K. k. priv. Südnorddeutsche Verbindungsbahn.

Ermässigte Fahrpreise für die II. und III. Wagenclasse bei gewissen Zügen.

Vom 1. Mai 1896 angefangen bis auf Weiteres werden bei den nachbezeichneten Zügen und auf den nachbenannten Strecken, jedoch nur im Verkehre zwischen Stationen jeder einzelnen Strecke unter einander, für die II. und III. Wagenclasse besonders ermässigte Fahrpreise eingehoben, und zwar:

In der Strecke	Bei Zug Nr.
Wien—Stockerau	46, 102
Wien—Startsch-Trebitsch	15, 16
Stockerau—Znaim	101, 102
Znaim—Deutschbrod	102, 103
Okřischko—Iglau	151, 123
Deutschbrod—Nimburg	103, 104
Svetla—Deutschbrod	150
Nimburg—Lissa	103
Gr.-Wossek—Prag	417, 418
Lissa—Tetschen	51, 52
Nimburg—Jungbunzlau	705, 706
Gr.-Wossek—Chlumetz	415, 416, 417, 418
Chlumetz—Trautenau	501, 502
Trautenau—Parschnitz	510, 511, 507, 518
Deutschbrod—Pardubitz	221/1122, 1113/212, 229/1130, 1129/228
Pardubitz—Chrast	1121/222, 223/1124
Chlumetz—Königgrätz	417, 418
Königgrätz—Geiersberg	423, 424, 409, 410
Geiersberg—Mittelwalde	423, 424
Geiersberg—Wildenschwert	1201, 1202
Pardubitz—Liebau	1107/207, 208/1108
Josefstadt-Jaroměr—Reichenberg	307, 308
Reichenberg—Seidenberg	302, 312, 311, 315
Reichenberg—Turnau	354 (am Tage vor jedem Sonn- und Feiertag)
Zellerndorf—Siegmundsherberg	621, 622, 623, 624, 625, 626, 627, 628
Wostroměř-Jitschin	821, 822, 823, 824, 825, 826, 827, 828, 829, 830
Pelsdorf—Hohenelbe	921, 922, 923, 924, 925, 926, 927, 928, 929, 930, 931, 932, 933, 934, 935, 936
Trautenau—Freiheit-Johannisbad	1021, 1022, 1023, 1024, 1025, 1026, 1027, 1028, 1029, 1030, 1031, 1032, 1033, 1034
Eisenbrod—Tannwald-Schumburg	1321, 1322, 1323, 1324, 1325, 1326, 1327, 1328

Allgemeine Bemerkungen.

a) Wenn zwischen zwei Stationen verschiedener Theilstrecken ausschliesslich nur mittelst der oben angeführten Züge eine directe Verbindung hergestellt ist, werden für die ganze in Betracht kommende Strecke directe Fahrkarten zu ermässigten Preisen ausgegeben.

b) Bei obigen Zügen wird auf Fahrkarten III. Classe im Allgemeinen ein Gepäcks-Freigewicht von 35 kg für Handwerkzeug, Tornister, Traglasten in Körben, Säcken, Butten, Kiepen und Steigen mit Lebenden gewährt. Im Verkehre nach Wien bei den Zügen Nr. 46 und 102 wird für etwaiges, 35 kg übersteigendes Mehrgewicht die Transportsgebühr für ermässigtes Eilgut (mit Gewichtsabrundung von 10 zu 10 kg) berechnet und eingehoben.

c) Die Verkehrszeiten obiger Züge sind aus dem ab 1. Mai 1896 giltigen affichirten Fahrplanplacaten zu ersehen.

Wien, im April 1896. [319]

Böhmisch-Sächsischer Kohlenverkehr.

Abgeänderte Frachtsätze.

Am 1. Mai 1896 treten theilweise ermässigte Frachtsätze für den Kohlenverkehr zwischen Stationen der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn und k. k. Oesterr. Staatsbahnen einerseits und den Stationen Neusalza-Spremberg, Schirgiswalde, Sohland, Taubenheim und Wilthen andererseits in Wirksamkeit.

Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Dienststellen Auskunft.

Wien, am 26. April 1896. [320]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Vereins-Reiseverkehr.

Ausgabe eines neuen Fahrschein-Verzeichnisses.

Mit 1. Mai 1896 gelangt ein neues Verzeichniss zusammenstellbarer Fahrscheine zur Ausgabe, welches an Stelle des gleichnamigen Verzeichnisses vom 1. Mai 1895 sammt Nachträgen tritt.

Das neue Verzeichniss nebst einer Uebersichtskarte ist bei allen Ausgabestellen für Fahrscheinhefte zum Preise von 50 kr. zu erhalten und kann auch durch Vermittlung der Stationen bezogen werden.

Wien, am 26. April 1896. [321]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

K. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn.

Ausgabe von ermässigten Tour- und Retourkarten nach Berlin.

Aus Anlass der im Laufe des Jahres in Berlin stattfindenden Gewerbeausstellung gelangen vom 5. Mai bis einschliesslich 8. October 1896 an jedem Dienstag und Donnerstag ermässigte Tour- und Retourkarten zu folgenden Preisen zur Ausgabe:

Nach Berlin (Stadtbahn)	I. Cl.	II. Cl. in Mark	III. Cl.
von Teschen	50.30	37.60	26.10
„ Kassa	81.90	57.10	38.50
„ Poprád-Felka	75.10	52.30	36.50

Diese Tour- und Retourkarten haben eine zehntägige Giltigkeit und berechtigen mit Ausschluss jener für die III. Wagenclasse, mit welchen auf der Kaschau-Oderberger Bahn die Schnellzüge nicht benützt werden können, zur Benützung aller fahrplanmässigen Personen befördernden Züge.

Budapest, am 19. April 1896. [322]

Die Direction der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn.

Sonstige Nachrichten.

Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. (Tarif für den Drinaverkehr.) Mit 1. März 1896 ist unter gleichzeitiger Aufhebung der im April 1895 publicirten Tarife ein neuer Tarif für den Personen-, Güter- und Remorqueurverkehr auf der Drina in Kraft getreten. Derselbe enthält:

1. einen Pasagiertarif für die Strecke Brčka—Zwornik mit den Stationen Brčka, Brzovopolje, Jamina, Bosnisch-Rača, Amailija, Janja, Šepak, Kozluk und Zwornik mit Tarifsätzen für den I. Platz, den II. Platz und das Verdeck, dann für je angefangene 10 kg Gepäcksübergewicht. Jedes Fahrbillet gibt Anspruch auf 25 kg Freigepäck. Kinder von 2 bis 10 Jahren zahlen die Hälfte der üblichen Preise, halbe Kreuzer werden auf ganze aufgerundet. Kisten, Butten, Ballen und kaufmännisch verpackte Gegenstände, Möbel u. dgl. sind nicht als Reisepepäck zu betrachten, und wenn deren Eigenthümer mitfährt, als Fracht ohne Freigewicht zu behandeln;
2. einen Frachtentarif für dieselbe Strecke und die gleichen Stationen mit besonderen Frachtsätzen für
   a) sperrige Güter,
   b) Kaufmannsgut ohne Quantumzwang,
   c) Massenartikel bei Aufgabe von mindestens 1000 kg per Frachtschein.

   Die Frachtsätze verstehen sich per 100 kg in Kreuzern ö. W. B.-N. einschliesslich Ein- und Ausladung und Assecuranz bis zum Betrage von 60 fl. ö. W. per 100 kg. Für versicherte Mehrwerthe ist ein besonderer Prämientarif erstellt. Die Minimalgebühr per Frachtschein beträgt ohne Rücksicht auf Strecke und Quantum 30 kr. mehr 4 kr. staatlicher Recepisse, Stempelgebühr. Nebenspesen kommen im Localverkehre auf der Drina ausser den bereits im Frachtsatze enthaltenen Gebühren für die Einladung, Ausladung und Assecuranz nicht in Anrechnung. Die Recepisse-Stempelgebühr in der Höhe von 4 kr. für jedes Recepisse ist auf den Frachtscheinen vorgedruckt und kommt unter allen Umständen in Anrechnung. Das Wägegeld kommt für Sendungen in dem tarifmässigen Ausmasse nur dann in Anrechnung, wenn die Abwage Seitens der Partei gefordert wird. Im Uebrigen gelten die Bestimmungen des allgemeinen Frachtentarifes vom Jahre 1891 sammt Nachträgen. Recepisse, Schreibegebühr und Brandschadenversicherungsgebühr wird nicht berechnet. Die Sendungen im Drinaverkehr sind durchwegs zu frankiren, und sind Ueberweisungen und Nachnahmen unstatthaft. Die Expedition der zur Aufgabe kommenden Güter geschieht mittelst Frachtscheinen. Die Abfertigung der Güter geschieht auf dem Schiffe selbst, mit Ausnahme von jenen Orten, an welchen eine gesellschaftliche Agentie besteht. Unter sperrigen Gütern sind alle jene Güter verstanden, welche laut der allgemein giltigen Waarenclassification als sperrige Güter declarirt sind. Unter gewöhnlichem Kaufmannsgute sind verstanden alle Güter ohne Rücksicht auf die Classification, welche in Einzelladungen unter 1000 kg per Frachtbrief zur Aufgabe gelangen. Unter Massenartikeln sind zu verstehen: Abfälle aller Art, Borke, Lohe, Holz aller Art, Getreide aller Art, Pflaumen und Lequar, Mehl und Kleie, Hülsenfrüchte, Petroleum, Soda, Salz, Spiritus, Kohlen, Briquetts, Coaks, Roheisen, Stabeisen, Träger, Dünger, Pech und Theer, Cement, Kalk, Thon, Dolomit, Erze, Futter, Glätte, Gyps, Hadern, Hörner, Kartoffeln, Malz, Melasse, unedle Metalle, Oelkuchen, Oelsaaten, Rüben, Spath, Steine, Torf, Ziegel, alles in Aufgaben von mindestens 1000 kg per Frachtschein oder Berechnung für dieses Gewicht. Für grössere Waarenexpeditionen und Verfrachtungen in ganzen Plätten oder Schleppladungen werden die Frachtpreise fallweise vereinbart;
3. einen Kilometerzeiger für den Drinaverkehr und einen Remorqueurtarif. Für die Remorque von hölzernen oder eisernen Plätten, falls deren Mitnahme mit Rücksicht auf deren Dimensionen und den jeweiligen Drinawasserstand überhaupt möglich ist, wird nach dem Kilometerzeiger berechnet ab Bosnisch-Rača und den Zwischenstationen zu Berg für kleinere Objecte bis 200 q Tragfähigkeit leer 0·40, beladen 0·80 fl. B.-N. per Kilometer, für kleine Objecte über 200 bis 500 q Tragfähigkeit leer 0·50, beladen 1 fl. B.-N. per Kilometer, für Plätten über 500 bis 700 q Tragfähigkeit leer 0·65 fl., beladen 1·20 fl. per Kilometer, für Plätten von 700 bis 1000 q Tragfähigkeit leeer 0·75 fl., beladen 1·50 fl. per Kilometer. Für eiserne Fahrzeuge wird 10 pCt. Nachlass gewährt. Für jede Remorque ist der laut des allgemeinen Remorquetarifes vorgeschriebene Schlussbrief auszufertigen. Auf den Fahrzeugen muss mindestens ein Mann Seitens des Schiffseigenthümers eingetheilt sein, welcher sich vollkommen den Anordnungen des Schiffscommandos zu fügen hat. Remorquirungen sind bei den gesellschaftlichen Agentien oder bei dem Schiffscommando anzumelden. Im Uebrigen gelten für die Remorque auf der Drina wie auf der Save die Bestimmungen des allgemeinen Remorquetarifes vom Jahre 1894.

Kgl. Preussische Staatbahnen. (Umkartirungstarif.) Die unterm 26. März 1896 mit Giltigkeit vom 1. April 1896 bekannt gemachte Erhebung einer Mindestfracht bei Anwendung des Umkartirungstarifes tritt erst am 1. Juni 1896 in Kraft.

Ausnahmetarif vom 1. Mai 1893 für Eisenerz etc. zum Hochofenbetrieb. (Aufnahme neuer Stationen.) Am 15. April 1896 wurden die Stationen Bersenbrück und Essen in Oldenb. der Oldenburgischen Staatsbahnen für den Versandt von Eisenerz etc. in den vorbezeichneten Ausnahmetarif aufgenommen.

Am 25. April 1896 wurde die Station Strassebersbach des Eisenbahn-Directionsbezirkes Frankfurt a. M. für den Versandt von Eisenerz etc. in den vorbezeichneten Ausnahmetarif aufgenommen.

Norddeutsch-Schweizerischer Eisenbahnverband. (Einführung des Nachtrages 4 zu Heft 1, 2. Abtheilung des Theiles II.) Zu Heft 1, zweite Abtheilung des Theiles II der Norddeutsch-Schweizerischen Gütertarife (Verkehr Rheinland-Westphalen—Mittel- und Westschweiz) tritt am 1. Mai 1896 der 4. Nachtrag in Kraft.

Derselbe enthält: Aufhebung der Frachtsätze für Kruft, Mayen, Niedermendig und Plaidt, eine Bestimmung über die Abfertigung von Zollgütern im Verkehr mit Bochum, Aenderung der Abfertigungsverhältnisse der Station Dortmunderfeld, Aufnahme der Station Werden in die Allgemeinen Tarifclassen und der Station Dortmunderfeld in den Ausnahmetarif 6 a für Metalle als Frachtstückgut.

Südwestdeutsch-Schweizerischer Eisenbahnverband. (Neues Tarifheft II F.) Das auf den 1. Mai 1896 angekündigte neue Tarifheft II F (Verkehr zwischen Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirkes St. Johann-Saarbrücken und solchen der Ostschweiz) ist erschienen.

Deutsch-Sosnowicer Grenzverkehr. (Aenderung der Tarifbestimmungen.) Vom 1. Mai 1896 ab treten an Stelle der von der kgl. Eisenbahn-Direction zu Breslau unter dem 16. März 1895 veröffentlichten Bestimmungen über die Einsackung von Getreide, Hülsenfrüchten, Kleie, Malz und Oelsaaten, welche in loser Schüttung von Sosnowice mit directen Frachtbriefen nach einer über Kattowitz oder Schoppinitz hinausgelegenen Station befördert werden, anderweite Bestimmungen in Kraft, welche ermässigte Sätze für das der Firma M. Katschinsky & Co. in Kattowitz übertragene Geschäft der Einsackung, sowie die Aufnahme von „Trockenschlempe“ unter die zur Einsackung zugelassenen Artikel enthalten.

Kgl. Eisenbahn-Direction Berlin. (Neue Preistafeln.) Mit dem 15. Mai 1896 treten für den Fernverkehr der Stationen des Bezirkes Berlin unter einander, sowie für den directen Verkehr von diesen Stationen nach Stationen der übrigen preussischen Staatsbahnen neue Preistafeln in Kraft, durch welche die am 1. April 1889 herausgegebenen Preistafeln des Bezirkes Berlin, sowie die bisher giltig gewesenen diesbezüglichen Preistafeln der früheren Directionsbezirke Altona, Bromberg, Erfurt, Frankfurt a. M. und Magdeburg aufgehoben werden. Preiserhöhungen gelangen durch diesen Tarif nicht zur Einführung. Dagegen weist derselbe in einzelnen Verkehrsbeziehungen Ermässigungen auf.

Kgl. Sächsische Staatseisenbahen. (Einführung eines neuen Personentarifes mit den Preussischen Staatsbahnen.) Am 1. Mai 1896 tritt für den Personen- und Gepäckverkehr zwischen Stationen der Directionsbezirke Berlin, Stettin, Magdeburg, Halle, Erfurt, sowie der Thüringischen Privatbahnen einerseits und Stationen der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen andererseits ein neuer Tarif in Kraft.

Niederländisch-Südwestdeutscher Güterverkehr. (Einbeziehung der Station Kirchheim bei Heidelberg.) Die Station Kirchheim bei Heidelberg der Badischen Staatsbahnen wird am 1. Mai 1896 in den directen Niederländisch-Südwestdeutschen Verkehr einbezogen.

Vergebung von Demolirungsarbeiten.

Aus Anlass des Baues der Vorortelinie der Wiener Stadtbahn gelangen die Objecte der Realitäten:

1. Thaliastrasse O.-Nr. 150, E.-Z. 1410, Ottakring,
2. Ottakringerstrasse O.-Nr. 193, E.-Z. 102, Ottakring,
3. „ „ 195, „ 25, „
4. „ „ 197, „ 1568, „
5. „ „ 199, „ 23, „
6. „ „ 198, „ 206, „
7. „ „ 200, „ 243, „
8. „ „ 202, „ 260, „

zur Demolirung.

Die bezüglichen Arbeiten werden im Offertwege vergeben.

Die näheren Bedingungen für die Einbringung der Offerte und die Formulare hiefür sind bei der k. k. Bauleitung der Wiener Stadtbahn, Section V. D. (Vororte- und Donaustadtlinie) XV. Gerstnerstrasse Nr. 1 einzusehen.

Die bezüglichen Angebote sind versiegelt spätestens bis zum 9. Mai 1896, Mittags 12 Uhr, bei der gefertigten k. k. Bauleitung einzureichen.

K. k. Bauleitung der Wiener Stadtbahn
Section Vororte- und Donaustadtlinie
Alb. Gatnar m. p.

Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft.

In Ausführung des Beschlusses der am 28. April 1896 abgehaltenen 38. ordentlichen Generalversammlung der Actionäre der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft bringen wir hiemit zur Kenntniss, dass der statutengemäss am 1. Juli 1896 fällige **Dividendencoupon Nr. 38** der Actien unserer Eisenbahn-Gesellschaft mit **75 fl.** Bankvaluta, ferner der ebenfalls am 1. Juli 1896 fällige **Coupon der Genussscheine** mit **50 fl.** schon vom 1. Mai 1896 angefangen

in **Wien** bei den Herren Johann Liebig & Co.,
in **Prag** bei Herrn Moritz Zdekauer,
in **Berlin** bei der Direction der Disconto-Gesellschaft und bei Herrn S. Bleichröder,
in **Dresden** bei der Dresdner Bank und bei der Filiale der Allgemeinen Deutschen Creditanstalt,
in **Leipzig** bei der Allgemeinen Deutschen Creditanstalt,
in **Frankfurt a. M.** bei den Herren M. A. von Rothschild & Söhne,
in **Teplitz** bei der Hauptcasse der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft

eingelöst werden wird.

Teplitz, am 28. April 1896.

Der Verwaltungsrath.

(Nachdruck wird in keinem Falle honorirt.)

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
861	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Coaks (mit Ausnahme von Gascoaks)	Sämmtlichen im Ausnahmetarife 16 h des vom 1. August 1893 giltigen Gütertarifes, Theil II, Heft 2 des Rheinisch-Westphälisch-Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverbandes enthaltenen Versandtstationen	Beraun	Aufgabe als Frachtgut und Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1896	Rheinisch-Westphälisch-Oesterr.-Ungar. Verbands-Gütertarif, Theil II, Heft 2 vom 1. August 1893	Verschieden	Verschieden	3 Pfennige	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe, welche vom Empfänger bis längstens Ende März 1897 zu bewirken ist	Nebenstehende Ermässigung gilt nur insolange, als der dermalige Tarif in Kraft bleibt
862	Südbahn-Gesellschaft	Eisenbahn Wien-Aspang	Quarz und Quarzsand	Schelhlingkirchen und Edlitz	Ternitz	Frachtzahlung mindestens nach dem Ladegewichte der verwendeten Wagen. Auf- und Abladen auf Kosten der Partei	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarife	Verschieden	12 kr.	Verschieden	Im Kartirungswege		
863	Südbahn-Gesellschaft		Baumaterialien und Einrichtungsgegenstände	sämmtlichen cisleithanischen Südbahnstationen	Trento	Sendungen müssen nachweislich für Hôtelbauten in Madonna di Campiglio bestimmt, an die betreffende Bauleitung adressirt sein und mindestens 40 km auf der Südbahn durchlaufen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarif	Variabel	50 Percent Nachlass vom Normaltarife mit einem Minimaleinheitssatze von 0·26 h pro 100 kg u. 1 km bei Sendungen, für welche die Frachtzahlung nach dem Ladegewichte, resp. für 10.000 kg pro verwendeten Wagen erfolgt, dann für Sendungen unter 10.000 kg, insofern für dieselben ein ganzer Wagen zur Verwendung gelangt, unter Zugrundelegung der Frachtberechnung für mindestens 10.000 kg pro Wagen; endlich mit einem Minimaleinheitssatze von 0·32 h pro 100 kg und 1 km bei Sendungen in geringeren Quantitäten		Im Rückvergütungswege	Gegen auf die betreffende Bauleitung als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zngeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
864	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Ziegel (Mauer- und Dachziegel)	Haugsdorf	Wien Nordbahnhof	Zahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen; Auf- und Abladen der Sendungen durch Parteiorgane	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1896	Localtarif vom 1. Jänner 1893	23·5 kr.	21·0 kr.	2·5 kr.	Im Kartirungswege		
865	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Schwefelsäure	Petrowitz	Jedlesee trs. Floridsdorf Wagram	Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1896	Localtarif	kr. 79·1 78·6 75·5	kr. 50·4 50·4 50·4	kr. 28·7 28·2 25·1	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	
			Schwefelsäure und Salzsäure	Petrowitz	Wien Nordbahnhof Marchegg Wien Nordbahn Donau-Uferbahnhof trs.				79·8 76·7 80·6	50·4 50·4 51·4	29·4 26·3 29·2			
866	Oesterr. Nordwestbahn	Betheiligten Verwaltungen	Zucker aller Art zum Export aus dem österr.-ungarischen Zollgebiete	Beraun Pilsen Radotin Taus Zditz	Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz	Bei Aufgabe, resp. Bezahlung der Fracht für den Frachtbrief und Wagen, und zwar für mindestens 10.000 kg	14 Tage nach erfolgter Publication bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1896	Elbeumschlags-Tarif für Westösterreich vom 1. Juni 1893	Pfg. 82 60 65 75 89	Pfg. 61 *) 58 *) 56 *) 70 *) 63 *)	Pfg. 21 2 9 5 26	Im Kartirungswege		*) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten; dieselbe beträgt 10 Pfge. für 100 kg bei Laube, Tetschen/Bodenbach Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag
				Beraun Pilsen Radotin Taus Zditz	Aussig-Landungsplatz				85 64 70 74 90	65 58 61 69 67	20 6 9 5 23			
				Beraun Pilsen Radotin Taus Zditz	Schönpriesen-Umschlag				80 59 60 74 87	60 *) 58 *) 51 *) 69 *) 62 *)	20 1 9 5 25			
				Beraun Pilsen Radotin Taus Zditz	Dresden-Elbkai				118 96 101 111 125	97 94 92 106 99	21 2 9 5 26			
867	Oesterr. Nordwestbahn	Südnorddeutschen Verbindungsbahn	„Pottasche	Smiřitz (S.N.D.V.B.)	Stationen der Strecke: a) Altpaka bis Seidenberg; b) Eisenbrod bis Tannwald; c) Altpaka bis Parschnitz nebst den Flügelbahnen Pelsdorf-Hohenelbe und Trautenau—Freiheit-Johannisbad; d) nach den Stationen Königsban und Liebau	Bei Aufgabe oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen dieser Transporte hat auf Kosten und durch Arbeiter der Partei in der hiefür jeweilig festgesetzten Frist zu erfolgen	Bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1896	Localtarif vom 1. August 1883	Verschieden	Auflassung des Zuschlages zu den Frachtgebühren der Südnorddeutschen Verbindungsbahn	Verschieden	Im Kartirungswege		

1	2	3	4	5	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
										Kreuzer				
868	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Pflastersteine, auch Pflasterplatten, dann Saumsteine aus der Position 8—57 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Krakau	Jaroslau	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Die Sendungen müssen vom Magistrate der Stadt Jaroslau unter der eigenen Adresse bezogen und zur Anlage, bezw. Instandhaltung der städtischen Communicationen verwendet werden. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1896	Localtarif	32	24	8	Im Kartirungswege		
				Tarnopol	Jaroslau				38	30	8			
				Jezierzany	Lemberg	Die Sendungen müssen vom Magistrate der Stadt Lemberg unter der eigenen Adresse bezogen und zur Anlage, bezw. Instandhaltung der städtischen Communicationen verwendet werden			33	25	8			
				Ławoczne	Lemberg				27	19	8			
			Bruchsteine und Schotter der Position 8—58 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Chodorów	Sichow	Die Sendungen müssen zu Reichs-, Landes- oder Bezirks-Strassenbauten bestimmt sein und demzufolge unter der Adresse einer k. k. oder Landes-Strassenbaubehörde bezogen werden			10	6	4			
				Bortniki	Sichow				10	6	4			
869	K.k.St.B.	Betheiligten Eisenbahnverwaltungen	Eilgüter, gewöhnliche	Wien I (K.E.B.)	Lindau	Die einzelnen Colli dürfen das Gewicht von 50 kg nicht übersteigen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1896	Oesterreichisch-Lindau-Vorarlberger Eisenbahnverband	923 kr. ö. W.	534 kr. ö. W.	389 kr. ö. W.	Im Kartirungswege		

Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7	7	8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Angabe der Berichtigung, beziehungsweise Umschreibung derselben	Bemerkungen
26	Nr. 27 vom 7. März 1896	Nr. 566	K. k. General-Direction österr. Staatsbahnen	Buschtěhrader Eisenbahn Südbahn-Gesellschaft Bayerische Staatseisenbahnen	Zucker aller Art, excl. Tranbenzucker (Glykose), Stärkezucker und Bleizucker	Prag (St.B.) k.k.St.B. Prag (Bubna) B.E.B. Prag (Smichow) B.E.B. Smichow	Landek	In der Rubrik 8 „Bezeichnung des Tarifes etc." sind die Worte: „Localtarif, bezw." zu streichen	
						Taus			

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

Landesfürstliche Commissäre

einschliesslich der auf Grund des Gesetzes vom 19. Mai 1874, R.-G.-Bl. Nr. 70, bestellten

Regierungscommissäre.

Bei der Achenseebahn-Gesellschaft: Dr. Carl Weber, Bezirkshauptmann in Salzburg.

Bei der Localbahn Asch-Rossbach: Dr. Carl Freiherr von Banhans, Ministerialsecretär im Eisenbahnministerium.

Bei der Localbahn Auspitz-Stadt Auspitz als Regierungscommissär: Hugo Pulpan, Statthaltereisecretär und Leiter der Bezirkshauptmannschaft in Auspitz.

Bei der Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft: Conrad Prinz Hohenlohe-Schillingsfürst, Bezirkshauptmann in Teplitz.

Bei der Austro-Belgischen Eisenbahn-Gesellschaft: Alfons von Glaser, Ministerialsecretär im Eisenbahnministerium.

Bei der Localbahn Beneschau-Wlaschim: Dr. Carl Freiherr von Banhans, Ministerialsecretär im Eisenbahnministerium.

Bei den Böhmischen Commercialbahnen: Dr. Theodor Haberer, Ministerialrath im Eisenbahnministerium. Stellvertreter: Camill Kuranda, Sectionsrath im Eisenbahnministerium.

Bei der Böhmischen Nordbahn: Johann Filip, Bezirkshauptmann bei der Statthalterei in Prag. Stellvertreter: Friedrich Stadler von Wolfersgrün, Statthaltereirath in Prag.

Bei der Böhmischen Westbahn: Dr. Theodor Haberer, Ministerialrath im Eisenbahnministerium. Stellvertreter: Camill Kuranda, Sectionsrath im Eisenbahnministerium.

Bei der Bozen-Meraner Bahn: Dr. Josef Ritter v. Küchler, Ministerialrath im Eisenbahnministerium. Stellvertreter: Oskar Freiherr v. Pusswald, Ministerial-Vicesecretär im Eisenbahnministerium.

Bei der Brünner Localeisenbahn-Gesellschaft: Max Schön, Statthaltereisecretär in Brünn.

Bei den Bukowinaer Localbahnen: Johann Fekete de Bélafalva, Regierungsrath in Czernowitz.

Bei der Buschtěhrader Eisenbahn: Alois Hofmann, Statthaltereirath in Prag.

Bei der Dampftramway-Gesellschaft vormals Krauss & Comp.: Dr. Carl Ritter Rumler von Aichenwehr, Ministerial-Vicesecretär im Eisenbahnministerium.

Bei der Localbahn Deutschbrod-Humpoletz: Dr. Victor Rudel, Ministerial-Vicesecretär im Handelsministerium.

Bei der Dux-Bodenbacher Eisenbahn: Dr. Eugen Lippich, Sectionsrath i. P. Stellvertreter: Carl Janka, Statthaltereirath in Prag.

Bei der Ersten ungar.-galizischen Eisenbahn: Dr. Max Freiherr v. Buschman, Hofrath bei der General-Inspection der österr. Eisenbahnen.

Bei der Localbahn Fehring-Fürstenfeld: Dr. Eugen Netoličžka, Statthaltereirath in Graz. Stellvertreter: Dr. Siegfried Ritter Manger v. Kirchsberg, Bezirkshauptmann in Graz.

Bei der Friauler Eisenbahn-Gesellschaft: Rudolf von Amberg, Ministerialsecretär im Eisenbahnministerium.

Bei der Localbahn Fürstenfeld-Hartberg (Neudau): Dr. Eugen Netoličžka, Statthaltereirath in Graz.

Bei der Gailthalbahn Arnoldstein-Hermagor: Dr. Robert Sturm, Ministerial-Vicesecretär im Eisenbahnministerium.

Bei der Gaisbergbahn-Gesellschaft: Ludwig Sauter, Hofrath in Salzburg.

Bei der Localbahn Gleisdorf-Weiz: Dr. Eugen Netoličžka, Statthaltereirath in Graz.

Bei der Gmundener Elektricitäts-Actiengesellschaft: Franz Freiherr v. Aichlburg-Labia, Bezirkshauptmann in Gmunden.

Bei der Localbahn Göpfritz—Gross-Siegharts: Josef Freiherr v. Beess-Chrostin, Ministerial-Vicesecretär im Eisenbahnministerium.

Bei der Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbau-Gesellschaft: Josef Schardinger, Oberbergrath bei der Berghauptmannschaft in Wien.

Bei der Localbahn Gr.-Priesen—Wernstadt—Auscha: Dr. Zdenko Ritter von Forster, Ministerialsecretär im Eisenbahnministerium.

Bei der Localbahn Innsbruck-Hall i. T.: Felix Gabos, Statthalterei-Concipist in Innsbruck.

Bei der Kahlenberg-Eisenbahn (System Rigi): Josef An der Lan v. Hochbrunn, Ministerialrath im Handelsministerium.

Bei der Kaiser Ferdinands-Nordbahn: Dr. Emil Hardt, Ministerialrath im Eisenbahnministerium. Stellvertreter: Theodor Hanke Edler v. Hankenberg, Sectionsrath im Eisenbahnministerium.

Bei der Kaschau-Oderberger Eisenbahn als Regierungscommissär: Dr. Wilhelm Leddihn, Sectionschef i. P.

Bei den Kolomeaer Localbahnen: Dr. Rudolf Schuster Edler v. Bonnott, Sectionsrath im Handelsministerium.

Bei der Kremsthalbahn-Gesellschaft: Friedrich Hauer, Hofrath i. P. Stellvertreter: Josef Ritter Schwaiger von Montevento, Statthaltereisecretär in Linz.

Bei der Kuttenberger Localbahn als Regierungscommissär: Heinrich Mahling, Bezirkscommissär in Prag.

Bei der Localbahn Laibach-Stein: Dr. August Weeber, Ministerialsecretär im Eisenbahnministerium.

Bei der Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów): Dr. Theodor Haberer, Ministerialrath im Eisenbahnministerium. Stellvertreter: Dr. Rudolf Schuster Edler von Bonnott, Sectionsrath im Handelsministerium.

Bei der Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn-Gesellschaft: Dr. Theodor Haberer, Ministerialrath im Eisenbahnministerium. Stellvertreter: Dr. Rudolf Schuster Edler v. Bonnott, Sectionsrath im Handelsministerium.

Bei der Leoben-Vordernberger Bahn: Dr. Carl Russ, Statthaltereirath in Graz.

Bei der Localbahn Mähr.-Budwitz—Jamnitz: Dr. Robert Sturm, Ministerial-Vicesecretär im Eisenbahnministerium.

Bei der Mährischen Grenzbahn: Dr. Rudolf Schuster Edler v. Bonnott, Sectionsrath im Handelsministerium.

Bei der Mährisch-schlesischen Centralbahn: Camill Kuranda, Sectionsrath im Eisenbahnministerium. Stellvertreter: Alfons v. Glaser, Ministerialsecretär im Eisenbahnministerium.

Bei der Mährischen Westbahn (Prossnitz-Trübau): Rudolf v. Amberg, Ministerialsecretär im Eisenbahnministerium.

Bei der Localbahn Mori-Arco-Riva am Gardasee: Leopold Freiherr v. Lichtenthurn, Bezirkshauptmann in Bozen.

Bei der Mühlkreisbahn-Gesellschaft: Friedrich Hauer, Hofrath i. P. Stellvertreter: Josef Ritter Schwaiger von Montevento, Statthaltereisecretär in Linz.

Bei der Localbahn von Nakři-Netolitz nach Netolitz als Regierungscommissär: Carl Loula, Statthaltereisecretär in Prag.

Bei der Neutitscheiner Localbahn: Adam Graf Romer, Bezirkshauptmann in Neutitschein.

Bei der Oesterr. Localeisenbahn-Gesellschaft: Dr. August Weeber, Ministerialsecretär im Eisenbahnministerium.

Bei der Oesterr. Nordwestbahn: Dr. Wilhelm Leddihn, Sectionschef i. P. Stellvertreter: Franz X. Freiherr von Buschman, Sectionsrath im Handelsministerium.

Bei der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft: Dr. Eugen Lippich, Sectionsrath i. P. Stellvertreter: Dr. August Weeber, Ministerialsecretär im Eisenbahnministerium.

Bei der Betriebsgesellschaft der Orientalischen Eisenbahnen: Ludwig Wrba, Sectionschef im Eisenbahnministerium.

Bei den Ostgalizischen Localbahnen: Dr. Zdenko Ritter v. Forster, Ministerialsecretär im Eisenbahnministerium. Stellvertreter: Alfred Ressig, Ministerialconcipist im Eisenbahnministerium.

Bei der Ostrau-Friedlander Eisenbahn: Rudolf von Amberg, Ministerialsecretär im Eisenbahnministerium.

Bei der Localbahn Plan-Tachau: Josef Schöpfer, Bezirkscommissär in Tachau.

Bei der Localbahn Postelberg-Laun als Regierungscommissär: Hermann v. Campe, Statthaltereirath und Bezirkshauptmann in Saaz.

Bei der Localbahn Potscherad-Wurzmes: Rudolf Keller, Statthaltereisecretär in Prag.

Bei der Prag-Duxer Eisenbahn: Camill Hoffmeister, Statthaltereirath in Prag. Stellvertreter: Dr. Eugen Lippich, Sectionsrath i. P.

Bei der Localbahn Radkersburg-Luttenberg: Dr. Robert Sturm, Ministerial-Vicesecretär im Eisenbahnministerium.

Bei der Localbahn Reichenau a. K.-Solnitz als Regierungscommissär: Heinrich Mahling, Bezirkscommissär bei der Statthalterei in Prag.

Bei der Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn: Emil Ritter Krticzka v. Jaden, Ministerialsecretär im Handelsministerium.

Bei der Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft: Ludwig Sauter, Hofrath in Salzburg.

Bei der Salzkammergut-Localbahn-Actiengesellschaft: Ludwig Sauter, Hofrath in Salzburg.

Bei der Schlossbergbahn-Gesellschaft in Graz: Dr. Carl Russ, Statthaltereirath in Graz.

Bei der Localbahn Schwarzenau-Waidhofen a. d. Thaya: Oskar Ritter v. Keller, Bezirkshauptmann in Waidhofen a. d. Thaya.

Bei der Localbahn Schwarzenau-Zwettl: Alfons Edler v. Glaser, Ministerialsecretär im Eisenbahnministerium.

Bei den k. k. Staatsbahnen als Regierungscommissär: Dr. Wilhelm Leddihn, Sectionschef i. P.

Bei der Stauding-Stramberger Localbahn: Adam Graf Romer, Bezirkshauptmann in Neutitschein.

Bei den Steiermärkischen Landesbahnen als Regierungscommissär: Dr. Eugen Netoliczka, Statthaltereirath in Graz.

Bei der Steyrthalbahn-Gesellschaft: Hugo Ritter von Hebenstreit, Statthaltereirath und Bezirkshauptmann in Steyr. Stellvertreter: Anton Rossi, Bezirkscommissär in Steyr.

Bei der Localbahn Strakonitz-Winterberg: Dr. Carl Freiherr v. Banhans, Ministerialsecretär im Eisenbahnministerium.

Bei der Südbahn-Gesellschaft: Rudolf Freiherr v. Lilienau, Ministerialrath extra statum des Eisenbahnministeriums, mit Titel und Charakter eines Sectionschefs, Vorstand der General-Inspection der österr. Eisenbahnen. Stellvertreter: Dr. Zdenko Ritter v. Forster, Ministeriath im Eisenbahnministerium.

Bei der Südnorddeutschen Verbindungsbahn: Dr. Wilhelm Leddihn, Sectionschef i. P. Stellvertreter: Franz X. Freiherr v. Buschman, Sectionsrath im Handelsministerium.

Bei der Localbahn von Tłumacz-Palahicze nach Tłumacz als Regierungscommissär: Josef Salamon, Bezirkshauptmann in Tłumacz.

Bei der Ungarischen Westbahn als Regierungscommissär: Dr. Wilhelm Leddihn, Sectionschef i. P.

Bei den Unterkrainer Bahnen: Dr. Zdenko Ritter von Forster, Ministerialsecretär im Eisenbahnministerium.

Bei der Valsugana-Eisenbahn-Gesellschaft: Dr. Wilhelm Leddihn, Sectionschef i. P. Stellvertreter: Dr. Victor Rudel, Ministerial-Vicesecretär im Handelsministerium, und Anton Posselt-Csorich, Bezirkshauptmann in Trient.

Bei der Localbahn Vöcklabruck-Kammer als Regierungscommissär: Dr. Robert v. Welser, Bezirkshauptmann in Vöcklabruck.

Bei der Localbahn Welchau-Wickwitz — Giesshübl Sauerbrunn als Regierungscommissär: Carl Loula, Statthaltereisecretär in Prag.

Bei der Welser Localbahn-Gesellschaft: Carl Binder, Bezirkshauptmann in Wels.

Bei der Eisenbahn Wien-Aspang: Dr. Josef Ritter von Küchler, Ministerialrath im Eisenbahnministerium. Stellvertreter: Oskar Freiherr v. Pusswald, Ministerial-Vicesecretär im Eisenbahnministerium.

Bei den Wiener Localbahnen: Theodor Hanke Edler von Hankenberg, Sectionsrath im Eisenbahnministerium.

Bei der Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn: Rudolf Freiherr v. Lilienau, Ministerialrath extra statum des Eisenbahnministeriums, mit Titel und Charakter eines Sectionschefs, Vorstand der General-Inspection der österr. Eisenbahnen. Stellvertreter: Dr. Carl Ritter Rumler von Aichenwehr, Ministerial-Vicesecretär im Eisenbahnministerium.

Bei den Linien der Wiener Stadtbahn als Regierungscommissär: Dr. Wilhelm Leddihn, Sectionschef i. P. Stellvertreter: Dr. Rudolf Schuster Edler v. Bonnott, Sectionsrath im Handelsministerium.

Bei der Eisenbahn Wittmannsdorf-Leobersdorf-Ebenfurth: Theodor Hanke Edler v. Hankenberg, Sectionsrath im Eisenbahnministerium.

Bei der Localbahn Wodňan-Prachatitz: Dr. Carl Freiherr v. Banhans, Ministerialsecretär im Eisenbahnministerium.

Bei der Localbahn Wotic-Selčan: Heinrich Mahling, Bezirkscommissär bei der Statthalterei in Prag.

Bei der Ybbsthalbahn: Oskar Freiherr v. Pusswald, Ministerial-Vicesecretär im Eisenbahnministerium.

Bei der Zittau-Reichenberger Bahn als Regierungscommissär: Dr. Wilhelm Leddihn, Sectionschef i. P.

Bei der Zvoleňowes-Smečnaer Eisenbahn-Actiengesellschaft: Josef Freiherr v. Beess-Chrostin, Ministerial-Vicesecretär im Eisenbahnministerium.

Bei der Ersten Eisenbahnwagen-Leihgesellschaft: Dr. Josef Ritter v. Küchler, Ministerialrath im Eisenbahnministerium.

Bei der Oesterr. Eisenbahn-Verkehrsanstalt: Dr. Rudolf Schuster Edler v. Bonnott, Sectionsrath im Handelsministerium. Stellvertreter: Dr. Carl Ritter Rumler von Aichenwehr, Ministerial-Vicesecretär im Eisenbahnministerium.

Bei der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft: Max Zerboni di Sposetti, Sectionsrath im Handelsministerium. Stellvertreter: Dr. Alfred Schön, Ministerialconcipist im Handelsministerium.

Bei der Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterr. Lloyd: Ernst Becher, Präsident der Seebehörde in Triest. Stellvertreter: Natalis Ebner v. Ebenthal, Ministerialrath im Handelsministerium, und Dr. Franz Freiherr Strobach v. Kleisberg, Hofrath der Seebehörde in Triest.

Bei der Oesterr. Nordwest-Dampfschiffahrts-Gesellschaft: Dr. Mauriz Rössler, Ministerialsecretär im Handelsministerium.

Bei der Società di navigazione a vapore Trieste-Istria: Dr. Peter Ritter v. Rešetar, Rath der Seebehörde in Triest.

Bei der Dampfkessel-Untersuchungs- und Versicherungs-Gesellschaft: Dr. Alexander Poppović, Ministerial-Vicesecretär im Handelsministerium

Bei der Berufsgenossenschaftlichen Unfallversicherungsanstalt der österreichischen Eisenbahnen: Carl Breisky, Inspector der General-Inspection der österr. Eisenbahnen.

Otto Maass & Sohn, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 49. **Wien, 2. Mai 1896.** **IX. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Kundmachung des Finanzministeriums vom 2. April 1896,*) betreffend die Einschränkung der Befugnisse der Zollamts-Expositur auf dem Ostbahnhofe (vormals Centralbahnhof) der kgl. Ungarischen Staatsbahnen in Budapest.

Nach einer Mittheilung des kgl. ungarischen Finanzministeriums wurde der Wirkungskreis der auf dem Budapester Ostbahnhofe (vormals Centralbahnhof) der kgl. Ungarischen Staatsbahnen aufgestellten Expositur des kgl. ungarischen Hauptzollamtes in Budapest dahin modificirt, dass diese Expositur vom 1. Mai d. J. angefangen ausschliesslich nur zur Zollbehandlung des Reisegepäckes der aus dem Auslande kommenden Reisenden ermächtigt sein wird.

Biliński m. p.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von einem geeigneten Punkte der k. k. priv. Bozen-Meraner Bahn zwischen den Stationen Bozen und Sigmundskron nach Kaltern mit einer eventuellen Fortsetzung zur Station Neumarkt-Tramin der Südbahnlinie Kufstein—Ala.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem Bürgermeister Andreas Freiherrn Di Pauli in Kaltern im Vereine mit der Firma E. Schwarz' Söhne in Bozen die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von einem geeigneten Punkte der k. k. priv. Bozen-Meraner Bahn zwischen den Stationen Bozen und Sigmundskron über Eppan nach Kaltern mit einer eventuellen Fortsetzung von dort über Tramin zur Station Neumarkt-Tramin der Südbahnlinie Kufstein—Ala im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Wien, am 21. April 1896. Z. 2846/I.

*) Enthalten in dem am 9. April 1896 ausgegebenen XXII. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 56.

Elbe-Hafenordnung für Dresden.

Mit 1. März 1896 ist eine neue Hafen- und Uferordnung für die Verkehrs- und Winterhäfen, sowie die eisenbahnfiscalischen Elbeumschlagsplätze in Dresden in Kraft getreten, deren wesentlichste Bestimmungen die folgenden sind:

Einleitende Bestimmungen.

§ 1.

Lage der Umschlagsplätze.

Die in Verwaltung der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen befindlichen Aus- und Einschiffungsplätze in Dresden bestehen aus dem König Albert-Hafen zu Dresden-Friedrichsstadt, der unterhalb seiner Mündung an-

schliessenden Uferstrecke, dem Packhofsquai in Dresden-Altstadt unterhalb der Augustusbrücke von der unteren Grenze des Landungsplatzes der Sächsisch-böhmischen Dampfschiffahrts-Gesellschaft bis zur Marienbrücke, dem Gehege, Aus- und Einschiffungsplatze von der Marienbrücke bis einschliesslich zum Kohleneinschiffungsplatze, dann dem Elbe- und Hafenquai in Dresden-Neustadt von der Marienbrücke abwärts bis an die Werft der Oesterreichischen Nordwest-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

§ 2.

Aufsichtsführung.

Die unmittelbare Leitung und Beaufsichtigung des gesammten Verkehres am Ufer übt an allen Stellen mit Ausnahme von Dresden-Neustadt die Hafenstation, in letzterer die dortige Güterverwaltung aus, während mit der Regelung des Schiffsverkehres der Hafen- und die Ufermeister betraut sind. . . . . . Hinsichtlich der Ueberwinterung der Fahrzeuge liegt die unmittelbare Geschäftsleitung und Aufsichtsführung im König Albert-Hafen dem Hafenmeister, in Neustadt dem Strom-, bezw. Dammmeister ob.

§ 3.

Zweck und Benützung der Anlagen.

Der König Albert-Hafen dient dem Umschlags- und Niederlagsverkehr im Allgemeinen, mit Ausnahme der feuergefährlichen Gegenstände, des Flossholzes und der Kohlen im Thalverkehre. Zum Umschlage von Petroleum, Mineralölen und ähnlichen feuergefährlichen Gegenständen ist in der Hauptsache die Uferstrecke unterhalb der Hafenmündung bestimmt. Das Ein- und Ausladen solcher Gegenstände darf nur in einer Entfernung von mindestens 200 m von der Hafenbrücke erfolgen. Am Packhofsquai dürfen in der Regel nur unter Zoll- und Steuercontrole stehende Güter behandelt werden. Der Gehegeausschiffungsplatz dient im Wesentlichen zum Umschlage von Kohlen, Steinen und anderen zollfreien Rohstoffen. Kohlen dürfen nur über besondere Genehmigung der kgl. Staatseisenbahn-Verwaltung und nur auf den von dieser bestimmten Plätzen ein- und ausgeladen werden. Ebenso ist auch das Anlegen von mit Kohlen beladenen Schiffen erst nach Ertheilung einer solchen besonderen Erlaubniss zulässig. Die erforderliche Entscheidung trifft für Dresden-Neustadt die Betriebs-Oberinspection Leipzig II, im Uebrigen die Betriebs-Oberinspection Dresden-Altstadt. In Dresden-Neustadt werden Güter aller Art, im Besonderen auch Petroleum u. s. w., letzteres jedoch nur am Elbequai ausserhalb des Hafens, nicht aber Flossholz umgeschlagen. . . .

Bestimmungen für die Schiffahrtsdauer.

§ 5.

Ein- und Auslaufen der Fahrzeuge.

Das Ein- und Auslaufen in den und aus dem Hafen ist nur während der Tageszeit, welche 30 Minuten vor Sonnenaufgang beginnt und 30 Minuten nach Sonnenuntergang endet, gestattet und wird vom Hafenmeister und durch Signale geregelt. Hiebei sind die gegebenen Anordnungen und die Signale unbedingt zu beachten. Das Einlaufen in den Hafen ist verboten, sobald auf dem an der Hafenspitze aufgestellten Signalmaste ein roth- und gelbgestreifter Ball aufgezogen ist. Die Hafeneinmündung ist ohne Aufenthalt zu durchfahren. Dampfer dürfen nur mit Genehmigung des Hafenmeisters und unter verminderter Geschwindigkeit im Hafen verkehren. Fahruntüchtige Schiffe dürfen in den Hafen nicht einlaufen. Das Aufstellen der angemeldeten, aber nicht ladebereiten Fahrzeuge im Hafen und an den übrigen Uferplätzen, sowie das Aufrichten der Schiffsmasten im Hafen unterliegt ebenfalls der Genehmigung des Hafenmeisters.

§ 6.

Anmeldung und Anlegung der Fahrzeuge.

Jeder Schiffsführer hat vor der Einfahrt in den Hafen, bezw. vor dem Anlegen an die Ladeplätze sein Fahrzeug an die dazu bestimmten, durch Tafeln bezeichneten Stellplätze zu bringen und sich hierauf bei dem Hafenmeister, bezw. bei dem betreffenden Ufermeister anzumelden, wobei auch der jeweilige Tiefgang des Fahrzeuges anzugeben ist. Gleichzeitig sind vom Schiffsführer die Schiffsanmeldung in doppelter Ausfertigung, das Schiffs- und Schifferpatent, sowie die in seinem Besitze befindlichen Begleitpapiere abzugeben und letztere auf der Anmeldung zu vermerken. Erst hierauf hat der Schiffsführer sein Fahrzeug an die ihm vom zuständigen Hafen- oder Ufermeister zugewiesene Uferstelle, welche er eigenmächtig nicht wechseln darf, anzulegen und zu befestigen.

§ 7.

Reihenfolge der Anlegung.

Diese richtet sich nach der Anmeldung und Ankunft der Fahrzeuge und wird unter Eintragung der Ordnungsnummer des Schiffsregisters dem Schiffer auf der Anmeldung bescheinigt. Hält der Schiffer die Reihenfolge nicht ein, so geht er seines Anspruches auf diese verlustig. Kommen mehrere Fahrzeuge zu gleicher Zeit und werden gleichzeitig angemeldet, so haben die zu Berg kommenden den Vorrang vor den zu Thal kommenden. Bei den in demselben Schleppzuge ankommenden Schiffen bestimmt sich die Reihenfolge nach der Reihe im Schleppzuge, wobei diejenigen, welche dem Dampfer zunächst sind, den Vorrang haben. Hat der Schleppzug doppelte Reihe, so hat das dem Ufer zunächst gehende Schiff den Vorrang vor dem neben ihm nach der Stromseite zu angehängten. Ausladungen gehen in der Regel den Einladungen vor.

§ 8.

Ausnahmen in der Reihenfolge des Anlegens

werden nur in dringenden Fällen zugelassen, insbesondere für den regelmässigen Eilgüterverkehr, für dem Verderben ausgesetzte Güter, bei Aus- und Einladung einzelner Stückgüter, bei Havarien und in sonstigen Nothfällen.

§ 9.

Feuergefährliche Ladungen.

Fahrzeuge mit feuergefährlichen Gegenständen dürfen nicht in dem Hafen anlegen, sondern erhalten besondere Ausschiffungsplätze an den hiefür bestimmten Uferstrecken. Die Ein- und Ausladung von Explosivstoffen ist an eine besondere Genehmigung gebunden.

§ 10.

Hilfeleistung beim An- und Ablegen.

Beim An- und Ablegen der Fahrzeuge haben sich die Schiffer gegenseitig Hilfe zu leisten und hiebei die an sie ergehenden Weisungen des Hafen- oder Ufermeisters zu beachten.

§ 11.

Festmachen der Fahrzeuge.

Alle Fahrzeuge sind an den vorhandenen Befestigungsvorrichtungen derart verlässlich zu befestigen, dass auch bei heftigem Sturmwinde Gefahren nicht zu befürchten sind. Das Befestigen an Eisenbahnschienen, Brücken, Krahnen, Laternenpfählen, Schuppen u. dgl. ist verboten. Anker dürfen im Hafen nur in Nothfällen ausgeworfen werden.

Werden im Hafen Anker oder solche Gegenstände, welche der Schiffahrt gefährlich werden können, verloren, so ist sofort dem Hafenmeister Meldung zu machen und dessen weiteren Anordnungen Folge zu leisten. Das Einsetzen eisenbeschlagener Stangen an den Quaimauern oder in die Uferböschungen ist sowie das Betreten der Böschungen ausserhalb der dazu bestimmten Treppen und Wegeanlagen untersagt. Ebenso dürfen Uferränder und Leinpfade weder beschädigt noch mit Materialien, Gütern oder sonstigen Gegenständen belegt und versperrt werden.

§ 12.

Ablegen der Fahrzeuge.

Entladene oder dem jeweiligen Wasserstande gemäss vollbeladene Fahrzeuge haben ihre Anlegeplätze ohne Verzug zu verlassen. Fahrzeuge, welche unmittelbar nach ihrer Entladung wieder beladen werden sollen, haben sich neu anzumelden. Fahrzeuge, welche nicht im Aus- oder Einladen begriffen sind, können, wenn sie den Verkehr behindern, von den Uferplätzen und aus dem Hafenbereiche weggewiesen werden. . . . .

§ 13.

Aus- und Einladen der Schiffsgüter hat in der Regel unmittelbar nach dem Anlegen, bei nachträglicher Ertheilung des Arbeitsauftrages aber binnen längstens sechs Stunden zu beginnen und während der festgesetzten Arbeitszeit ohne Unterbrechung stattzufinden, widrigenfalls Ablegung und Zurückstellung in der Reihenfolge eintreten kann. Letzteres gilt auch dann, wenn nach dem pflichtmässigen Ermessen des zuständigen Hafen- und Ufermeisters Saumseligkeit im Aus- oder Einladen oder Mangel an Arbeitskräften im Schiffe vorliegt. Ueberladungen von Bord zu Bord dürfen an den Uferplätzen in der Regel nicht stattfinden, können aber vom Ufer- oder Hafenmeister ausnahmsweise gestattet werden. Wird hiebei ein Theil des Uferlandes dem übrigen Verkehre entzogen, so ist für die umgeladenen Güter das Ufergeld zu zahlen.

§ 14.

Arbeitszeit und Arbeitsleistung.

Die Arbeitszeit richtet sich nach den Bestimmungen des deutschen Eisenbahn-Gütertarifes, dem Binnengütertarife der kgl. Sächsischen Staatsbahnen, den Anordnungen der Zoll- und Steuerbehörde und wird durch Anschlag bekannt gemacht. In besonders dringlichen und Nothfällen können auf Anordnung oder mit Genehmigung der zuständigen Behörden auch ausserhalb der festgesetzten Arbeitszeiten, sowie während der Nacht, an Sonn- und Feiertagen Aus- und Einladungen vorgenommen werden. Die Behandlung der Güter zwischen Schiff (Ufer) einerseits und Eisenbahnwagen, Lagerräumen, Lagerplätzen und Rollgeschirr andererseits, die Verführung der unter Zoll- oder Steuercontrole befindlichen Güter innerhalb der Bergeschuppen erfolgt durch einen bahnseitig gestellten Ladeunternehmer gegen Entrichtung der tarifmässigen Gebühren. Die Arbeitsleistungen des Unternehmers bestimmen sich in der Regel nach der Reihenfolge der mit dem Eingangsvermerk zu versehenden schriftlichen Anträge der Auftraggeber. Diese Anträge können bei Ausladung von Schiffen mit der Anmeldung verbunden werden. Die Anträge sind doppelt auszufertigen; ein Exemplar wird abgestempelt dem Auftraggeber zurückgegeben. Ausnahmen von der Behandlung der Güter durch den bahnseitigen Unternehmer unterliegen der Genehmigung der Staatseisenbahn-Verwaltung. . . . . Der Auftraggeber hat Vorsorge zu treffen, das die beanspruchten Arbeitsleistungen ohne Aufenthalt erledigt werden können. . . . . Die Behandlung der Güter im Schiffe ist lediglich Sache des Schiffers.

§ 15.

Benützung der Krahne.

Für das ordnungsgemässe Anhängen und Abnehmen der Güter im Schiffe haftet der Schiffer für sich und seine Leute. . . . . Für die Folgen unrichtiger Gewichtsangaben Seitens der Auftraggeber, sowie des unrichtigen oder unvorsichtigen Anhängens ist die Staatseisenbahn-Verwaltung nicht verantwortlich, für die Schäden durch Zerreissen von Ketten und Schlingen nur insoweit, als sie ein nachweisbares Verschulden trifft. . . . .

§ 16.

Niederlagen der Güter in Bergeschuppen und auf Lagerplätzen.

Die Lagerung von Gütern ist sowohl im Freien wie in den Bergeschuppen nur vorübergehend und nur an den von der Staatseisenbahn-Verwaltung besonders angewiesenen Plätzen gestattet. . . . .

§ 17.

Ufergeld.

Für sämmtliche aus- oder eingeschiffte Güter mit Ausnahme der Heizkohlen für den Dampferbetrieb ist das tarifmässige Ufergeld zu entrichten.

§ 18.

Feststellung der Gebühren.

Hiezu dienen die Schiffsanmeldungen und Arbeitsaufträge. Bei unrichtigen Angaben in den ersteren ist die Verwaltung berechtigt, die Schiffs- und Schifferpatente und unter Umständen auch die betreffenden Ladungspapiere zurückzubehalten oder nur gegen genügende Sicherstellung auszufolgen. Bei Unrichtigkeiten in den sonstigen Arbeitsaufträgen haftet das Gut. . . . .

§ 20.

Haftung.

Für entlöschte Güter haftet die Staatseisenbahn-Verwaltung allgemein nur dann, wenn diese von ihr auf Grund von Bahnfrachtbriefen speciell übernommen wurden, sonst haftet sie bei den in die Bergeschuppen übernommenen Gütern nur für die richtige Stückzahl, sofern sie nicht ein nachweisbares Verschulden ihrer Leute oder anderer Personen, deren sie sich bei ihren Arbeiten in den Schuppen bedient, trifft; sie haftet nicht für Gewichtsverluste, Beschädigungen oder Verderb, Feuers- und Wassergefahr. . . . .

Ueberwinterung.

§ 21.

Anmeldung.

Jeder Eigenthümer oder Führer eines zur Ueberwinterung in den Hafen zu bringenden Fahrzeuges hat sich ebenfalls beim Hafenmeister anzumelden und dabei zu erklären, ob er die Hafengebühren im voraus für die ganze Winterperiode oder nachträglich für jeden Tag der Hafenbenützung entrichten will. Ueber diese Anmeldung und Erklärung, an welche der Schiffer gebunden bleibt, wird ihm, falls die Aufnahme des Fahrzeuges nach den Bestimmungen dieser Ufer- und Hafenordnung zulässig ist, ein mit fortlaufender Nummer, seinem Namen, der Bezeichnung und Tragfähigkeit des Schiffes versehener Anmeldeschein ausgehändigt.

§ 22.

Ausweis des Schiffers.

Der Schiffer hat sich ferners unter Vorzeigung des Schiffer- oder Schiffspatentes als Eigenthümer oder Führer des betreffenden Fahrzeuges auszuweisen.

§ 23.

Platzanweisung und Bezahlung des Hafengeldes.

Wird die Genehmigung zur Bergung des Schiffes im Hafen durch Aushändigung des Anmeldescheines ertheilt, so ist das Schiffspatent bei dem Hafenmeister niederzulegen, der Anmeldeschein aber an die auf demselben bezeichnete Cassenstelle abzugeben und hiebei, wenn die Gebührenentrichtung für die ganze Winterperiode gewählt wurde, der Hafenzins im voraus zu erlegen. Der Schiffer erhält gegen Abgabe des Anmeldescheines eine mit gleichlautender Nummer versehene Aufnahmskarte, welche beim Hafenmeister vorzuzeigen ist, worauf dieser einen Platz für das betreffende Fahrzeug anweist. Fahrzeuge, welche den Hafenzins nachträglich nach Tagen bezahlen, haben denselben vor dem Auslaufen zu entrichten.

§ 24.

Anerkenntniss des Schiffers.

Durch Niederlegung des Schiffspatentes und Annahme der Aufnahmskarte unterwirft sich der Eigenthümer oder Führer des Fahrzeuges zugleich allen in Bezug auf den Hafen als Ueberwinterungsstelle geltenden Bestimmungen.

§ 25.

Bergungsvorrang.

Bei der Bergung im Hafen während der Ueberwinterung haben alle diejenigen Fahrzeuge, welche bei Eintritt der Einwinterung des Stromes am Ufer aus- oder einladen, den Vorrang; die Anmeldung derselben hat jedoch rechtzeitig zu erfolgen. Können die Fahrzeuge zu diesem Zwecke nicht mehr ans Ufer gelangen, so haben die Eigenthühmer oder Führer der entlang des Ufers liegenden Fahrzeuge das Ueberladen, sowie die Errichtung von Stegereien etc. zu dulden. . . . .

§ 26.

Einlaufen der Fahrzeuge. Platzanweisung.

Das Einlaufen der Fahrzeuge hat in der Reihenfolge der Anmeldung zu geschehen. Der angewiesene Platz darf ohne Genehmigung des Hafenmeisters nicht verlassen werden. . . . .

§ 28.

Befestigung der Fahrzeuge und Haftung.

Während der Ueberwinterung dürfen die Fahrzeuge nicht die Anker an den Steven oder Kaffen hängen lassen. Jedes Fahrzeug muss an den vorhandenen Schiffsringen und Schiffshaltern so befestigt werden, dass es die für den Schiffsverkehr offen zu haltende Fahrstrasse nicht verlegt und auch beim Ausbruche eines heftigen Sturmes keine Gefahr für die anderen Fahrzeuge hervorrufen kann. Dem Hafenmeister obliegt die Prüfung und Entscheidung über die Art und Weise der Befestigung der Fahrzeuge. Für etwaige Beschädigung der im Hafen befindlichen Fahrzeuge und ihrer Ladung bei Brand, Sturm, Hochwasser, Eisgang, beim Aufeisen leistet der Staatsfiscus keinen Ersatz.

§ 29.

Aufeisung.

Die Aufeisung und Entfernung des Eises ist nach Anweisung des Hafenmeisters vorzunehmen. Die erforderlichen Mannschaften und Geräthe haben die Besitzer oder Führer der überwinternden Fahrzeuge nach erlassener Aufforderung unentgeltlich zu stellen, und zwar für leere Schiffe bis zu 3000 Ctr. Tragfähigkeit je einen, sonst je zwei Mann. Auch sind alle Mannschaften der überwinternden Fahrzeuge verpflichtet, nach Anweisung des Hafenmeisters beim Abstellen der Fahrzeuge sich lagenweise zu unterstützen. Im Unterlassungsfalle ist der Hafenmeister berechtigt, auf Kosten des betreffenden Schiffseigners zur Erledigung der Arbeit andere Mannschaften heranzuziehen. . . . .

§ 31.

Auslaufen der Fahrzeuge.

Vor dem Auslaufen, welches nach den Anweisungen des Hafenmeisters zu erfolgen hat, hat sich der Schiffseigner oder Führer bei demselben zu melden, sein Schiffspatent gegen Abgabe der Aufnahmskarte und Nachweis der Bezahlung der Hafengebühr in Empfang zu nehmen.

Allgemeine Bestimmungen.

§ 32.

Bewachung der Fahrzeuge.

Jedes im Hafen oder am Ufer befindliche Fahrzeug muss unter Aufsicht eines zuverlässigen schiffahrtskundigen Mannes stehen, welcher insbesondere während der Ueberwinterung als Wächter vom Schiffsführer zu bestellen ist; derselbe muss auf dem Schiffe wohnen und hat im Allgemeinen für dessen Sicherheit Sorge zu tragen und den Anordnungen des Hafenmeisters allenthalben nachzukommen. Der Hafenmeister kann die Annahme eines Wächters auch für mehrere, jedoch höchstens für vier beisammenliegende unbeladene Fahrzeuge gestatten, ist jedoch auch berechtigt, unzuverlässige Wächter sofort zu entlassen und an deren Stelle auf Kosten des Schiffseigners einen anderen Wächter zu bestellen.

§ 33.

Gebahren mit Feuer und Licht.

. . . .

§ 34.

Verhalten bei Brand.

. . . .

§ 35.

Sonstige die Aufrechthaltung der Ordnung auf dem Fahrzeuge betreffende Bestimmungen.

. . . .

§ 36.

Haftung des Schiffseigners für verursachte Schäden.

In Ansehung der Haftpflicht des Schiffseigners für die Schäden, die durch ihn oder seine Leute durch Nichtbeachtung geltender Bestimmungen oder gegebener Anweisungen oder durch Nachlässigkeit oder Unvorsichtigkeit an den Hafenbauten, Ufern und sonstigen zu den Hafen- und Uferanlagen gehörigen Gegenständen, oder an anderen Fahrzeugen und deren Ladung verursacht werden, haben die Bestimmungen des Binnenschiffahrtsgesetzes vom 15. Juni 1895 analoge Anwendung zu finden.

§ 37.

Betreten der Fahrzeuge.

Dem Hafenmeister und seinem Stellvertreter steht das Betreten und die Untersuchung der Fahrzeuge zu jeder Stunde des Tages und der Nacht zu.

§ 38.

Uebergang über die Fahrzeuge.

Den Uebergang über sein Fahrzeug Seitens der Mannschaft der nachbarlich gelegenen Fahrzeuge muss sich jeder Schiffer gefallen lassen, auch zur Erleichterung desselben Laufbretter legen und erhalten.

§ 39.

Reinhaltung des Hafen- und Quaigebietes.

. . . .

§ 40.

Verkehr im Hafen- und Uferbereiche.

. . . .

§ 41.

Beschwerden

über das Personal der Hafen- und Uferverwaltung und deren Anordnungen sind in Ansehung des Hafenmeisters bei der kgl. Strassen- und Wasserbau-Inspection, im Uebrigen bei der aufsichtsführenden Dienstesstelle, und in weiterer Folge bei der zuständigen Betriebs-Oberinspection oder der kgl. General-Direction der Sächs- Staatsbahnen anzubringen.

§ 42.

Strafbestimmungen.

Zuwiderhandlungen gegen vorstehende Bestimmungen, sowie gegen die vom Hafen- und Ufermeister, bezw. Dammmeister oder deren Stellvertreter, oder von den Vorständen der aufsichtführenden Dienststellen und deren Stellvertreter innerhalb ihrer Zuständigkeit erlassenen Anordnungen werden unbeschadet der Bestrafung auf Grund der etwa sonst einschlagenden Gesetzgebung, bezw. auf Grund von § 366, Abs. 10 des Reichsstrafgesetzbuches mit Geldstrafe bis zu 60 Mk. oder mit Haft bis zu 14 Tagen bestraft. Für das Strafverfahren ist die kgl. Amtshauptmannschaft Dresden-Neustadt zuständig.

§ 43.

Haftung für Kosten.

Für die Ordnungsstrafen, sowie für etwaige aus den in dieser Hafen- und Uferordnung vorbehaltenen Massnahmen im Interesse der Schiffahrt den Behörden und ihren Organen entstandenen Kosten haftet

1. der Schiffseigner für seine Schiffsmannschaft, insofern gegen diese weder die erkannte Geldstrafe, noch die subsidiarisch eintretende Freiheitsstrafe vollstreckt werden kann;
2. das Schiff für den Schiffseigner;

auch erfolgt die Aushändigung der niedergelegten Schiffspapiere erst nach Berichtigung der verwirkten Strafen und etwa verursachten Kosten.

Inland.

Parlamentarisches.

In der 76. Sitzung des Herrenhauses vom 28. April referirt Freiherr von Czedik für die Budgetcommission über die Regierungsvorlage, betreffend weitere Bestimmungen über die Ausführung öffentlicher Verkehrsanlagen in Wien. Diese Vorlage wird ohne Debatte in zweiter und dritter Lesung zum Beschlusse erhoben.

In der 484. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 28. April ergreift das Wort

Eisenbahnminister Ritter von Guttenberg:

Die Herren Abgeordneten Dr. Gessmann und Genossen haben in der Sitzung vom 21. April d. J., anknüpfend an die sich in Folge der Neuorganisation der Staatseisenbahn-Verwaltung ergebenden Versetzungen im Personale der Einnahmen-Controle der k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen, die Anfrage an mich gerichtet, ob ich geneigt bin, mir die diesfälligen Versetzungsacte vorlegen zu lassen und dieselben, soweit sie den Grundsätzen der Gerechtigkeit und Billigkeit widersprechen, rückgängig zu machen.

In Beantwortung dieser Anfrage erlaube ich mir, vorauszuschicken, dass vor Allem die in der Interpellation enthaltenen Daten über die Zahl der in die Provinz zu versetzenden Beamten einer Richtigstellung bedürfen.

Der dermalige Stand der Abtheilung für Einnahmen-Controle bei der aufzulassenden General-Direction der Oesterreichischen Staatsbahnen umfasst heute an Beamten, Diurnisten und Manipulantinnen insgesammt 235 Köpfe, von welchen 108 von Wien wegversetzt werden müssen.

Die Anzahl der für die Provinz bestimmten Bediensteten der Controle übersteigt daher nicht, wie behauptet wurde, drei Vierttheile des gedachten Standes, sondern wird nicht einmal die Hälfte desselben erreichen.

Ich glaube dies auch darum hervorheben zu sollen, weil diese Ziffern an und für sich, wenn man bedenkt, dass die Geschäfte der eigentlichen Einnahmen-Controle mit Rücksicht auf ihren rein localen Charakter zur Gänze auf die einzelnen Directionsbezirke aufgetheilt werden mussten, den Beweis liefern, dass schon bei Festsetzung des aufzutheilenden Standes die weitestgehende Schonung des betroffenen Personals im Auge behalten wurde.

Was die Auswahl der zu versetzenden Beamten anbelangt, so sind in dieser Richtung endgiltige Verfügungen bisher noch nicht erlassen.

Jeder einzelne Versetzungsact bleibt jedoch meiner persönlichen Entscheidung vorbehalten, und wird diese Entscheidung nur nach peinlicher Abwägung aller für und wider sprechenden dienstlichen und persönlichen Gründe getroffen werden.

Wesentlich kommt jedoch hiebei in Betracht, dass es einerseits nothwendig ist, den Directionen mit den ihnen übertragenen Geschäften auch die erforderliche Anzahl von in diesen Geschäften bewanderten Beamten hinauszugeben, und dass andererseits auch die Auswahl derselben für den leitenden Centraldienst in erster Linie nach ihrer Verwendung und Verwendbarkeit getroffen werden muss.

Die Rücksichtnahme auf die privaten Verhältnisse der Bediensteten muss daher ihre Grenze in den Erfordernissen für die Sicherstellung der klaglosen Weiterführung des Dienstes finden.

Ich habe indessen die Anordnung getroffen, dass schon bei Erstattung der Versetzungsvorschläge darauf gesehen werde,

dass auf ältere verheiratete Bedienstete, insbesondere solche mit schulpflichtigen Kindern, nur dann gegriffen werde, wenn der Bedarf auf keine andere Weise gedeckt werden kann.

Das hohe Haus wolle die Versicherung entgegennehmen, dass ich bei Lösung dieser und der ähnlichen, sich durch die Einführung der neuen Organisation ergebenden, das Wohl des Personals berührenden Fragen nicht nur streng gerecht, sondern auch mit wohlwollendster Rücksichtnahme auf die persönlichen Verhältnisse der Bediensteten vorgehen werde.

In der 485. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 29. April interpelliren die Abgeordneten Vincenz Hofmann und Genossen den Herrn Eisenbahnminister wegen der durch die Einführung des neuen Frachtentarifes auf den Staatsbahnen im westlichen Böhmen, namentlich bezüglich der Braunkohlenfrachten aus dem Brüx-Duxer Kohlengebiete geschaffenen Ungleichheiten, welche von den Industriellen und Privaten, inbesondere im Bezirke Mies, als ein schweres Unrecht empfunden würden.

Die in der Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 24. Apri 1896 von den Abgeordneten Pernerstorfer und Genossen an Seine Excellenz den Herrn Justizminister und Seine Excellenz den Herrn Eisenbahnminister gerichtete Interpellation lautet:

Die Nummer 69 der in Wien erscheinenden „Arbeiter-Zeitung" vom 10. März l. J. bespricht in einem ausführlichen Artikel unter der Ueberschrift; „Die Südbahn und ihre verunglückten Arbeiter" das Vorgehen der Verwaltung der k. k. privilegirten Südbahn-Gesellschaft gegenüber jenen Arbeitern, welche im Dienste dieser Gesellschaft durch Betriebsunfälle zu Krüppeln wurden. In diesem Artikel wird unter Hinweis auf zahlreiche bestimmte Fälle dargethan, dass die Direction der Südbahn die im Gesetz begründeten Entschädigungsansprüche der Verletzten unter nichtigen Vorwänden abweist und dieselben zu Processen zwingt, welche durch alle möglichen Processchicanen lediglich zu dem Zwecke hinausgezogen werden, um die mittellosen Krüppel zu einem für sie nachtheiligen Vergleiche zu zwingen. Ueber die Art der Processführung der Südbahn werden unter Anführung von Stellen aus den Processacten unerhörte Details vorgebracht, welche allen Begriffen von Recht und Menschlichkeit Hohn sprechen und von einer ganz ungewöhnlichen Brutalität der leitenden Organe der Südbahn-Gesellschaft zeugen.

Es wird aber auch in diesem Artikel die Südbahn-Direction geradezu des Betruges beschuldigt, begangen an den Arbeiterkrüppeln anlässlich der Abfertigung ihrer Ansprüche, indem die Gesellschaft sich über die unverhältnissmässig geringen Ausgleichsbeträge Quittungen unterfertigen lässt, über deren Inhalt und Rechtswirkungen die verunglückten Arbeiter in Irrthum geführt oder doch in Irrthum belassen werden.

Obwohl die Südbahn-Direction in dem Artikel selbst in nicht misszuverstehender Weise zur Einbringung einer Ehrenbeleidigungsklage gegen die „Arbeiter-Zeitung" aufgefordert wird, hat die Direction nicht einmal eine Berichtigung eingesendet, geschweige denn in der gesetzlichen Frist die Klage eingebracht, offenbar weil sie den Wahrheitsbeweis fürchtet.

Durch ein derartiges Vorgehen einer auf Gewinn berechneten Privatunternehmung wird nicht nur das allgemeine Rechtsgefühl verletzt, sondern auch der Eisenbahnbetrieb gefährdet.

Denn derselbe fordert von allen beim Verkehre beschäftigten Personen Unerschrockenheit, Opferwilligkeit, Hintansetzung der Rücksicht auf die eigene Person im Interesse des Dienstes, welche Eigenschaften der Südbahn-Bediensteten durch das in dem Artikel gebührend gebrandmarkte Vorgehen der Südbahn-Direction nicht nur nicht gefördert, sondern im Keime erstickt werden.

Die Unterzeichneten richten daher an die Herren Minister die Anfrage:

„1. Sind den Herren Ministern die in dem erwähnten Artikel besprochenen Thatsachen bekannt?

2. Gedenkt der Herr Justizminister die ihm unterstehende Staatsanwaltschaft zum pflichtgemässen Einschreiten gegen die Verwaltung der Südbahn-Gesellschaft zu beauftragen, zugleich aber an die Civilgerichte die erforderlichen Weisungen wegen rascherer Durchführung der bezüglichen Entschädigungsprocesse zu erlassen?

3. Was gedenkt der Herr Eisenbahnminister zu thun, um das schwer gefährdete öffentliche Interesse an einem gesicherten Eisenbahnverkehre zu wahren und den in diesem Verkehre beschäftigten Personen eine menschenwürdige Behandlung im Falle ihrer Verunglückung zu sichern?"

In der Sitzung des Eisenbahnausschusses vom 28. April interpellirt zunächst Abg. Dr. Nitsche den Herrn Eisenbahnminister wegen baldiger Vorlage des Gesetzes über die im Jahre 1896 sicherzustellenden Localbahnen.

Eisenbahnminister Ritter von Guttenberg

beantwortet diese Anfrage dahin, dass die diesjährige Localbahnvorlage im Eisenbahnministerium bereits fertiggestellt ist und nach Vornahme der mit dem anderen betheiligten Ministerium eingeleiteten Berathung, welche für heute angesetzt ist, eingebracht werden wird.

Abg. v. Burgställer erinnert daran, dass der Eisenbahnausschuss vor zwei Monaten dem Subcomité für die zweite Eisenbahnverbindung mit Triest den Auftrag gegeben hat, in möglichst kurzer Zeit darüber zu berichten, leider sei das Comité aber diesem Auftrage bis heute nicht nachgekommen. Die Lage Triests werde eine noch ungünstigere werden, denn es drohe der Ausbau der Vintschgau-Bahn, durch welche das Project der grossen internationalen Linie Venedig—Chur—Basel seiner Realisirung zugeführt würde. Dies würde unter den gegenwärtigen Zuständen für Triest den Todesstoss und für die österreichischen Interessen den grössten Schaden bedeuten.

Abg. Freiherr v. Dipauli bemerkt, dass die Angelegenheit der Vintschgau-Bahn eine Lebensfrage für Tirol sei, insbesondere wegen der enormen Abkürzung der Distanz sowohl nach der Schweiz wie nach Süddeutschland. Redner bedauert es, dass hier die Linie nach Venedig mit in die Debatte gezogen wurde. Die Verbindung mit Venedig wurde bei der Vintschgau-Bahn bisher niemals betont.

Eisenbahnminister Ritter v. Guttenberg

verweist gegenüber der Anfrage des Abg. von Burgstaller auf die eingeleiteten Studien in der Tauernbahn-Angelegenheit, bezüglich welcher bereits die ersten Conferenzen zwischen den Ministerien stattgefunden haben. Bei den ganz bedeutenden Kostensummen, um die es sich handelt, müssen noch eingehende Erhebungen gepflogen werden, namentlich bezüglich der Verkehre, deren Heranziehung ins Auge gefasst wird, da auch in dieser Richtung die Wünsche der Interessenten auseinandergehen. Diese Studien sind noch nicht abgeschlossen. Es war nie in Aussicht genommen, die Vorlagen in dieser Frühjahrssession einzubringen. Die Angelegenheit wird nicht aus dem Auge gelassen werden, und die Regierung wird dann mit einem bestimmten Antrage hervortreten.

Sodann berichtet Abg. Szczepanowski über die Nordwestbahnvorlage. Das vorgelegte Referat führt aus, dass die Einlösung auf Grund der Concessionsbestimmungen sich als sehr wenig vortheilhaft bewiesen hat sowohl für die Actionäre als für den Staat, und die Bestimmungen der Concessionsurkunden vielfach so unklar sind, dass bisher noch keine einzige Bahn concessionsmässig eingelöst worden ist. In dem vorliegenden Falle besteht die einzige Schwierigkeit, dass der Einlösungstermin der A-Linie bereits am 1. Jänner 1896 abgelaufen ist, während die B-Linie erst nach dem 25. Juni 1900 eingelöst werden kann. Um vergleichbare Ziffern zu erhalten, muss man sich dennoch die Einlösung beider Linien als sofort und gleichzeitig vorgenommen denken, wobei für die B-Linie die etwa bis zum Jahre 1901 möglichen Veränderungen berücksichtigt werden müssen.

Bei der A-Linie diente die factische Garantiesumme des Jahres 1895 zum Ausgangspunkte unter Berücksichtigung des Antheiles an der Wiener Verbindungsbahn und der Arbeiterhäuser. Die Ansprüche der Nordwestbahn auf einen ihr günstigeren Modus der Steuerberechnung wurden nicht anerkannt. Dagegen wurde die Frage des zweiten Geleises bei der A-Linie eliminirt Zinsen und Agiogewinn wurden nicht berücksichtigt. Bei der B-Linie dient das Einkommen des Jahres 1894 zum Ausgangspunkt mit Hinzufügung der Arbeiterhäuser, Zinsengewinn nicht berücksichtigt. Es war möglich, auch die Frage des Verkehres und Einkommenzunahme zu eliminiren, da die wahrscheinliche Zunahme des für die Einlösung geltenden fünfjährigen Durchschnittes gegenüber 1894, das ist etwa 588.000 fl., nahezu aufgewogen werden dürfte durch die Rücksichtnahme auf die vorzuschreibende Steuer (340.000 fl. jährlich nach Abzug der zehn steuerfreien Jahre) und die Belastung durch den Bau des zweiten Geleises (176.000 fl. jährlich).

Es ergibt sich somit folgendes Bild:

Garantirtes Netz (Linie A):

Garantie im Jahre 1895	4,487.167 fl.
Antheil an der Wiener Verbindungsbahn	39.000 „
Ertrag der Arbeiterhäuser	18.336 „
zusammen	4,544.503 fl.

Ergänzungsnetz (Linie B):

Betriebsüberschuss im Jahre 1894	3,801.041 fl.
Arbeiterhäuser	13.489 „
zusammen	3,814.530 fl.
Jahresrente zur concessionsmässigen Ablösung der Linien A + B	8,359.033 fl.

Diese Jahresrente ist bis zum Ablaufe der Concession unconvertirbar. Die Actionäre übernehmen die ebenfalls unconvertirbaren fünfpercentigen Obligationen wie auch das vierpercentige Anlehen vom Jahre 1885. Die unter Berücksichtigung der Amortisation im gegenwärtigen Betrage sich für die Actien ergebende Dividende ergibt im Durchschnitte fl. 11·02.

Die Leistungen des Staates auf Grund des Uebereinkommens vom 10. Februar 1896 sind verschieden je nach den drei Etapen, die sich aus dem Uebereinkommen ergeben.

1. Vom Jahre 1896 bis zur Liquidation (spätestens 1901) betragen die Gesammtauslagen 8,563.356 fl. und ergeben im Vergleiche zur concessionsmässigen Einlösung eine Mehrzahlung von jährlich 204.323 fl.
2. Nach der Liquidation (1902) bis zu Anfang der Tilgung (1906) betragen die Gesammtauslagen 8,272.059 fl. oder im Vergleiche zur concessionsmässigen Einlösung eine Minderzahlung von jährlich 86.974 fl.
3. Vom Anfange der Tilgung (1906) ergeben sich Gesammtauslagen von 8,418.121 fl. oder im Vergleiche zur concessionsmässigen Einlösung eine Mehrzahlung von jährlich 59.088 fl.

Dieses Bild wäre jedoch um Vieles zu günstig, da die Tilgungssumme um Vieles grösser sein muss, wenn alle Staatsschuldverschreibungen bis zum durchschnittlichen Concessionsende beider Bahnen getilgt sein sollten. Die Tilgungsquote würde sich in diesem Falle auf 390.660 fl. erhöhen, was die Gesammtauslagen auf 8,662.719 fl. und die Mehrzahlung auf 302.686 fl. bringen würde.

Vorderhand müssen wir mit einer factischen Mehrzahlung von 200.000 bis 300.000 fl. jährlich rechnen, und es bleibt dem Ausschusse zu entscheiden, ob die Vortheile einer sofortigen und gleichzeitigen Einlösung beider Strecken A und B der Nordwestbahn gross genug sind, um einen solchen Entschluss zu rechtfertigen. Vor Allem ist es ein freies Uebereinkommen, welches die vielen strittigen Rechtsfragen umgeht. Bei allen früheren Verstaatlichungen wurde ausnahmslos eine Aufzahlung auf die Actien geleistet, und gleichwie hier wurden grosse Beträge an Garantievorschüssen und Zinsen abgeschrieben. Als entscheidend könnten die verkehrspolitischen Motive angesehen werden. Das einzige Jahr 1896 scheint einen Mehrertrag zu versprechen, welcher die ganze Daraufzahlung mehr als aufwiegen würde. Zudem beherrschen die beiden Linien die kürzeste Verbindung zwischen der Elbe und der Donau, die grösste Export- und Importroute Oesterreichs. Die Nordwestbahn und Elbethalbahn mit 458 Kilometer muss bei den billigen Staatsbahntarifen die längere (540 Kilometer) und mit höheren Tarifen arbeitende Staatseisenbahn-Gesellschaft aus dem Felde schlagen und den Hauptverkehr an sich ziehen. Die noch kürzere Verbindung via Böhmische Nordbahn ist im Längenprofil lange nicht so günstig und führt nicht zu dem bequemsten und grössten der Elbe-Umschlagplätze: Laube. Auch die anderen Routen nach Berlin etc. können es nicht mit dem Anschlusse an die billige Wasserfracht aufnehmen. Allerdings muss berücksichtigt werden, dass durch Anwendung der Staatsbahntarife ein Ausfall von etwa eineinhalb Millionen in den Einnahmen des Nordwestbahnnetzes erfolgen wird. Aber dazu wurden ja die Tarife auf den Staatsbahnen mit Jänner 1896 erhöht, mit einer voraussichtlichen Mehreinnahme von 3½ Millionen, um die Verluste zu decken, welche bei weiteren Verstaatlichungen die Anwendung des Staatsbahnbarêmes in den ersten Jahren mit sich bringen würde.

Wenn die Regierungsziffern, welche die Südnorddeutsche Verbindungsbahn betreffen, nach ähnlichen Principien corrigirt werden, wie dieselben bei der Nordwestbahn zur Anwendung gebracht worden sind, so würde sich durch Streichung von 50.000 fl. Zinsengewinn das Bild etwas ungünstiger stellen, als es in dem Motivenberichte erscheint. Doch muss auf der anderen Seite berücksichtigt werden, dass bei dieser Bahn nicht nur nach 1906 die Staatsschuldverschreibungen, sondern ohne Zeitbestimmung in jedem Augenblicke die vierpercentigen Obligationen convertirbar sind, was eine Aussicht auf einen Gesammt-Convertirungsgewinn von etwa 200.000 fl. jährlich eröffnet.

Schliesslich bemerkt der Referent zu seiner Darstellung, dass das erste Wort in dieser Hinsicht den Abgeordneten derjenigen Länder gehöre, durch welche die zu verstaatlichende Bahn geht. Er ist bereit, die in seinem Exposé enthaltenen Ziffern zu vertreten; der Ausschuss möge dieselben prüfen und in einer Debatte diejenigen Conclusionen fassen, welche er bereit ist, vor dem Hause zu vertreten.

Abg. Kaftan meint, Böhmen habe aus volks- und staatswirthschaftlichen Gründen das grösste Interesse daran, dass die Nordwestbahn verstaatlicht werde. Das geringe Entgegenkommen der Bahn in wirthschaftlicher und verkehrspolitischer Beziehung gegenüber dem Publicum, aber auch der schwerwiegende Umstand, dass durch die Einbeziehung der Nordwestbahn in das Staatsbahnnetz das letztere eine vorzügliche Arrondirung in verkehrspolitischer Beziehung erhalte, machen es begreiflich, dass seine Parteigenossen gewillt sind, selbst grosse Opfer für die Verstaatlichung zu bringen, doch scheinen ihnen die Opfer, welche die Vorlage auferlegt, zu gross zu sein, daher geht ihr Streben dahin, die Vorlage finanziell zu verbessern, sie verlangen daher, dass die Regierung dem Ausschusse eine klare, ziffermässige und vollkommen richtige übersichtliche Zusammenstellung der finanziellen Vortheile und Opfer vorlege. Redner beantragt deshalb, ein Subcomité einzusetzen, welches in einer bestimmten Frist dem Ausschusse Anträge zu stellen haben wird.

Eisenbahnminister Ritter von Guttenberg erklärt sich mit dem Antrage Kaftan auf Einsetzung eines Subcomité einverstanden. Den Standpunkt der Regierung nochmals hervorhebend, erklärt der Herr Minister, dass für die Sorgfalt und Gewissenhaftigkeit des Vorgehens der Regierung schon die Männer bürgen, welche das Uebereinkommen abgeschlossen haben. Die Sache liege im Grunde ja ziemlich einfach. Der Staat hat das Recht, das alte Netz der Nordwestbahn einzulösen. Dabei ergibt sich aber eine Reihe von Fragen, wie die Steuerfrage, die Trennung des Pensionsfonds, die Uebernahme des Personals etc., deren Austragung die Ziffer des Einlösungspreises beeinflusst und sie unter Umständen ungünstig gestalten kann. Die Regierung behält sich vor, im Subcomité das alles näher darzulegen. Der Kaufpreis des Uebereinkommens setzt sich zusammen aus der nach Auffassung der Regierung in minimo zu entrichtenden concessionsmässigen Einlösungsrente für das garantirte Netz und aus dem Entgelt für das freiwillig zu überlassende Elbethalnetz, wobei für letzteres eine kleine Aufzahlung geleistet wird, welcher jedoch alle die werthvollen Compensationen gegenüberstehen, die dem Staate in Gemässheit des Uebereinkommens zufallen, als die Ertragssteigerung bis zum Zeitpunkte der concessionsmässigen Einlösung des Elbethalnetzes, die Rückzahlbarkeit der Staatsschuldverschreibungen, der Gewinnantheil bei der Conversion der fünfpercentigen Prioritätsanlehen. All' das wäre schon eine reichliche Compensation für die geleistete Aufzahlung. Hiezu kommt aber der ungeheure verkehrspolitische Vortheil der gleichzeitigen Erwerbung der Elbethalbahn, welche den Zugang zum Umschlagplatze Laube für die Staatsbahnverwaltung eröffnet. Für diesen Weg bietet weder die Görlitzer Route, noch die Böhmische Nordbahn einen vollwichtigen Ersatz. Andererseits gewährt aber der Besitz der Elbethalbahn dem Staate den Vortheil, auf den Verkehr und den künftigen Einlösungspreis der Staatseisenbahn-Gesellschaft einwirken zu können. Alle anderen Wege nach Laube hätten unter Umständen eine Belastung für den Staat zur Folge. Der Besitz der Elbethalbahn sichert dem Staate eine Verbesserung der Verkehrsquote seines Netzes im Gemeinschaftsverkehre, an welchem derzeit die Staatseisenbahn-Gesellschaft mit 47 pCt., die Elbethallinie mit 23 pCt. und die k. k. Staatsbahnen im Vereine mit der Böhmischen Nordbahn mit 30 pCt. participiren. Der Herr Minister hält es für ausgeschlossen, dass von Seiten der Gesellschaft auf eine Reduction des Kaufpreises, falls eine solche neuerlich angeregt werden sollte, eingegangen werden würde; eher könnte vielleicht, falls die Angelegenheit sich in einer dem Uebereinkommen günstigen Weise entwickelt, eine Verlängerung des Termines, innerhalb dessen die Gesellschaft an das Uebereinkommen gebunden ist, zu erlangen versucht werden. Der Herr Minister schliesst mit der Bitte, den Vertrag einer eingehenden, objectiven Prüfung unterziehen zu wollen, und stellt zu diesem Zwecke die Fachorgane des Ministeriums dem Ausschusse, beziehungsweise dem Subcomité zur Verfügung.

Abg. Freiherr von Dipauli tritt dem Antrage Kaftan's auf Einsetzung eines Subcomité entschieden entgegen. Ein Subcomité könnte nur dazu sein, Aufklärungen entgegenzunehmen. Redner glaubt aber, dass der ganze Ausschuss berechtigt ist, solche Aufklärungen zu erhalten; sollte das Subcomité als Grab des Antrages gedacht werden, dann habe er nichts dagegen, da er diese Vorlage als eine entschieden nicht glückliche bezeichnen müsse. Wenn man den Coursfall der Actien nach der ablehnen-

den Haltung des Parlamentes bei der ersten Lesung berücksichtigt, so dürfte auch dies ein Fingerzeig für den Ausschuss sein, welche Haltung er dieser Vorlage gegenüber einzunehmen hat.

Abg. Sigmund findet die Einsetzung eines Subcomité für nothwendig, schon der mechanischen Schwierigkeiten wegen, die das Vorliegen eines so ungeheuer grossen Materials nothwendig mache.

Abg. Schwab spricht sich dafür aus, dass die Einsetzung des Subcomité erst nach Abschluss der Generaldebatte erfolge. Er tritt den Ausführungen des Herrn Ministers entgegen, ist aber überzeugt, dass dieser die Berechtigung der bezüglich der ungünstigen finanziellen Ergebnisse gemachten Einwendungen anerkennen werde. Nach seinen Berechnungen betrage die Ueberzahlung im Vergleiche mit der concessionsmässigen Einlösung mindestens 500.000 fl. jährlicher Rente. Redner steht auf dem Standpunkte der von der Regierung im September 1895 an die Nordwestbahn und Südnorddeutsche Verbindungsbahn gerichteten Erlässe, wonach nur die beiden garantirten Netze jetzt eingelöst werden sollen.

Der Antrag des Abg. Kaftan auf Einsetzung eines Subcomité wird genehmigt, und werden in dieses Subcomité die Abgeordneten Kaftan, von Kleist, Dr. Russ, Schwab, Dr. Steinwender und Szczepanowski gewählt.

Das Subcomité constituirte sich sofort und wählte Abg. Dr. Russ zum Obmann.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Linie Wien—Eger: Herstellung eines Schleppgeleises: Politische Begehung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Budweis hat die politische Begehung anlässlich des Projectes für die Herstellung eines in km 215·295 der Linie Wien—Eger abzweigenden Schleppgeleises zu dem neuerbauten städtischen Schlachthause in Budweis für den 4. Mai anberaumt. [G.-I.-Z. 7566.]

K. k. Staatsbahnlinie Nieder-Lindewiese—Barzdorf (im Baue befindlich). (Anlage einer Schleppbahn: Politische Begehung und Enteignungsverhandlung.) Die k. k. Landesregierung in Troppau hat die politische Begehung und Enteignungsverhandlung hinsichtlich des Projectes der Firma Stefan Neugebauer & Comp., Kalkgewerkschaft in Setzdorf, für die Anlage einer normalspurigen Schleppbahn von der Station Setzdorf zu ihrer Kalkbrennerei für den 8. Mai anberaumt, und wurde mit der Leitung der Commission der k. k. Bezirkshauptmann Kortüm betraut. [G.-I.-Z. 5958.]

Projectirte Localbahn Sudoměř-Jungbunzlau-Unterbautzen. (Anordnung der Trassenrevision und Stationscommission.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 17. April die k. k. Statthalterei in Prag beauftragt, hinsichtlich des von Dr. J. Slawik und Wenzel Michal in Jungbunzlau vorgelegten generellen Projectes für eine normalspurige Localbahn von der Station Sudoměř der projectirten Localbahn Mšeno-Cetno über Jungbunzlau nach der Station Unterbautzen der Böhmischen Commercialbahnen im Sinne der bestehenden Vorschriften die Trassenrevision in Verbindung mit der Stationscommission einzuleiten. [E.-M.-Z. 1444.]

Projectirte Localbahn Erdweis-Litschau. (Ergebniss der Trassenrevision.) Auf Grund des günstigen Ergebnisses der in der Zeit vom 24. bis 25. Jänner durchgeführten Trassenrevision und Stationscommission bezüglich der von Carl Peter in Litschau projectirten schmalspurigen Localbahn von Erdweis nach Litschau hat das k. k. Eisenbahnministerium die Trasseführung der gedachten Localbahn im Allgemeinen genehmigt. [E.-M.-Z. 1609.]

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Linie Wien—Krakau: Stumpfgeleise in Mähr.-Weisskirchen.) Behufs rascher Abwicklung des Localverkehres wurden am Nordende der Station Mähr.-Weisskirchen ein Wagenaufstellungsgeleise und ein Strassenladegeleise hergestellt. [8. April, Z. 2135.]

Kaschau-Oderberger Eisenbahn. (Arbeitsgeleise in Oderberg.) Auf Grund des Ergebnisses der am 14. Februar durchgeführten politischen Begehung wurde die Herstellung eines provisorischen Arbeitsgeleises von der Station Oderberg zu der von der Firma S. Huldschinsky & Söhne projectirten Eisenhüttenwerksanlage, sowie die Ueberbrückung des Struschkabaches genehmigt. [27. März, Z. 1677/I.]

Oesterr. Nordwestbahn. (Linie Wien—Prag: Umgestaltung der Personenhaltestelle Libitz: (Politische Begehung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Poděbrad hat die politische Begehung anlässlich des Projectes, betreffend die Umgestaltung der Personenhaltestelle Libitz in eine Personen- und Kreuzungsstation, für den 4. Mai anberaumt. [G.-I.-Z. 7669.]

Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn. (Normalpläne für Doppelweichen.) Das von der Südnorddeutschen Verbindungsbahn vorgelegte Normale für eine Doppelweiche des 26 kg schweren Schienensystems der Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn und der Detailplan der zugehörigen Stahlgusskreuzung wurden genehmigt. [E.-M.-Z. 2944.]

Localbahn Zwittau-Polička. (Erweiterung der Anschlussstation Zwittau: Politische Begehung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 2. April die k. k. Statthalterei in Brünn beauftragt, hinsichtlich des Projectes für die Erweiterung der Anschlussstation Zwittau der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft die politische Begehung im Zusammenhange mit der Enteignungsverhandlung einzuleiten und bei anstandslosem Commissionsergebnisse den Bauconsens im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums zu ertheilen. [E.-M.-Z. 2397.]

— Die k. k. Statthalterei in Brünn hat die politische Begehung anlässlich des Projectes für die Erweiterung der Anschlussstation Zwittau der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft für den 5. Mai anberaumt. Als Leiter der Commission wurde der k. k. Bezirkshauptmann Gustav Nischelwitzer bestimmt. [G.-I.-Z. 7559.]

Ausland.

Preussen. (Aenderung von Stationsnamen.) Der an der Bahnstrecke Konitz—Neustettin zwischen den Stationen Konitz und Schlochau gelegene Personen-Haltepunkt Niesewanz erhält vom 1. Mai ab die Bezeichnung „Dt. Briesen".

— (Bahnsteigsperre.) Nach einem Erlasse des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten ist der Zugang zu den abgesperrten Bahnsteigen in einzelnen Fällen ohne Bahnsteigkarte gestattet. Diese Erlaubniss erstreckt sich, abgesehen von dem Dienstpersonale der Bahnen, 1. auf unmittelbare und mittelbare Staatsbeamte und Militärpersonen, die in der Ausübung ihres Dienstes begriffen sind, ferner nach eingeholter Berechtigung von Seiten der kgl. Eisenbahn-Directionen auf Personen, die zu gemeinnützigen öffentlichen Zwecken die Bahnsteige betreten müssen, wie Aufsichtspersonen von Feriencolonien, Abgesandte von Vereinen zur Fürsorge für die weibliche Jugend (sogenannte Bahnhofsmissionen), wenn sie sich in Ausübung ihrer bestimmungsgemässen Thätigkeit befinden; 2. auf die bei Reisen von Mitgliedern des kgl. Hauses zum Empfange befohlenen Persönlichkeiten, sowie die Dienerschaft königlicher oder prinzlicher Herrschaften und deren sonstige Beamte; 3. auf Personen, die mit Eisenbahn- oder Postdienststellen innerhalb der Sperre amtlich zu verkehren haben oder zu den Zügen behufs Aufgabe oder Abnahme von Eil- oder Frachtgut (Milch u. s. w.), aber auch grösserer Poststücke, wie Zeitungspackete, Zutritt haben müssen; 4. auf Personen, welche zu Wohnungs- oder Wirthschaftsräumen, die nur durch die Sperre zugänglich sind, Zutritt wünschen. Die kgl. Eisenbahn-Directionen haben zu bestimmen, wann in den vorbezeichneten Fällen besondere Erlaubnissscheine zu öfterem Gebrauch auszustellen sind.

— (Betriebsüberlassung.) Die Theilstrecke Benau—Christianstadt der Nebenbahn Sorau - Benau - Christianstadt wurde am 1. April von dem Bezirke der Verkehrsinspection in Görlitz ausgeschieden und dem Bezirke der Verkehrsinspection in Glogau zugetheilt.

Personal-Nachrichten.

Seine k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 25. April d. J. dem Hauptcassa-Controlor der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft Carl Fichna und dem Oberingenieur der priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn Eduard Ritter von Löhr das goldene Verdienstkreuz mit der Krone allergnädigst zu verleihen geruht.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Schweizerisch-Oesterreichisch-Ungarischer Transitverkehr.

Aufhebung des Uebernahmetarifes für Getreide etc. von Stationen der Budapest-Fünfkirchener Eisenbahn nach Genf transit (für Frankreich).

Der vom 10. August 1883 giltige Uebernahmetarif für die Beförderung von Getreide etc. zwischen Stationen der Budapest-Fünfkirchener Eisenbahn und Genf transit (für Frankreich) tritt mit 1. Juli 1896 ausser Kraft.

Für das betreffende Verkehrsgebiet werden neue Frachtsätze im Rahmen des Schweizerisch-Oesterreichisch-Ungarischen Transitverkehres zur Einführung gelangen und seinerzeit verlautbart werden.

Wien, am 29. April 1896. [323]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Theil II, Heft Nr. 4 vom 1. October 1895.
Theil II, Heft Nr. 6 vom 1. December 1895.
Einbeziehung der Station Pozsony-Ujváros.

Mit Giltigkeit vom 1. Mai 1896 wird die Station Pozsony-Ujváros der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen für den Wagenladungsverkehr in den Tarif einbezogen.

Die directen Frachtsätze sind durch Anstoss von 3·4 Pfg. für 100 kg an die für Pozsony-Fiokpalyaudvar bestehenden Sätze zu bilden.

Wien, am 29. April 1896. [324]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Theil VI, Heft Nr. 2 vom 1. Jänner 1894.
Aufhebung von Frachtsätzen.

Die Frachtsätze der Abtheilung B des Tarifes für Pflaumen, getrocknete, und Pflaumenmus aus Bosnien und Serbien (Seite 89—91), ferner die zu dieser Abtheilung seither im Verfügungswege eingeführten Frachtsätze treten mit 1. Juli 1896 ausser Kraft, und kommen für derartige Sendungen ab 1. Juli 1896 die Frachtsätze der Abtheilung III des Tarifes zur Anwendung.

Wien, am 29. April 1896. [325]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Kohlenverkehr Böhmen-Werrabahn.

Einbeziehung der Station Schweighof.

Mit Giltigkeit vom 15. Mai 1896 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1896, wird die Station Schweighof der kgl. Eisenbahn-Direction in Erfurt in den vom 1. October 1892 giltigen Tarif für den Kohlenverkehr Böhmen-Werrabahn einbezogen, und zwar mit den um 1 Mark für 10.000 kg erhöhten Frachtsätzen der Station Meeder.

Prag, am 27. April 1896. [326]

Die General-Direction der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn
Namens der betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen.

K. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn. K. k. priv. Südnorddeutsche Verbindungsbahn.

Ausgabe ermässigter Rückfahrkarten nach Wien (Nordwestbahnhof).

In der Zeit vom 15. Mai bis 15. September 1896 gelangen in den untenstehenden Stationen ermässigte Rückfahrkarten mit 21tägiger Giltigkeitsdauer nach Wien (Nordwestbahnhof) unter der Bedingung zur Ausgabe, dass gleichzeitig mit denselben die bereits am 26. April 1896 eingeführten combinirten Rückfahrkarten Wien—Budapest, giltig zur Hinfahrt mit dem Dampfschiffe, zur Rückfahrt mit der Eisenbahn, gelöst werden.

Die Fahrpreise obiger Rückfahrkarten stellen sich wie folgt:

Nach Wien (Nordwestbahnhof) von	Bei Benützung von Schnellzügen I. Cl.	Schnellzügen II. Cl.	Schnellzügen III. Cl.	Personenzügen II. Cl.	Personenzügen III. Cl.
	in Gulden österr. Währung				
Aussig	33.84	20.90	11.35	14.58	8.26
Časlau	23.54	14.50	7.84	10.08	5.76
Deutschbrod	21.34	13.20	7.11	9.18	5.06
Iglau	17.14	10.60	5.72	7.38	4.06
Jungbunzlau	29.84	18.50	9.98	12.78	7.06
Königgrätz	—	—	—	10.98	6.16
Kolin	23.54	14.50	7.84	10.08	5 76
Leitmeritz-Stadt	33.84	20.90	11.35	14.58	8.26
Prag Oe. N. W. B.	25.44	15.60	8.50	10.88	6.16
Reichenberg	28.86	20.14	—	—	—
Sedletz-Kuttenberg	23.54	14.50	7.84	10.08	5.76
Tetschen	33.84	20.90	11.35	14.58	8.26
Znaim	8.54	5.30	2.85	3.68	1.96

Wien, am 29. April 1896. [327]

Directer Personen- und Gepäcksverkehr zwischen Stationen der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen einerseits und den Stationen Karlsbad und Franzensbad der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn andererseits über Brünn—Prag.

Aenderung des Einführungstermines des neuen Tarifes.

Der angeführte, im Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 32 ex 1896, Seite 597, verlautbarte Tarif gelangt nicht am 1. Mai 1896, sondern am **1. Juni 1896** zur Einführung.

Bis zur Einführung des neuen Tarifes verbleibt der bisherige ab 15. Juli 1892 giltige Tarif in Kraft.

Wien, am 29. April 1896. [328]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen

Directer Personen- und Gepäcksverkehr zwischen Oesterreich-Ungarn, Serbien, Bulgarien und der Türkei.

Aenderung des Einführungstermines des neuen Tarifes Heft 1.

Der angeführte, im Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 31 ex 1896, Seite 568, verlautbarte Tarif tritt nicht am 1. Mai 1896, sondern am **1. Juni 1896** in Kraft.

Bis zur Einführung des neuen Tarifes verbleibt der bisherige Tarif vom 1. Jänner 1894 sammt Nachtrag I, sowie der zu diesem Tarife gehörige Anhang vom 1. October 1894 in Wirksamkeit.

Wien, am 29. April 1896. [329]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Temporäre Sistirung des Güterverkehres nach und von der Station Mannersdorf.

Wegen Reconstruction der Leithawerkscanalbrücke wird der Güterverkehr nach und von der Station Mannersdorf der Localbahn Schwechat-Mannersdorf vom 4. bis inclusive 9. Mai 1896 sistirt.

Der Personen-, Gepäcks- und Eilgutverkehr bleibt mittelst Umsteigen, bezw. Umladen an der Arbeitsstelle aufrecht.

Wien, am 30. April 1896. [330]

Sonstige Nachrichten.

Bayerisch-Sächsischer Gütertarif, Heft Nr. 1, vom 1. November 1890. (Ausscheidung der Station Plagwitz-Lindenau.) Am 1. April wurde die Station Plagwitz-Lindenau aus dem Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction Erfurt ausgeschieden und ist vom genannten Tage ab in den Verwaltungsbezirk der kgl. Eisenbahn-Direction Halle übergegangen.

Bayerisch-Sächsischer Gütertarif, Heft Nr. 2, vom 1. Jänner 1891. (Einführung des Nachtrages XXI.) Mit Wirksamkeit vom 1. April ist der Nachtrag XXI zur Einführung gekommen. Derselbe enthält:

I. Aenderung eines Stationsnamens;
II. Ergänzungen des Kilometerzeigers;
III. Aenderungen und Ergänzungen der Stationstariftabellen;
IV. Ergänzungen der Ausnahmetarife, und zwar:
Ausnahmetarif 2 für Artikel der österreichischen Stückgutclasse II,
Ausnahmetarif 3 für Holz des Specialtarifes II u. s. w.,
Ausnahmetarif 6 A für Schleifholz, Schwarten u. s. w.,
Ausnahmetarif 9 für Garne aller Art.

Mitteldeutscher Personen- und Gepäcksverkehr, Tarif vom 1. Mai 1896. (Einführung eines neuen Tarifes.) Mit Giltigkeit vom 1. Mai kam ein neuer Tarif für den Mitteldeutschen Personen- und Gepäcksverkehr zur Einführung.

Durch diesen Tarif werden der bisherige Tarif für den Mitteldeutschen Verkehr vom 1. Juni 1890, sowie die dazu erschienenen Nachträge I—VII, sowie der Tarif für den Ost-deutsch-Oesterreichisch-Bayerischen Personenverkehr, soweit die bayerischen Staatseisenbahnstationen betheiligt sind, aufgehoben.

Die in dem letztgenannten Tarife enthaltenen Fahrpreise und Gepäcksfrachtsätze für den Verkehr mit Breslau haben in den neuen Mitteldeutschen Tarif Aufnahme gefunden.

Thüringisch - Hessisch - Bayerischer Gütertarif vom 1. Jänner 1896. (Ausscheidung der Station Leutzsch.) Am 1. April wurde die Station Leutzsch aus dem Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction Erfurt ausgeschieden und ging vom genannten Tage ab in den Verwaltungsbezirk der kgl. Eisenbahn-Direction Halle über.

Bayerisch - Schweizerischer Gütertarif, Theil II, 1. Heft (Verkehr mit N. O. B.), vom 1. September 1891. (Ermässigte Frachtsätze für Mehlsendungen.) Mit Wirksamkeit ab 1. April sind für Mehlsendungen, welche zu den directen Frachtsätzen des Specialtarifes 1 b abgefertigt worden sind, unter Anderem die nachstehenden ermässigten Frachtsätze im Rückvergütungswege gewährt worden:

Nach	Von Hof	Von Passau
	Frachtsätze in Centimes für 100 kg	
Aarau	286	288
Altstetten	276	277
Amrisweil	216	209
Arbon	216	209
Baden	268	271
Bendlikon-Kilchberg	279	280
Bischofszell	235	228
Brugg	265	269
Bürglen	226	219
Cham	308	309
Frauenfeld	247	240
Horgen	286	287
Kreuzlingen	216	214
Lenzburg	283	286
Luzern	327	327
Müllheim-Wigoltingen	239	232
Oerlikon	269	270
Pfungen-Neftenbach	258	259
Richtersweil	295	291
Rothkreuz	313	314
Seebach	271	271
Steckborn	231	229
Stein a. Rhein	233	230
Thalweil	283	283
Töss	253	254
Wädensweil	292	293
Wallisellen	266	267
Weinfelden	230	223
Wezikon	274	275
Winterthur	251	253
Zürich Hauptbahnhof	273	274
Zürich-Wollishofen	277	279
Zug	304	305

Bayerisch - Schweizerischer Getreideausnahmetarif, Heft 1 (Verkehr mit N.O.B.), vom 1. April 1896. (Neuer Ausnahmetarif.) Am 1. April ist für Sendungen von Getreide, Hülsenfrüchten, Malz und Oelsaaten aus Bayern nach Lindau und Stationen der Schweizerischen Nordostbahn ein neuer Ausnahmetarif in Kraft getreten.

Die Frachtsätze bis Lindau gelten auch für Mühlenfabrikate.

Ostpreussisch-Bayerischer Gütertarif vom 1. Jänner 1892. (Anwendung des Ausnahmetarifes 16 auf Maschinen.) Mit Wirksamkeit vom 1. April ist der Ausnahmetarif 16 für Eisen und Stahl etc. im Verkehre mit Stettin auch auf Maschinen allgemein zur Anwendung gekommen. Es sind daher im Artikelverzeichniss unter I, Ziffer 1, die Worte „ausschliesslich Maschinen, dagegen:
Im Falle der Ausfuhr über See nach ausserdeutschen Ländern einschliesslich der deutschen überseeischen Colonien auch Maschinen“
zu streichen.

Schlesisch-Süddeutscher Verbandsgütertarif, Theil II, Heft Nr. 1 (Verkehr mit Bayern), vom 1. Juni 1892. (Ausscheidung der Stationen Hirschfelde und Ostritz.) In Folge Ueberganges der Linie Zittau—Nikrisch (excl.) der kgl. Preussischen Staatsbahnen in den Besitz des sächsischen Staates sind mit Wirksamkeit vom 1. April die Frachtsätze für die an dieser Linie gelegenen Stationen Hirschfelde und Ostritz im Tarife zu streichen.

Wegen Einbeziehung dieser Stationen in den Bayerisch-Sächsischen Gütertarif wird auf Nachtrag XXI zu Heft 2, giltig vom 1. April 1896, verwiesen.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)
Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.
Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11		12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)		Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg					
											Cts.	Pfg.			
870	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Malz	Galgócz-Lipotvár	Wien (St.E.G.) transit für Sendungen nach dem Auslande	Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der in den bezüglichen Auslandstarifen enthaltenen Bestimmungen. Die Sendungen müssen mit directen Frachtbriefen nach dem Auslande zur Aufgabe gelangen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Die bezüglichen Verbandstarife	Verschieden	Verschieden	24	19	Im Rückvergütungswege	Duplicat-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Aufgeber lautend, welche bei der Direction der kgl. ungar. Staatseisenbahnen (C III b) längstens bis Ende März 1897 vorzulegen sind	Diese Begünstigung findet auch auf solche Malztransporte Anwendung, welche in einem unterwegs gelegenen Lagerhause, in welchem die Reexpedition unter Aufrechthaltung der diesbezüglichen Bestimmungen gestattet ist, eingelagert und nach dem Auslande reexpedirt werden. Die für Wien (St.E.G.) trs. gewährten Nachlässe gelten auch für Wien (K.F.N.B.) trs., jedoch mit der Massgabe, dass für Sendungen, welche für Bayern, Süddeutschland, die Schweiz oder Frankreich bestimmt sind, nur die Nachlässe für Wien (St.E.G.) trs., nicht aber auch jene für Wien (K.F.N.B) trs. zu gelten haben
				Szekelyfalu-Bur-Szt. György *)							23	18			
				Nagy-Szombat							24	19			
				Nyitra							29	23			
				Pozsony							14	11			
				Pozsony-Fiokpalyaudvar							14	11			
				Pöstyén							26	21			
				Vag-Ujhély							27	21			
				Holics	Wien (St.E.G.) transit Wien (K.F.N.B.) transit für Sendungen nach dem Auslande						13	11			Diese Begünstigung findet auch auf solche Malztransporte Anwendung, welche in einem unterwegs gelegenen Lagerhause, in welchem die Reexpedition unter Aufrechthaltung der diesbezüglichen Bestimmungen gestattet ist, eingelagert und nach dem Auslande reexpedirt werden

*) Die Nachlässe für Szekelyfalu-Bur-Szt. György finden auch auf Gerstesendungen Anwendung

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
										Kreuzer				
871	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Eilgüter gewöhnliche	Mähr.-Trübau (k.k.St.B.)	Teplitz (A.T.E.) oder vice versa	Aufgabe in beliebigen Mengen: Aufrechthaltung der sonstigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Vom 5. Mai 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	559·8		Im Kartirungswege		
			Eilgüter ermässigte							233·1				
			Eilgüter besonders ermässigte							180·5				
										Kreuzer				
872	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Geschlachtete, ausgeweidete Schweine bei Aufgabe als Frachtgut	Wien (St.E.G.) transit	Wien-St. Marx	Aufgabe von, resp. Frachtzahlung mindest. für 5000 kg per Frachtbrief und Wagen; Aufrechthaltung der allgemein giltigen Bestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarif Theil II, Heft 1, Neuauflage giltig vom 1. October 1894	Besteht kein Frachtsatz	8·5		Im Kartirungswege		
									Kreuzer					
873	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Kalksteine	Schimitz	Ung.-Hradisch (Zuckerfabrik)	Zahlung der Fracht mindest. für das Ladegewicht der verwendeten Wagen; Aufrechthaltung der für den Specialtarif 3 giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1896	Localtarif	23·3	20·6	2·7	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu veranlassen
									Kreuzer					
874	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Ziegel der Pos. Z—1 der Güterclassification im Tarife Theil I vom 1. Jänner 1893	Libšic	Bodenbach (St.E.G.)	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens unter Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarif	29·6	23·4	6·2	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen.
					Schönpriesen				25·3	19·7	5·6			
					Nestomitz (Zuckerfabrik)				25·3	19·7	5·6			
					Aussig (St.E.G.)				24·8	19·2	5·6			
					Libochovic				27·5	22·3	5·2			
					Volovic				10·8	6·9	3·9			
					Svoleňoves (St.E.G.)				12	8·2	3·8			
					Střebichovic-Vinařic				18	10·8	7·2			
					Knobis				17·2	9·5	7·7			
					Welwarn				11·6	7·9	3·7			
					Nimburg (St.E.G.)				22	17	5			
					Kauřim				29	24·3	4·7			
					Zasmuk				30·6	25·2	5·4			
					Gross-Bečvar				32·2	26	6·2			
875	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr. Nordwestbahn und Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Chlorkalk der Pos. C—14 im Tarife Theil I	Aussig (St.E.G. oder Oe.N.W.B.)	Wien (St.E.G. K.F.N.B. oder Oe.N.W.B.)	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Aufrechthaltung der für die Classe B allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarif der betheiligten Verwaltungen	104 kr.	90 kr.	14 kr.	Im Kartirungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
876	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Chlorkalk der Pos. C—14 im Tarife, „Theil I“	Aussig (St.E.G. oder Oe.N.W.B.)	Budapest- dunaparti teherpályaudvar Józsefváros fővárosi közraktárak Kitérő nyugoti pályaudvar (Westbahnhof) Lipótváros Kelenföld deli vasut (Südbahnhof) loco Ó-Budapest-Filatorigát	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Aufrechthaltung der für die Classe B allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Anhang zum Tarife „Theil II, Heft 1“ des Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverbandes, giltig vom 1. Jänner 1896	151 kr.	132 kr.	19 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf den Namen des Reclamanten als Versender lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, welche Documente längstens bis Ende März 1897 vorzulegen sind, widrigenfalls jeder Refactieanspruch erlischt	
			Soda der Pos. 8—48 im Tarife „Theil I“		Palota-Ujpest									
									Kreuzer					
877	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	W e i n	Bács-Almás	Vysočan (Oe.N.W.B. oder B.N.B.)	Bei Aufgabe in beliebigen Gewichtsmengen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverband. Tarif Theil II, Heft 1 vom 1. November 1893, bezw. Anhang zu diesem Tarife, giltig vom 1. Jänner 1896	377	238	139	Im Kartirungswege		
				Bazin					198	153	45			
				Bikity-Borsod					386	244	142			
				Fehértemplom					466	289	177			
				Gyulafehervár					491	298	193			
				Kecskemet					331	210	121			
				Keczel					336	213	123			
				Kis Körös					331	210	121			
				Kolozsvár					462	287	175			
				Pozsony					188	147	41			
				Szt. György					198	153	45			
				Tót Megyer					229	172	57			
				Bács-Almás		Bei Aufgabe in Gewichtsmengen von mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung mindestens für dieses Gewicht pro Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen			237	225·6	11·4			
				Bazin					143	143	.			
				Bikity-Borsod					243	231	12			
				Fehértemplom					278·5	270·6	7·9			
				Gyulafehervár					287·5	278·7	8·8			
				Kecskemet					209	200·4	8·6			
				Keczel					212	203·1	8·9			
				Kis Körös					209	200·4	8·6			
				Kolozsvár					278·5	269·7	8·8			
				Pozsony					137	137	.			
				Szt. György					143	143	.			
				Tót Megyer					162	162	.			
				Bács-Almás		Bei Aufgabe in Gewichtsmengen von mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung mindestens für dieses Gewicht pro Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen			237	209	28			
				Bazin					143	137	6			
				Bikity-Borsod					243	212	31			
				Fehértemplom					278·5	236	42·5			
				Gyulafehervár					287·5	242	45·5			
				Kecskemet					209	184	25			
				Keczel					212	187	25			
				Kis Körös					209	184	25			
				Kolozsvár					278·5	236	42·5			
				Pozsony					137	131	6			
				Szt. György					143	137	6			
				Tót Megyer					162	156	6			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht				Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg			
878	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Säuren der Pos. 8—14, Soda der Pos. 8—48 und Glaubersalz der Pos. G—24 im Tarife, Theil I	Kralup (St.E.G.)	Budapest- { dunaparti tehér-pályaudvár, Józsefváros, fövárosi közraktárak kitérö, nyugoti-pályaudvár (Westbahnhof), Lipotváros, Kelenföld, déli vasut (Südbahnhof) loco } Ó-Buda-Filatorigát	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Aufrechthaltung der für die Classe B allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1896	Anhang zum Tarife, Theil II, Heft 1, des Oesterr.-Ungarischen Eisenbahnverbandes, giltig vom 1. Jänner 1896	136 kr.	131 kr.	5 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf den Namen des Reclamanten als Versender lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, welche Documente längstens bis Ende März 1897 vorzulegen sind, widrigenfalls jeder Refactieanspruch erlischt	
879	Oesterr. Nordwestbahn und Süd-norddeutschen Verbindungsbahn		Baumaterialien, Bauwerkzeuge, Bauinventar- und Ausrüstungsgegenstände	allen Stationen der Oesterr. Nordwestbahn und Süddorddeutschen Verbindungsbahn	Melnik	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen und unter Aufrechthaltung der für die einzelnen Artikel giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1896	Localtarif der Oe.N.W.B. und S.N.D.V.B.	Verschieden	30 Percent Frachtermässigung von den officiellen Frachtsätzen rücksichtlich der Strecken der Oe. N.W.B. und S.N.D.V.B.	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe, auf welchen die Bauunternehmung der Localbahn Melnik-Mšeno als alleinige Empfängerin erscheinen muss, spätestens bis Ende Februar 1897	Die Transporte müssen für den Bau der Localbahn Melnik-Mšeno bestimmt sein
880	Oesterr. Nordwestbahn		Palmölkuchen	Schreckenstein	Hohenelbe	Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen unter Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1896	Localtarif	72 kr.	61·5 kr.	10·5 kr.	Im Kartirungswege		
881	Oesterr. Nordwestbahn	Betheiligten Verwaltungen	Wolle aller Art (ausgenommen Kammzug und Wollabfälle, letztere ungepresst)	von oder nach: Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz Aussig-Landungsplatz Schönpriesen-Umschlag Dresden-Elbkai	nach oder von: Davidsthal	Bei Aufgabe, resp. Bezahlung der Fracht für den Frachtbrief und Wagen, und zwar für mindestens a) 5.000 kg b) 10.000 kg	14 Tage nach erfolgter Publication bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1896	Elbeumschlags-Tarif für Westösterreich vom 1. Juni 1893		Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz: a) 98*) Pfg. b) 92*) Pfg. Aussig-Landungsplatz: a) 92 Pfg. b) 87 Pfg. Schönpriesen-Umschlag: a) 92*) Pfg. b) 87*) Pfg. Dresden-Elbkai: a) 138 Pfg. b) 128 Pfg.		Im Kartirungswege		*) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten; dieselbe beträgt 10 Pfge. für 100 kg bei Laube, Tetschen/Bodenbach Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
									Kreuzer					
882	Oesterr. Nordwestbahn		Mauer- und Dachziegel	Zellerndorf	Wien Oe.N.W.B.	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens für die Ladefähigkeit des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der für Specialtarif 3 giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längst. jedoch bis Ende December 1896	Localtarif der Oe.N.W.B. und S.N.D.V.B.	19·3	14·1	5·2	Im Kartirungswege		
				Güntersdorf					16·9	12·5	4·4			
883	Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn	Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn	Tabak und Tabakfabrikate	Sedletz-Kuttenberg	Gablonz a. N.	In beliebigen Quantitäten. Aufrechthaltung der allgemeinen und speciellen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längst. jedoch bis Ende December 1896	Localtarife der betheiligten Verwaltungen	Bestehen keine directen Frachtsätze	89·5		Im Kartirungswege		Der Portozuschlag der S.N.D.V.B. wird nicht berechnet
										Kreuzer a) / b)				
884	Böhmischen Commercialbahnen	K. k. österr. Staatsbahnen	Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaaren der Positionen E—6, E—7, E—8 und E—9 der Güterclassification im Tarife, Theil I, vom 1. Jänner 1893	Rokycan (B.C.B. oder k.k.St.B.)	Wien Praterquai	Aufgabe als Frachtgut a) in beliebigen Mengen; b) in Mengen von, bezw. bei Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Wagen. Aufrechthaltung der sonstigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Vom 5. Mai 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarife	Für diese Sendungen bestehen keine directen Frachtsätze	a) 117 b) 86		Im Kartirungswege		Die sub b) angeführten Frachtsätze gelangen auch dann zur Anwendung, wenn die Transporte in dem bedungenen Quantum von 5000 kg pro Wagen von einem Versender mit nicht mehr als fünf Frachtbriefen an verschiedene Empfänger nach, bezw. von einem der obgenannten Wiener Bahnhöfe zur Aufgabe gelangen
					Wien Donau-Quaibahnhof					a) 119 b) 89				
				Miröschau (B.C.B.)	Wien Praterquai					a) 117 b) 86				
					Wien Donau-Quaibahnhof					a) 119 b) 89				
									Kreuzer					
885	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Mineralwasser	Bärn-Andersdorf	Wien Nordbahnhof	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1896	Tarif für den Mährisch-Schlesischen Nachbarverkehr vom 1. Juli 1893	94·4	75·2	19·2	Im Kartirungswege		
					Brünn Nordbahnhof				59·2	48·3	10·9			
					Friedek-Mistek				69·7	56·4	13·3			

Ausserkraftsetzung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4		6		7	8
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der betheiligten Bahnverwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Zeitpunkt der Aufhebung	Besondere Bemerkungen
					von	nach		
19	Nr. 4 vom 14 Jänner 1896	199	Oesterr.-ungar. Staats-Eisenbahn-Gesellschaft Kaiser Ferdinands-Nordbahn Kgl. ung. Staatsbahnen	Malz	Galgócz-Lipotvar Holics Szekelyfalu-Bnr-St. György Nagy-Szombat Nyitra Pozsony Pöstyén Vag-Ujhély	Wien (St.E.G.) transit für Sendungen nach Süddeutschland und die Schweiz	5. Mai 1896	Ein neues Zugeständniss für die gleichen Transporte ist im gegenwärtigen Blatte verlautbart

Vergebung von Demolirungsarbeiten.

Aus Anlass des Baues der Vorortelinie der Wiener Stadtbahn gelangen die Objecte der Realitäten:

1. Thaliastrasse O.-Nr. 150, E.-Z. 1410, Ottakring.
2. Ottakringerstrasse O.-Nr. 193, E.-Z. 102, Ottakring,
3. „ „ 195, „ 25, „
4. „ „ 197, „ 1568, „
5. „ „ 199, „ 23, „
6. „ „ 198, „ 206, „
7. „ „ 200, „ 243, „
8. „ „ 202, „ 260, „

zur Demolirung.

Die bezüglichen Arbeiten werden im Offertwege vergeben.

Die näheren Bedingungen für die Einbringung der Offerte und die Formulare hiefür sind bei der k. k. Bauleitung der Wiener Stadtbahn, Section V. D. (Vororte- und Donaustadtlinie) XV. Gerstnerstrasse Nr. 1 einzusehen.

Die bezüglichen Angebote sind versiegelt spätestens bis zum 9. Mai 1896, Mittags 12 Uhr, bei der gefertigten k. k. Bauleitung einzureichen.

K. k. Bauleitung der Wiener Stadtbahn
Section Vororte- und Donaustadtlinie
Alb. Gatnar m. p.

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 50. Wien, 5. Mai 1896. IX. Jahrgang.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Kundmachung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 30. April 1896, Z. 4115/I, betreffend die Liste der Eisenbahnen, auf welche das internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr Anwendung findet.

Deutschland.

Mit Note vom 18. April 1896 hat das Reichs-Eisenbahnamt in Berlin dem Centralamte für den internationalen Eisenbahntransport in Bern die Mittheilung gemacht, dass die am 14. Februar d. J. eröffnete Kreiseisenbahn Ostrowo-Skalmierzyce (mit Sitz in Breslau) und die am 5. März d. J. dem Betrieb übergebene Nebenbahn Bruchsal-Odenheim-Menzingen (mit Sitz in Karlsruhe) dem internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr unterstellt werden sollen.

Gleichzeitig hat das Reichs-Eisenbahnamt sich mit der von dem Ministerium für Wasserbau, Handel und Industrie im Haag unterm 17. Februar d. J. vorgeschlagenen anderweiten Bezeichnung der Strecke von der niederländisch-deutschen Grenze bis Emmerich in der Liste der Eisenbahnstrecken, auf welche das internationale Uebereinkommen Anwendung findet, einverstanden erklärt.

Ferner wird von dem Reichs-Eisenbahnamt darauf aufmerksam gemacht, dass die in der Liste unter Deutschland A. II Nr. 67 aufgeführte Prignitzer Eisenbahn ausser der daselbst angegebenen Linie Perleberg-Wittstock noch die am 18. Mai v. J. eröffnete Linie Wittstock-Buschhof betreibt und daher zur Vermeidung von Zweifeln über die Anwendbarkeit des Uebereinkommens auf diese Linie der in Klammern beigesetzte Zusatz (Perleberg-Wittstock) gestrichen werden sollte.

Hienach sind in der Liste der Eisenbahnen, auf welche das Uebereinkommen Anwendung findet (III. Ausgabe vom 1. Jänner 1896), unter

Deutschland

folgende Ergänzungen und Berichtigungen vorzunehmen:

I. Bei A II, Privat-Eisenbahnen unter eigener Verwaltung
  1. ist nachzutragen:
     18a Bruchsal-Odenheim-Menzingener Nebenbahn.
     63a Ostrowo-Skalmierzycer Kreiseisenbahn.
  2. der der Nummer 67 in Klammern beigefügte Zusatz: (Perleberg-Wittstock) ist zu streichen.

II. Bei B, Bahnstrecken, welche sich im Betriebe oder Mitbetriebe ausserdeutscher Eisenbahnverwaltungen befinden,

VI. Niederländische Verwaltungen

erhält die Nummer 116a folgende neue Fassung:
  a) bei Elten bis Emmerich.

Das genannte Centralamt hat im Sinne von Art. 58, Abs. 1 des internationalen Uebereinkommens diese Mittheilungen entgegengenommen, die Liste der diesem unterstellten Eisenbahnen demgemäss ergänzt, beziehungsweise richtiggestellt und hievon gemäss Art. 57, Z. 1, den Vertragsstaaten mit dem Circularschreiben vom 25. April d. J. Nachricht gegeben.

Der wirkliche Eintritt der neuen Eisenbahnen in den internationalen Transportdienst erfolgt einen Monat vom Datum dieses Benachrichtigungsschreibens an gerechnet. (Art. 58, Abs. 2.)

Wien, den 30. April 1896.

Kundmachung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 28. April 1896, Z. 1171/I, betreffend ungiltig gewordene Certificate anspruchsberechtigter Unterofficiere.

Die im § 11 des Gesetzes vom 19. April 1872, R.-G.-Bl. Nr. 60, vorgezeichneten Vormerkungen, betreffend die Bewerbung anspruchsberechtigter Unterofficiere, sind im Sinne des Art. 12 der Ministerialverordnung vom 12. Juli 1872 (R.-G.-Bl. Nr. 98) nach dem folgenden Verzeichnisse richtig zu stellen.

Wien, am 28. April 1896.

Verzeichniss

des k. und k. Reichs-Kriegsministeriums über die an anspruchsberechtigte Unterofficiere erfolgten Certificate, deren Giltigkeit erloschen ist.

Nr. des Certificates	Vor- und Zuname des Anspruchsberechtigten	Das Certificat hat seine Giltigkeit verloren in Folge: Anstellung des Anspruchsberechtigten	freiwilliger Verzichtleistung des Anspruchsberechtigten	strafgerichtlicher Verurtheilung des Anspruchsberechtigten	Ablebens des Anspruchsberechtigten	Verlust desselben	Original-Certificat rückgelangt
4564	Schwestka Franz	.	.	.	1	.	*a*
4887	Vukelić Nikolaus	.	.	.	1	.	*a*
6567	Dutka Heinrich	1	.	.	.	.	1
6875	Vanyik Andreas	1	.	.	.	.	1
7041	Sepperer Johann	1	.	.	.	.	1
7838	Weisz Adolf	.	.	.	1	.	*a*
8426	Förster Robert	1	.	.	.	.	*b*
8570	Šobak Josip	1	.	.	.	.	1
9397	Reinelt Josef	1	.	.	.	.	1
9409	Prohaska Johann	.	.	.	1	.	1
9616	Čeleković Sabian	1	.	.	.	.	1
9950	Karmiol Albert	1	.	.	.	.	1
10463	Plescot Josef	1	.	.	.	.	1
10548	Hirczi Michael	1	.	.	.	.	1
10557	Gedeon Wilhelm	1	.	.	.	.	1
10777	Zerbs Carl	.	.	.	1	.	1
10827	Čerwenka Wenzel	1	.	.	.	.	1
11178	Rotter Albert	1	.	.	.	.	1
11244	Feher Dionysius Josef	1	.	.	.	.	1
11343	Požega Peter	1	.	.	.	.	1
11445	Vidaković Stefan	1	.	.	.	.	1
11451	Killiches Friedrich	1	.	.	.	.	1
11470	Geppert Anton	1	.	.	.	.	1
11477	Wellisch Leonhard	1	.	.	.	.	1
11502	Čech Simon	1	.	.	.	.	1
11589	Rödling Florian	1	.	.	.	.	1
11672	Žuk Franz	1	.	.	.	.	1
11694	Auernik Mathias	1	.	.	.	.	1
11765	Doleschall Eduard	1	.	.	.	.	1
11766	Schuller Franz	1	.	.	.	.	1
11811	Janiček Adolf	1	.	.	.	.	1
11830	Schmiedl Johann	.	.	.	1	.	1
11843	Jiroušek Johann	1	.	.	.	.	1
11920	Arvai Florian	1	.	.	.	.	1
12027	Scheiner Leopold	1	.	.	.	.	1
12120	Kahlig Carl	1	.	.	.	.	1
12124	Rainer Josef, Ritter von	1	.	.	.	.	1
12199	Nickl Ignaz Johann	1	.	.	.	.	1
12341	Wibenschek Josef	1	.	.	.	.	1
12441	Klocker Franz Wilhelm	1	.	.	.	.	1
12549	Pittermann Josef	1	.	.	.	.	1
12553	Jirasek August	1	.	.	.	.	1
12579	Jorde Wilhelm	1	.	.	.	.	*c*
12582	Wajakowski Jan	1	.	.	.	.	1
12583	Sponner Franz	1	.	.	.	.	1
12651	Nossek Rudolf	1	.	.	.	.	1
12660	Hejduk Franz	1	.	.	.	.	1
12711	Prowaznik Peter	1	.	.	.	.	1
12852	Švec Mathias	1	.	.	.	.	1
12873	Ulman Franz	1	.	.	.	.	1
12962	Steissel Markus	1	.	.	.	.	1
13003	Vuchetich Mathias	1	.	.	.	.	1
13014	Stauber Salomon	1	.	.	.	.	1
13046	Vocelka Johann	1	.	.	.	.	1
13102	Krejči Anton	1	.	.	.	.	1
13136	Hobler Nikolaus	.	.	.	1	.	1
13203	Geher Josef	1	.	.	.	.	1
13326	Mathes Anton	1	.	.	.	.	1
13345	Hošek Wratislav	1	.	.	.	.	1
13458	Šlar Wenzel	1	.	.	.	.	1
13463	Zuber Franz	1	.	.	.	.	1
13464	Winkler Johann	1	.	.	.	.	1
13547	Reisinger Heinrich	1	.	.	.	.	1
13549	Machaček Ladislaus	1	.	.	.	.	1
13564	Falb August Alexander	1	.	.	.	.	1
13605	Jadas Stanislaus	1	.	.	.	.	1
13671	Kühnel Anton	1	.	.	.	.	1
13672	Nowotny Alois	1	.	.	.	.	1
13692	Wolf Josef	1	.	.	.	.	1
13698	Bobacz Johann	1	.	.	.	.	1
13712	Kosma Mathias	1	.	.	.	.	1
13746	Renelt Carl	1	.	.	.	.	1
13831	Hrabetz Ludwig	1	.	.	.	.	1
13840	Přecechtěl Johann	1	.	.	.	.	1
13853	Haager Wilhelm	1	.	.	.	.	1
13855	Allex Simon	1	.	.	.	.	1
13861	Korkes Eduard	1	.	.	.	.	1
13871	Gärtner Ludwig	1	.	.	.	.	1
13874	Stiaszni alias Csaznik Franz	1	.	.	.	.	1
13901	Partl Rudolf	1	.	.	.	.	1
13903	Barbara Carl	1	.	.	.	.	1
13920	Schwandtner Nikolaus	1	.	.	.	.	1
13922	Wackerlig Carl	1	.	.	.	.	1
13922	Löbel Josef	1	.	.	.	.	1
13940	Werze Ludwig	1	.	.	.	.	1
13943	Rohringer Josef	1	.	.	.	.	1
13945	Hacker Ludwig	1	.	.	.	.	1
13963	Martens Adolf	1	.	.	.	.	1
13971	Zidek Josef	1	.	.	.	.	1
14003	Gruber Johann	1	.	.	.	.	1
14004	Janowsky Leopold	1	.	.	.	.	1
14007	Linhart Franz Anton	1	.	.	.	.	1
14010	Sebastyanski Josef	.	.	.	1	.	1
14018	Padlesak Josef	1	.	.	.	.	1
14037	Skokan Johann	1	.	.	.	.	1
14038	Sokol Vincenz	1	.	.	.	.	1
14065	Wolf Gustav	1	.	.	.	.	1
14066	Cziharz Rudolf	1	.	.	.	.	1
14067	Engst Anton	1	.	.	.	.	1
14072	Opl Carl	1	.	.	.	.	1
14079	Jelletz Carl	1	.	.	.	.	1
14105	Dziobek Michael	1	.	.	.	.	1
14118	Widra Josef	1	.	.	.	.	1
14123	Kolody Johann	1	.	.	.	.	1

Nr. des Certificates	Vor- und Zuname des Anspruchsberechtigten	Das Certificat hat seine Giltigkeit verloren in Folge: Anstellung des Anspruchsberechtigten	freiwilliger Verzichtleistung des Anspruchsberechtigten	strafgerichtlicher Verurtheilung des Anspruchsberechtigten	Ablebens des Anspruchsberechtigten	Verlust desselben	Original-Certificat rückgelangt
14135	Vlček Friedrich	1					1
14138	Streicher Wilhelm	1					1
14144	Ronnert Franz	1					1
14157	Golias Andreas	1					1
14159	Harapa Cyrilo	1					1
14160	Řeřicha Franz	1					1
14166	Čerwenka Wenzel	1					1
14167	Barth Isidor	1					1
14178	Pokorny Franz	1					1
14183	Keller Franz	1					1
14185	Kluger Gustav	1					1
14196	Machold Emil	1					1
14203	Zollschneider Emanuel	1					1
14204	Linhart Anton	1					1
14213	Pendl Vincenz	1					1
14216	Horaček Wenzel	1					1
14224	Kýlianek Prokop	1					1
14232	Buzai Franz	1					1
14239	Kowal Michael	1					1
14256	Ružička Johann	1					1
14275	Zubak Michael	1					1
14280	Myslivec Mathias	1					1
14281	Stropuicky Johann				1		1
14331	Vesely Carl	1					1
14362	Kielar Victor	1					1
14370	Jablonski Josef	1					1
14373	Nekovař Franz	1					1
14375	Bökönyi Josef	1					1
14396	Bartelmuss Carl	1					1
14411	Zweřina Josef	1					1
14413	Sozański Marzeli				1		1
14427	Zajižek Josef				1		1
14431	Kobiela Franz	1					1
14445	Horovitz Eduard	1					1
14478	Pickarz Adalbert	1					1
14512	Vessel Bernhard	1					1
14531	Busek Carl	1					1
14543	Ebner Anton	1					1
14549	Tloust Johann	1					1
14568	Lorenz Carl Anton	1					1
14581	Schilletz Vincenz	1					1
14586	Legenstein Josef	1					1
14588	Brunner Johann	1					1
14599	Fiala Johann	1					1
14606	Oláh Franz	1					1
14616	Mlaker Ernst	1					1
14622	Hauzer Ludwig	1					1
14627	Izdebski Leon	1					1
14629	Inday Josef Gabriel	1					1
14631	Henke Josef	1					1
14638	Jakob Josef	1					1
14639	Tabořik Wenzel	1					1
14641	Resch Josef	1					1
14642	Malicki Andreas	1					1
14647	Reh Franz Robert				1		1
14653	Lorenz Gotthard	1					1
14671	Pipczyński Ignaz	1					1
14677	Zenger Josef	1					1
14713	Sztokajlo Elias	1					1
14738	Schwarz Josef	1					1
14803	Pesek Franz	1					1
14825	Černy Wenzel	1					1
14830	Führing Michael	1					1
14838	Ehrlich Heinrich	1					1
14849	Holzhacker Josef	1					1
14858	Továrek Cyrill	1					1

a Schwestka ist am 26 Februar 1883, Vukelić am 25. Februar 1881 und Weisz am 9. Juni 1889 gestorben; deren Certificate sind in Verlust gerathen.
b Förster wurde zum Armeediener ernannt; dessen Certificat ist noch ausständig.
c Jordan wurde zum Assistenten beim k. k. Hauptzollamte in Wien ernannt; dessen Certificat ist in Verlust gerathen.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von Edlitz bis zur ungarischen Grenze gegen Güns.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat der Firma Lindheim & Comp. in Wien die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von der Station Edlitz der Eisenbahn Wien-Aspang bis zur ungarischen Grenze zum Anschlusse an die auf ungarischem Gebiete projectirte Fortsetzungsstrecke bis Güns im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Wien, am 3. April 1896. Z. 70.478 ex 1895.

Verlängerung der Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn mit elektrischem Betriebe, eventuell für eine Dampftramway vom Bahnhofe Königgrätz einerseits in die Stadt gleichen Namens und andererseits zu den Ziegelöfen bei Freihöfen.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat die dem Reichsraths- und Landtags-Abgeordneten Wenzel Formánek in Königgrätz mit dem Erlasse des k. k. Handelsministeriums vom 20. September 1894, Z. 48.624 (Verordnungs-Blatt Nr. 119 vom 18. October 1894), ertheilte und mit den Erlässen desselben Ministeriums vom 23. April und 9. October 1895, Z. 20.605 und 58.357 (Verordnungs-Blatt Nr. 60 vom 23. Mai und Nr. 132 vom 9. October 1895), verlängerte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn mit elektrischem Betriebe, eventuell für eine Dampftramway vom Bahnhofe Königgrätz einerseits in die Stadt gleichen Namens und andererseits zu den Ziegelöfen in Freihöfen auf weitere sechs Monate verlängert.

Wien, am 4. April 1896. Z. 2796/I.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Projectirte Localbahn Skuč-Polička. (Anordnung der politischen Begehung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 13. April die k. k. Statthalterei in Prag beauftragt, hinsichtlich des von Dr. Wenzel Hüsch und Josef Thanabauer vorgelegten Detailprojectes der Localbahn Skuč-Polička die politische Begehung im Zusammenhange mit der Enteignungsverhandlung und der Feststellung der feuersicheren Herstellungen einzuleiten und für das ganze begangene Project, resp. für einzelne Theilstrecken desselben bei anstandslosem Commissionsergebnisse den Bauconsens im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums mit dem Bemerken zu ertheilen, dass derselbe erst nach Ertheilung der Allerhöchsten Concession in Kraft tritt. [E.-M.-Z. 640.]

Stauding - Stramberger Localbahn. (Erweiterung der Station Drholetz: Bauconsens.) Auf Grund des anstandslosen Ergebnisses der am 31. März durchgeführten politischen Begehung, betreffend das Project der Erweiterung der Station Drholetz der Staubing-Stramberger Localbahn wurde Seitens der k. k. Statthalterei in Brünn im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums der Bauconsens ertheilt.

[E.-M.-Z. 3694.]

Nachrichten aus Ungarn.

Eisenbahnprojecte. (Ertheilung einer Vorconcession.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat mit Erlass vom 13. April 1896, Z. 19.240, dem Budapester Advocaten Dr. Paul Sárközy die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten im Sinne der bestehenden Normen für:

a) eine von der Station Huszt (nächst Királyháza) der Linie Szerencz—Marmaros-Sziget der kgl. Ungarischen Staatsbahnen abzweigende, über Iza, Keselymezö, Lipcse, Herincse, Berezna, Alsó-Bisztra und die Gemarkung der Gemeinde Vucskómezö bis Ökörmezö (Comitat Mármaros);

b) enventuell eine von Ökörmezö über Szolyma, Majdánka, Felsö-Bisztra, Toronya und die Gemarkung der Gemeinde Priszlop bis zur ungarisch-galizischen Landesgrenze;

c) eine von der zukünftigen Station Lipcse der Linie a) abzweigende, über Lipcse-Polyána bis Dolha

führende normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Projectirte Einführung des elektrischen Betriebes auf ungarischen Fernbahnen. (Probefahrten.) Die Direction der Vereinigten Arader und Csanáder Eisenbahnen wird gegen Mitte Mai auf ihrer Linie Arad—Szegedin die Versuche mit elektrischem Betriebe (Accumulatorenwagen) bei Personzügen beginnen. Die Fahrgeschwindigkeit ist mit 75 km per Stunde in Aussicht genommen, so zwar, dass die 119 km lange Strecke Arad—Szegedin, auf welcher gegenwärtig für Personenzüge fahrplanmässig 4 Stunden 23 Minuten bemessen sind, mit Inbegriff der Aufenthalte in circa 2 Stunden zurückgelegt werden wird. Die von der Waitzerschen Fabrik in Arad verfertigten Wagen sind bereits abgeliefert, mit Accumulatoren armirt, und werden gegenwärtig Probefahrten vorgenommen.

Budapester Untergrundbahn mit elektrischem Betriebe. (Betriebsstatut.) Der „Vasuti és közlekedési közlöny" Nr. 48 vom 19. April und dessen darauf folgende Nummern verlautbart das mit Erlass des kgl. ungar. Handelsministers vom 16. April 1896, Z. 25.151, genehmigte Betriebsstatut der Budapester Untergrundbahn mit elektrischem Betriebe (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 46). Den Bestimmungen des Statutes zufolge beträgt die gestattete Maximal-Fahrgeschwindigkeit 40 km pro Stunde; dieselbe ist zu ermässigen, wenn auf dem Bahnkörper ein Hinderniss sichtbar wird, bei den Biegungen, bei dem Näherkommen zu den Stationen, wenn die Bahn nicht frei überschaut werden kann und wenn das Signal „Langsam fahren" gegeben wird. Die Wagen dürfen behufs Ein- und Aussteigens nur an den Stationen halten; sie können nur auf das Zeichen des Conducteurs in Gang gebracht werden und haben einander in einer und derselben Richtung auf Rotationsdistanz zu folgen. Freie Fahrt ist durch weisses, Stehenbleiben durch rothes Licht zu signalisiren. Die Stationen sind unter einander, mit der Centralstation und den Verkehrsbahnhöfen durchs Telephon zu verbinden. Vor dem Eintritt auf die inneren Perrons ist die Fahrkarte aus dem zu diesem Zwecke aufgestellten Automaten zu kaufen. — Die Eisenbahnorgane sind nicht verpflichtet, Geld zu wechseln. Das längere Verweilen auf den Perrons ist den Passagieren untersagt; den Perron können nur diejenigen betreten, welche den nächsten Zug zu benützen wünschen. — Freikarten werden nicht ausgegeben. — Die inneren Perrons können Passagiere nur mit den bereits gelösten Fahrbillets betreten, welch letztere von den bei den Gittern stehenden Bahnorganen durchlocht werden. Die Controle wird in solcher Weise zu üben sein, dass das Publicum nicht unmotivirten Chikanen ausgesetzt sei. Beim Aussteigen ist die Fahrkarte dem am inneren Perron stehenden Bahnorgan abzugeben. — Gewaltsames Eindringen auf den inneren Perron ist verboten. — Die Fahrkarte ist nur auf der Station, wo sie gelöst wurde, zu einmaliger ununterbrochener Fahrt mit den nächsten Wagen giltig. — Das Besteigen „completer" Wagen ist verboten. — Singen, Pfeifen, Lärmen ist auf den Perrons und in den Wagen verboten. Zuwiderhandelnde können vom Wagen abgesetzt, respective von den Perrons ausgewiesen werden. Trunkene, Scandal verursachende, den Anstand beleidigende Personen, oder solche, welche äussere Zeichen ansteckender oder abscheuerregender Krankheiten tragen, endlich auch solche, welche beschmutzende Kleider tragen (von der Arbeit kommende Maurer, Rauchfangkehrer, Müller etc.) dürfen den Perron nicht betreten. — In den Wagen ist das Rauchen, Spucken verboten. — Fenster dürfen nur mit Zustimmung aller Passagiere herabgelassen werden. — Explodirende Gegenstände, geladene Waffen, übelriechende Objecte und grössere lebende Thiere, wie Hunde etc., dürfen nicht befördert werden. — Passagiere haben Mahnungen der Eisenbahn-Angestellten zur Ruhe und Ordnung Folge zu leisten. — Das Betreten und Ueberschreiten der Geleise ist verboten. — Das Nachahmen von Signalen und die Störung des Betriebes überhaupt ist strengstens verboten. — Zuwiderhandelnde werden, falls ihr Vergehen nicht strengerer Ahndung zu unterziehen ist, mit Geldbusse bis zu 50 fl., eventuell mit entsprechendem Arrest bestraft. Zur Beurtheilung der Uebertretungen ist in erster Instanz der respective Bezirkshauptmann, in zweiter Reihe der Oberstadthauptmann, in dritter Instanz der Minister des Innern competent. — Die beeideten Angestellten der Bahn können die gegen das Statut Handelnden von den Wagen absetzen, resp. von den Stationen ausweisen. Um diesen übertragenen polizeilichen Wirkungskreis üben zu können, haben sämmtliche Angestellte der Bahn, welche Executivdienst besorgen, den Amtseid der Eisenbahn-Angestellten zu leisten. Die Angestellten der Bahn haben das Recht, für alle an den Einrichtungen verursachten Schäden sofort entsprechenden Ersatz zu fordern und den betreffenden Betrag im Sinne des vom Eisenbahn- und Schiffahrts-Oberinspectorat festgestellten Tarifes einzutreiben.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. (Gewährung von Begünstigungen für Reisen während der Dauer der Millenniums-Ausstellung im internen Verkehre.) Das Amtsblatt der kgl. Ungarischen Staatsbahnen vom 22. April verlautbart, dass von Seiten des Millenniums-Reise- und Verpflegs-Unternehmens zusammengestellte Specialhefte ab 1. Mai und während der ganzen Dauer der Ausstellung an sämmtlichen Personencassen der Stationen von der VIII. bis XIV. Zone zu folgenden Preisen zur Ausgabe gelangen:

Zone	Personenzug II. Classe:	Personenzug III. Classe:
VIII. Zone	fl. 7·10	fl. 4·70
IX. „	„ 8·10	„ 5·20
X. „	„ 8·60	„ 5·70
XI. „	„ 9·10	„ 6·20
XII. „	„ 10·20	„ 6·70
XIII. „	„ 11·20	„ 7·20
XIV. „	„ 12·70	„ 8·70

Diese Hefte enthalten Tour- und Retour-Eisenbahn-Fahrkarten, Entréekarten zur Ausstellung, zu Ós-Budavára, zu ermässigtem Entrée berechtigende Anweisungen zu Sehenswürdigkeiten, sowie einen Speisecoupon, der an Zahlungsstatt in allen besseren Restaurationen der Hauptstadt und des Ausstellungsrayons angenommen wird. Gegen Aufzahlung der normalen Fahrpreisdifferenz kann mit diesen Karten eine höhere Wagenclasse und auch Schnellzug benützt werden.

— (Gewährung von Begünstigungen für Reisen während der Dauer der Millenniums-Ausstellung im Anschlussverkehre.) Die Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen verlautbart, dass im Verkehre zwischen den ungarischen, österreichischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahnen vom 25. April und im Verkehre mit den ausländischen Eisenbahnen vom 1. Mai angefangen Ausstellungs-Personentarife herausgegeben werden, welche alle jene Begünstigungen enthalten, welche den aus Anlass der Millenniums-Ausstellung nach Budapest Reisenden bewilligt wurden.

— (Schlafwagenverkehr.) Die Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen verlautbart, dass auf der Strecke Budapest—Marmaros-Sziget der Verkehr der Schlafwagen, wegen zu geringer Inanspruchnahme desselben, vom 25. April ab eingestellt wurde. Dagegen verkehren, von demselben Tage anfangen, auf der Linie Budapest Westbahnhof—Temesvár—Báziás Schlafwagen.

Budapester Localeisenbahn-Actiengesellschaft. (Ordentliche Generalversammlung.) Am 16. April fand in Budapest unter Vorsitz des Directionspräsidenten Heinrich Jellinek, Generaldirector der Budapester Strasseneisenbahn-Gesellschaft für Strassenbahnen (vorläufig noch) mit Pferdebetrieb, die diesjährige ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Localeisenbahn-Actiengesellschaft (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 60 ex 1895) statt, deren von der Direction der Strasseneisenbahn-Gesellschaft erbauten Linien Budapest — Soroksár — Haraszti, Budapest — Czinkota und Budapest — Ó-Buda [Altofen])—Szent Endré von der Genannten (derzeit noch) mit Dampfkraft betrieben werden. Nach Constatirung der Beschlussfähigkeit der Versammlung und Constituirung des Bureau gelangte der Bericht der Direction über die Gestion im Betriebsjahre 1895 zur Verlesung. Diesem zufolge betrug die Einnahme aus der Personenbeförderung nach 2,522.801 beförderten Personen fl. 313.199·28, die Einnahmen für Frachten- und Gepäcksbeförderung fl. 43.308·98, die diversen Einnahmen fl. 37.563·80, die Summe der Einnahmen zusammen fl. 394.072·06, welcher fl. 317.751·62 Ausgaben gegenüberstehen, daher der Ueberschuss von fl. 76.320·44 zuzüglich des vorjährigen Gewinnvortrages von fl. 16.109·96, zusammen fl. 92.430·40, zur Verfügung der Generalversammlung stehen. Die Direction beantragt nun, hievon fl. 75.000 zur Bezahlung einer Dividende von fl. 3 per Actie zu verwenden und den Restbetrag von fl. 17.430·40 auf neue Rechnung vorzutragen. Nach Kenntnissnahme und Genehmigung des Berichtes ertheilte die Generalversammlung der Direction und dem Aufsichtsrathe das Absolutorium.

Internationale Waggonleih-Actiengesellschaft in Budapest. (Ordentliche Generalversammlung.) Am 16. April fand in Budapest unter Vorsitz des Directionspräsidenten Leo Lánczy, General-Director der Ungarischen Commercialbank, die diesjährige ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Internationalen Waggonleih-Actiengesellschaft (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 68 ex 1895) statt. Nach Constatirung der Beschlussfähigkeit der Versammlung und Constituirung des Bureau gelangte der vom leitenden Director, kgl. Rath Sigmund Hartenstein, der Versammlung vorgelegte Bericht über die Gestion im Betriebsjahre 1895 zur Verlesung. Diesem zufolge betrugen: Activa: Casse fl. 449·23, Betriebsmittel fl. 1,633.626·14, Materialien fl. 11.736·85, Reservebestandtheile fl. 20.577·36, Investitionen für den Depotplatz fl. 24.172·33, Caution fl. 5000, transitorisches Conto für Fahrbetriebsmittel fl. 1,527.565·82, diverse Debitoren fl. 92.907·63, Inventar abgeschrieben, Totale fl. 3,316.035·36. — Passiva: Actiencapital fl. 1,400.000, statutarische Reserve fl. 69.271·13, Wagenerneuerungsfonds fl. 301.535·13, Steuerreserve fl. 60.000, Rädererneuerungsfonds fl. 70.315·13, Dividendenreserve fl. 100.000, Reparaturreserve fl. 25.000, Depotplatzreserve fl. 24.172·33, unbehobene Dividenden fl. 541, anticipirte Wagenmiethe und Zinsen fl. 106.420·90, diverse Creditoren und Accepte fl. 887.751·94, Gewinn fl. 271.027·80, Totale fl. 3,316.035·36. Ferners hebt der Bericht hervor, dass die Gesellschaft an Wagenmiethen fl. 300.444·61, an Zinsen fl. 25.630·98, zusammen sonach fl. 326.075·59 vereinnahmte. Nach Abzug der diversen Betriebsausgaben per Gulden 67.760·38, sowie der Abschreibungen vom Fahrpark per fl. 25.165·34 und von dem Werthe der Reservebestandtheile, ferner für den Fonds zur Erneuerung der Achsen und Räder per fl. 9665 verbleibt ein Reingewinn von fl. 223.484·87, welcher sich nach Hinzurechnung des vorjährigen Gewinnübertrages per fl. 47.542·93 auf fl. 271.027·80 erhöht. Die Direction beantragt, fl. 175.000 zur Bezahlung einer Dividende von fl. 25 per Actie zu verwenden, fl. 7674·24 dem Reservefonds zuzuführen, fl. 18.418·18 als Tantièmen auszuscheiden, mit fl. 25.000 die Dividendenreserve zu dotiren und fl. 44.935·38 auf neue Rechnung vorzutragen. Weiter wird gemeldet, dass die Direction die im vorjährigen Berichte erwähnte geschäftliche Transaction zu Stande gebracht hat, und dass es auch im abgelaufenen Jahre gelungen ist, die gesellschaftliche Thätigkeit durch neue Geschäfte zu erweitern und hiedurch die Prosperität des Unternehmens zu fördern. Die Generalversammlung nahm den Bericht zustimmend zur Kenntniss, bestimmte, dass die Dividende vom 20. April angefangen zur Auszahlung gelange und ertheilte das Absolutorium. Schliesslich folgten die Wahlen in die Direction und den Aufsichtsrath.

Ausland.

Deutsches Reich. (Eisenbahnunfälle im Monate Februar.) Nach der im Reichseisenbahnamte aufgestellten Nachweisung der auf deutschen Eisenbahnen — ausschliesslich Bayerns — im Monate Februar vorgekommenen Betriebsunfälle waren zu verzeichnen:

Entgleisungen	auf freier Bahn	9
	in Stationen	19
Zusammenstösse	auf freier Bahn	1
	in Stationen	14
sonstige Betriebsunfälle		144
	zusammen	187

Dabei wurden

	getödtet	verletzt
Reisende	6	9
Bahnbeamte und Bahnarbeiter im Dienste	30	82
Post-, Steuer-, Telegraphen-, Polizeibeamte etc. im Dienste	—	3
Fremde Personen, einschliesslich der nicht im Dienste befindlichen Beamten und Arbeiter, aber ausschliesslich der Selbstmörder	18	13
zusammen	54	107

Die den Reisenden zugestossenen Unfälle sind auf folgenden Bahnen vorgekommen:

Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen	1	1
Verwaltungsbezirk der kgl. Eisenbahn-Direction in Berlin	2	2
„ Elberfeld	1	—
„ Königsberg i. Pr.	1	1
„ Posen	1	—
„ St. Johann-Saarbrücken	—	2
Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn	—	3
wie vor	6	9

Bei den Betriebsunfällen wurden
31 Eisenbahnfahrzeuge erheblich,
125 Eisenbahnfahrzeuge unerheblich
beschädigt.

Von den Betriebsunfällen ereigneten sich
auf den Staatsbahnen bei einer Betriebslänge von 36.625 km . . . 177 Fälle
auf den Privatbahnen bei einer Betriebslänge von 2051 km . . . 10 „

Je ein Unfall kommt auf

	Kilometer Betriebslänge	Tausend Zugkilometer
bei den Staatsbahnen	207	134
bei den Privatbahnen	205	88

Wenn die Verwaltungen nach dem geometrischen Mittel aus den Betriebslängen und den geleisteten Zugkilometern geordnet werden, so treten an die ungünstigste Stelle:
bei den Staatsbahnen
die Verwaltungsbezirke der kgl. Eisenbahn-Directionen in Berlin, in Essen und in Elberfeld,
bei den Privatbahnen
die Kiel-Eckernförder-Flensburger Eisenbahn,
die Lübeck-Büchener Eisenbahn und
die Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn.

Italien. (Stand des rollenden Materials der Mittelmeerbahn am 31. December 1895.)

Materialbezeichnung	Im Betriebe	Im Baue	Zusammen
I. Locomotiven:			
Mit ungekuppelten Rädern	43	—	43
Mit vier gekuppelten Rädern	514	—	514
Mit sechs gekuppelten Rädern	494	4	498
Mit acht gekuppelten Rädern	178	—	178
Tenderlocomotiven für den Zugsdienst:			
Mit vier gekuppelten Rädern	61	—	61
Mit sechs gekuppelten Rädern	16	—	16
Tenderlocomotiven für den Rangirdienst	13	—	13
Summe	1.319	4	1.323
II. Personenwagen (für den Normalbetrieb):			
Luxus-, Salon- und Breakwagen	56	—	56
Wagen I. Classe	483	10	493
Wagen II. Classe	718	15	733

Materialbezeichnung	Im Betriebe	Im Baue	Zusammen
Gemischte I. und II. Classe	440	12	452
Gemischte Wagen II. Classe mit Postabtheilung	50	—	50
Wagen III. Classe	1.643	63	1.706
Gemischte I., II. und III. Classe	11	—	11
Wagen IV. Classe	12	—	12
Postpacketwagen	48	—	48
(Secundärbetrieb):			
Wagen I. Classe	29	—	29
Wagen II. Classe	53	—	53
Gemischte I. und II. Classe	49	—	49
Wagen III. Classe	130	—	130
Wagen III. Classe mit Gepäcksabtheilung	23	—	23
Gemischte I., II. und III. Classe	1	—	1
Summe	3.746	100	3.846
III. Frachtwagen:			
Stallwagen	90	—	90
Für Kleinvieh	60	—	60
Für Frachten, gedeckt	3.258	—	3.258
Für Frachten und Vieh, gedeckt	9.325	—	9.325
Desgleichen, offen, hochbordig	6.034	165	6.199
Desgleichen, niederbordig	2.556	—	2.556
Zerlegbare niederbordige	697	—	697
Bordlose	24	—	24
Cisternenwagen	195	—	195
Reservoirwagen für Säuren	10	—	10
Schotterwagen	401	—	401
Gaswagen	12	—	12
Schneepflüge	62	—	62
Tunnelwagen	2	—	2
Rettungswagen	49	—	49
Diverse	46	—	46
Zusammen	22.821	165	22.986
IV. Gepäckswagen:			
Gewöhnliche	942	10	952

— (Rollendes Materiale der Adriatischen Eisenbahn.) Der Stand des rollenden Materials der Adriatischen Eisenbahn war am 31. December 1895 folgender:

Materialbezeichnung	Im Betriebe	Im Baue	Zusammen
I. Locomotiven:			
Mit ungekuppelten Rädern	48	—	48
Mit vier gekuppelten Rädern	418	8	426
Mit sechs gekuppelten Rädern	425	—	425
Mit acht gekuppelten Rädern	111	—	111
Tenderlocomotiven (für den Zugsdienst):			
Mit vier gekuppelten Rädern	11	—	11
Mit sechs gekuppelten Rädern	79	—	79
Verschiebemaschinen	11	—	11
Dampfwagen (System Belpaire)	2	—	2
Zusammen	1.105	8	1.113
II. Personenwagen (für den Normalbetrieb):			
Luxus-, Salon- und Breakwagen	51	—	51
Wagen I. Classe	340	—	340
Wagen II. Classe	503	—	503
Gemische I. und II. Classe	511	—	511
Wagen III. Classe	1.459	60	1.519
Gemischte II. und III. Classe	7	—	7
Wagen IV. Classe	10	—	10
Wagen II. und III. Classe mit Postabtheilung	73	—	73
(Für den Secundärbetrieb):			
Wagen I. Classe	7	—	7
Wagen II. Classe	7	—	7
Gemischte I. und II. Classe	10	—	10
Gemischte I., II. und III. Classe	6	—	6
Wagen III. Classe	174	—	174
Zusammen	3.158	60	3.218
III. Gepäckswagen:			
Gewöhnliche	611	—	611
Mit Postabtheilung	54	8	62
Zusammen	665	8	673

Materialbezeichnung	Im Betriebe	Im Baue	Zusammen
IV. Frachtwagen:			
Stallwagen	93	—	93
Für Kleinvieh	120	—	120
Gedeckte, für Frachten und Vieh	11.521	74	11.595
Offene hochbordige	4.207	150	4.357
„ niederbordige	2.703	79	2.782
„ mit zerlegbarem Bord	875	—	875
Bordlose	172	—	172
Cisternenwagen	257	—	257
Schotterwagen	506	—	506
Schneepflüge	27	—	27
Tunnelwagen	5	—	5
Diverse	89	—	89
Zusammen	20.575	303	20.878

— (Rollendes Materiale der Sicilischen Eisenbahnen.) Der Stand des rollenden Materials der Sicilischen Eisenbahnen war am 31. December 1895 folgender:

Materialbezeichnung	Im Betriebe	Im Baue	Zusammen
I. Locomotiven:			
Mit vier gekuppelten Rädern	46	—	46
Mit sechs gekuppelten Rädern	73	—	73
Mit acht gekuppelten Rädern	17	—	17
Tenderlocomotiven (für den Zugsdienst):			
Mit sechs gekuppelten Rädern	12	—	12
Verschiebemaschinen	8	—	8
Summe	156	—	156
II. Personenwagen (für den Normalbetrieb):			
Luxus-, Salon- und Break-Wagen	8	—	8
Wagen I. Classe	24	—	24
Wagen II. Classe	58	10	68
Gemischte I. und II. Classe	100	—	100
Wagen III. Classe	226	—	226
Gemischte II. und III. Classe	10	—	10
(für den Secundärdienst):			
Gemischte Wagen I. und II. Classe	10	—	10
Wagen III. Classe	10	—	10
Summe	446	10	456
III. Gepäckswagen:			
Gewöhnliche	58	—	58
Mit Postabtheilung	12	—	12
Mit Toilette	20	—	20
Summe	90	—	90
IV. Frachtwagen:			
Stallwagen	9	—	9
Für Vieh und Frachten, gedeckt	1144	—	1144
dto. offen, hochbordige	302	—	302
dto. „ niederbordige	486	—	486
dto. „ mit zerlegbarem Bord	29	—	29
Offene hochbordige á 30 t	10	—	10
„ niederbordige á 30 t	10	—	10
Cisternenwagen	21	—	21
Schotterwagen	6	—	6
Diverse	2	—	2
Summe	2019	—	2019

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd. (Ankunft des Dampfers „Imperator" von Bombay.) Dieser Dampfer von 2342 Tonnen Gehalt ist am 17. Februar nach 18tägiger Fahrt mit 22 Passagieren und 2344 Gewichtstonnen Ladung von Bombay in Triest eingetroffen. Derselbe brachte: aus Bombay 1,080.775 kg Baumwolle (hievon 74.000 kg für Venedig), 19.640 kg Spelt (für Venedig), 760 kg Curiositäten, 151.775 kg Gingellyseed, 16.240 kg Ricinussamen, 24.867 kg Arachides, 91.350 kg Myrabolamen, 1200 kg Därme, 160.000 kg Teakholz; aus Malabar 22.837 kg Ingwer, 25.375 kg Spelt, 10.150 kg Cocosöl, 1015 kg Indigobeere, 10.150 kg Pfeffer, 204.776 kg Kaffee; aus Calcutta 123.018 kg Häute, 165.043 kg Indigo (hievon 3230 kg für Ancona und 10.070 kg für Venedig), 1827 kg Gummilack, 162.800 kg Baumwolle, 200 kg Salz;

aus Madras 3604 kg Indigo; aus Golfo Persico 8120 kg Häute, 1522 kg Därme; aus Aden 15.936 kg Gummi, 558 kg Wachs, 2842 kg Perlmutter, 21.816 kg Kaffee; aus Suez 1035 kg Schwämme, 810 kg Muschel, 1455 kg Sennes, 584 kg Perlmutter; aus Port Said 3654 kg Häute, 2294 kg Tabak, 4750 kg Indigo, 160 kg Curiositäten, 1380 kg Kaffee. Der Werth der eingeführten Waaren betrug 2,966.755 Gulden österr. Währ.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. (Sommerfahrplan 1896.) Mit 1. Mai trat der Sommerfahrplan der Post- und Passagierschiffe für die Saison 1896 in Kraft. Nach demselben werden tägliche Personenfahrten zwischen Passau—Linz, Linz—Wien, Wien—Budapest, Budapest—Kalocsa, Budapest—Mohács, dann wöchentlich drei Verbindungen zwischen Wien — Budapest — Semlin — Belgrad — Orsova—Turn-Severin—Galatz, drei Schiffsverbindungen zwischen Semlin—Titel—Szegedin, ferner in der Save viermal wöchentlich Verbindungen zwischen Schabatz—Belgrad unterhalten.

In der unteren Donau finden noch regelmässige Verbindungen zwischen Galatz — Tultscha sechsmal wöchentlich, ferner Anschlussfahrten Galatz—Odessa—Constantinopel alle acht Tage durch die Dampfer des Oesterr. Lloyd statt.

Ausser diesen Personenfahrten längerer Strecke finden Localfahrten zwischen Krems—Stein—Melk—Grein, im Rayon der Stadt Budapest, zwischen Semlin—Belgrad—Pancsova und auf der intern serbischen Strecke Belgrad—Dubrowitza—Golubac statt.

Durch Einführung dieses Fahrplanes ist es ermöglicht, die Fahrt von Passau nach Wien an einem Tage auszuführen, ferner wurde eine neue Localschiffsverbindung (sechsmal wöchentlich) zwischen Grein und Melk geschaffen und die Fahrzeit ab Wien—Budapest—Semlin—Belgrad nach der unteren Donau wesentlich abgekürzt, indem die Postschiffe ab Turn-Severin nach der unteren Donau noch am Tage des Eintreffens der oberen Postschiffe directen Anschluss an diese finden.

Süddeutsche Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. (Bau von Magazinen in Budapest.) Die Budapester Direction der Süddeutschen Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft hat den Beschluss gefasst, am donaulinksuferseitigen Budapester Donauquai nächst dem Hauptzollamte Magazine für die stromabwärts zu befördernden Frachten zu erbauen.

Ungarische Fluss- und Seeschiffahrts-Actiengesellschaft. (Einführung von Localfahrten im Budapest—Szent-Endreer Donauarme.) Die Direction der Ungarischen Fluss- und Seeschiffahrts-Actiengesellschaft hat den Beschluss gefasst, im Bereiche des Budapest—Szent-Endreer Donauarmes einen regelmässigen Schiffsverkehr, und zwar mit den Stationen Szent-Endre und Visegrád mit gemischtem Personen- und Güterverkehr einzuführen, welch' letzterer insbesondere für den Lebensmitteltransport zur Approvisionirung Budapest eingerichtet wird.

Landesverband der ungarischen Schiffer. (Sitzungsbeschlüsse.) In einer am 23. April unter Vorsitz des Directionspräsidenten Geheimrath Alexander Matlekovits abgehaltenen Sitzung der Directoren des Landesverbandes der ungarischen Schiffer (vergl. Vrdgs.-Bl. 16 und 24 ex 1895) wurde beschlossen, mit Rücksicht darauf, dass im Sinne der Pariser Convention die ausländischen Schiffer keine Transportsteuer zahlen, was übrigens bereits zu diplomatischer Intervention Anlass gegeben hat, und auf diese Weise die Ausländer gegenüber den heimischen Schiffern um die ganze Summe der Transportsteuer im Vortheile sind, eine Repräsentation an das Finanzministerium zu richten, es möge bei der Revision der Steuergesetze die Transportsteuer bei der Schiffahrt, oder aber überhaupt, abgeschafft werden; auch insolange aber, bis dies geschieht, möge die Transportsteuer nicht auf Grund der an der Börse notirten Schiffsraten bemessen werden, da diese dem wirklichen Frachtlohne nicht entsprechen. Zur Berathung gelangte weiter eine Einladung des Berliner Central-Schiffsvereines, welche an den Verein zu dem am 2. Mai in Dresden abzuhaltenden Congress für Binnenschiffahrt ergangen ist. Da dieser Congress sich mit zahlreichen Fragen beschäftigen wird, welche für die ungarische Schiffahrt von besonderer Bedeutung sind, beschloss die Direction, zum Congresse in Vertretung des Vereines Delegirte zu entsenden.

Regulirung des Eisernen Thores. (Schlussarbeiten.) Die Arbeiten im Bereiche des eigentlichen Kataraktengebietes sind nun auch beendet. Der im Bette durch den Jucz-Katarakt hindurch gesprengte Grundcanal ist fertiggestellt; derselbe sichert in einer Länge von 1300 m und in einer Breite von 60 m einen 2 m unter Null tiefen Weg für die Schiffahrt. Es war dies eine der schwierigsten Arbeiten. Beinahe 30.000 m³ harten Serpentingesteins mussten im Wasser, bei reissender Stromschnelle, gesprengt werden. Derzeit werden die dort vorgenommenen Schlussarbeiten vom Sectionsrathe Béla Gonda überprüft, und die von ihm vorgenommenen Probemessungen rechtfertigten die planmässige, pünktliche Durchführung der grossen Arbeit. Demnächst wird die Schiffbarkeit des Canals geprüft und dann wird derselbe provisorisch dem Verkehre übergeben werden.

Oesterreichischer Lloyd.

Abfahrten ab Triest in der Woche vom 1. bis zum 7. Mai.

Adriatischer Dienst.

1. Mai, um 7 Uhr Früh: Dampfer „Sultan", Capitän A. Petris, nach Dalmatien bis Spizza, mit Berührung von Isola, Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Traù, Spalato, Carober, Milnà, Cittavecchia, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Curzola, Orebich, Terstenik, Meleda, Gravosa, Ragusavecchia, Castelnuovo, Teodo, Perasto, Risano, Perzagno, Cattaro und Budua. Ueberschiffung in Gravosa auf die Dampfer der Gesellschaft Ragusa-Metkovich nach Giupana, Slano, Canosa, Calamota, Isola di Mezzo und auf Verlangen nach Stagno grande.

1. „ um Mitternacht: Dampfer „Carlotta", Capitän M. Zurich, nach Venedig.

2. „ um 7 Uhr Früh: Dampfer „Najade", Capitän P. Badessich, nach Dalmatien und Metkovich, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Postire, Pucischie, Macarsca, Gradaz und Fort-Opus. Ueberschiffung in Metkovich auf die Dampfer der Gesellschaft Ragusa-Metkovich nach Crkovice, Drace, Stagno piccolo und auf Verlangen nach Stagno grande.

4. „ um Mitternacht: Dampfer „Massimiliano", Capitän R. Mayer, nach Venedig.

5. „ um 7 Uhr Früh: Dampfer „Danubio", Capitän L. Soich, nach Dalmatien bis Cattaro, mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Zaravecchia, Zlarin, Sebenico, Spalato, Milnà, Lesina, Curzola, Gravosa, Castelnuovo (Megline), Perasto, Risano und Perzagno. Ueberschiffung in Gravosa auf die Dampfer der Gesellschaft Ragusa-Metkovich nach Giupana, Slano, Canosa, Calamota, Isola di Mezzo und auf Verlangen nach Stagno grande.

6. „ um 7 Uhr Früh: Dampfer „Tritone", Capitän F. Tosoni, nach Dalmatien und Metkovich, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Almissa, Macarsca, S. Giorgio di Lesina, Trapano und Fort-Opus, überdies S. Martino und Gelsa auf der Rückfahrt; Anschluss in Pola nach Cherso, Rabaz, Abbazia, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Valcassione und Porto Manzo. Ueberschiffung in Metkovich auf die Dampfer der Gesellschaft Ragusa-Metkovich nach Crkovice, Drace, Stagno piccolo und auf Verlangen nach Stagno grande.

6. „ um Mitternacht: Dampfer „Carlotta", Capitän M. Zurich, nach Venedig.

7. „ um 6 Uhr Abends: Dampfer „Graf Wurmbrand", Capitän A. Bilaffer, Eildampfer nach Cattaro, mit Berührung von Pola, Zara, Spalato und Gravosa.

Levante- und Mittelmeer-Dienst.

3. Mai, um 7 Uhr Früh: Dampfer „Memfi", Capitän L. Stabile, nach Smyrna, mit Berührung von Fiume, Corfu, Patras, Zante, Cerigo, Canea, Retbymo, Candien, Vathy, Cesmè und Kbios, Ueberschiffung in Smyrna nach Mytilene.

3. „ um 11 Uhr Vormittags: Dampfer „Tebe", Capitän C. Matkovich, nach Thessalien und Constantinopel mit Berührung von Lussinpiccolo, Spalato, Gravosa, Cattaro, Antivari, Dulcigno, S. Giov. di Medua, Durazzo, Valona, Santi Quaranta, Corfu, Santa Maura, Argostoli, Catacolo, Calamata, Piräus, Volo, Salonich, Cavalla, Lagos, Dedeagatsch, Dardanellen, Gallipoli und Rodosto. Ueberschiffung in Corfu nach Sajada, Parga, Santa Maura, Prevesa und Salagbora.

6. „ um Mittag: Dampfer „Habsburg", Capitän P. Mersa, nach Alexandrien, mit Berührung von Brindisi und Ueberschiffung in Alexandrien nach Port Said, Jaffa, Beyruth, Larnaca und Rhodus.

7. „ um 11 Uhr Vormittags: Dampfer „Vorwärts", Capitän A. Leva, nach Constantinopel und Odessa, mit Berührung von Brindisi, Santi Quaranta, Corfu, Patras, Piräus und Dardanellen. Ueberschiffung in Constantinopel nach Ineboli, Samsun, Kerasund, Trapezunt, Batum und Kustendjeh. Für Passagiere und Werthsachen Ueberschiffung in Corfu nach Albanien, in Piräus nach Thessalien und in Constantinopel nach Varna und Burgas.

Dienst nach Ostindien, China und Japan.

3. Mai, um Mittag: Dampfer „Poseidon", Capitän A. Orlando, nach Bombay, mit Berührung von Brindisi, Port Said, Suez und Aden. Anschluss in Bombay nach China und Japan bis Kobe.
Die Ladung nach Madras und Calcutta wird in Colombo auf den Dampfer der Zweiglinie Colombo—Madras—Calcutta überschifft.

20. Mai, um 4 Uhr Nachm.: Dampfer „Marquis Bacquehem", Capitän . . ., nach Indien, China und Japan, mit Berührung von Port Said, Suez, Aden, Kurrachee, Bombay, Colombo, Penang, Singapore, Hongkong, Shanghai und Kobe.

Ohne Haftung für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Contumaz-Massregeln

Verschiedene Mittheilungen.

Annahme der dreipercentigen Schuldverschreibungen der Oesterreichischen Localeisenbahn-Gesellschaft als Dienstcautionen. Laut Erlass des k. k. Finanzministeriums vom 2. April 1896, Z. 4460, können die vom Staate zur Selbstzahlung übernommenen dreipercentigen Schuldverschreibungen der Oester-

reichischen Localeisenbahn-Gesellschaft zum jeweiligen Tagescourse, jedoch nicht über Pari, als Dienstcaution angenommen werden. [23.336/I.]

Internationales Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr. (Reglementarische Bestimmungen, betreffend die Geltendmachung von Reclamationen.) Das Centralamt für den internationalen Eisenbahn-Frachtverkehr in Bern ist darauf aufmerksam gemacht worden, dass bei Berathung des Reglements für den Schweizerisch-Rumänischen und den Französisch-Rumänischen Eisenbahnverband neuestens hinsichtlich der Rückerstattung von unrichtig berechneten, bezw. ungebührlich eingehobenen Beträgen folgender Antrag gestellt worden sei: „Zur Einbringung von Frachterstattungsansprüchen ist der Absender oder Empfänger berechtigt, je nachdem der eine oder der andere die Mehrzahlung an die Eisenbahn geleistet hat. Im Interesse der beschleunigten Behandlung der Frachterstattungsansprüche sind dieselben stets bei jener Eisenbahn anzubringen, an welche die Zahlung geleistet wurde.“ Die Mittheilung war mit einer Ausführung verbunden, welche im Wesentlichen dahin geht, dass die vorgeschlagene Bestimmung mit dem im Art. 27 des internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahn-Frachtverkehr ausgesprochenen Princip der Solidarhaftung aller an einem internationalen Transporte betheiligten Eisenbahnen im Widerspruche stehen und dem ebendaselbst vorgesehenen Wahlrechte der Parteien zur Geltendmachung ihrer Ansprüche präjudiciren, daneben aber diejenige Bahn, welche die Fracht unrichtig berechnet oder das Gut mit ungerechtfertigten Gebühren belastet habe, zum Richter in der eigenen Sache machen würde. Sie wäre im Geltungsgebiete des internationalen Uebereinkommens rechtlich nicht durchführbar und müsste daher mindestens Anlass zu Verwirrungen geben, welchen grundsätzlich entgegengetreten werden sollte. Das genannte Centralamt wurde ersucht, Veranlassung zu treffen, dass diese Bestimmung in das bezeichnete Reglement nicht aufgenommen werde. Das Centralamt hat sich hierüber wie folgt ausgesprochen: Die thatsächliche Auslegung des Art. 1 des internationalen Uebereinkommens hat sich dahin gestaltet, dass directe Sendungen von und nach solchen Ländern, welche demselben nicht beigetreten sind, dessen Vorschriften auch in den am Uebereinkommen betheiligten Staaten nicht unterworfen sind. Die Ansicht, dass für die genannten Verkehre reglementarische Vorschriften nicht aufgestellt werden dürfen, welche mit dem internationalen Uebereinkommen in Widerspruch stehen, sei also nicht aufrecht zu halten; dagegen bestehe allerdings ein thatsächliches Interesse, dass auch in diesen Verkehren die Grundsätze des internationalen Uebereinkommens soweit als möglich zur Anwendung gelangen, nur wäre eine Vorstellung in diesem Sinne an die competente Behörde eines der betheiligten Staaten zu richten; dem Centralamte stehe nach Art. 57 des internationalen Uebereinkommens ein Recht der Einmischung nicht zu. Uebrigens dürfte ein Widerspruch zwischen dem signalisirten Antrage und dem internationalen Uebereinkommen nur bedingt zugestanden werden. Jener beziehe sich ausschliesslich nur auf die bei den Eisenbahnen anzubringenden — also aussergerichtlichen — Reclamationen; an den gesetzlichen Vorschriften über die etwaige Haftung der am Transporte betheiligten Eisenbahnen, über Activ- und Passivlegitimation im Verfahren vor den Gerichten könne derselbe nichts ändern. Nun sei aber im internationalen Uebereinkommen (Art. 26, 27, 28) nur hinsichtlich der Haftpflicht und des gerichtlichen Verfahrens Vorsorge getroffen und das Reclamationsverfahren bei den Eisenbahnen gar nicht berührt. Dagegen werde allerdings von den Commentatoren des internationalen Uebereinkommens (z. B. Gerstner, Internationales Eisenbahn-Frachtrecht, Seite 314, 315; Eger, Das internationale Uebereinkommen, Seite 466 ff; Rosenthal, Internationales Eisenbahn-Frachtrecht, Seite 277; Schwab, Das internationale Uebereinkommen, Seite 231) übereinstimmend angenommen, dass die Art. 26, 27 und 28 des internationalen Uebereinkommens auch auf das aussergerichtliche Reclamationsverfahren Anwendung finden, soweit nicht durch die Gesetze und Reglements in den einzelnen Staaten andere Bestimmungen festgesetzt sind. Immerhin werde insbesondere von Gerstner (Seite 315) darauf aufmerksam gemacht, dass auch gewisse, aus der Natur der Sache fliessende Ausnahmen zugestanden werden müssen, wobei er namentlich auf die Rückforderungsansprüche des Absenders im Falle zu hoch berechneter Frankos Bezug nimmt und sagt, dass dieselben nach der Absicht des Uebereinkommens nicht auf den Empfänger übergehen und also nicht von diesem, sondern nur von dem Absender geltend gemacht werden können. Auch die Gefahr, dass die Eisenbahn Richter in eigener Sache werde, könne vom Centralamte nicht zugestanden werden, nachdem durch das Reclamationsverfahren die Befugniss des Berechtigten, seine Ansprüche gerichtlich geltend zu machen, nicht beeinträchtigt sei. — Zu den vorstehenden Ausführungen des Centralamtes wird bemerkt, dass die im österr.-ungar. Tarife, Theil I (zu § 61 unter Nr. VIII), enthaltene Zusatzbestimmung des Inhaltes, dass Frachterstattungsansprüche bei jenen Eisenbahnen einzubringen sind, in deren Stationen die betreffende Sendung bezogen wurde, durch den Nachtrag IX im Interesse einer beschleunigten Behandlung derartiger Ansprüche dahin abgeändert worden ist, dass Frachterstattungsansprüche stets bei jener Eisenbahn einzubringen sind, an welche die Zahlung geleistet wurde.

[„Zeitschrift für den internationalen Eisenbahntransport“ Nr. 3 ex 1896, S. 101.]

— (Revisions-Conferenz zu Paris.) Ueber die internationale Frachtrechts-Conferenz zu Paris in der Zeit vom 16. März bis 2. April bringt die „Zeitschrift für den internationalen Eisenbahntransport“ in Bern in Nr. 4 (Seite 131) die nachstehende Mittheilung: Am 16. März sind in Paris die Delegirten der bei dem internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr betheiligten Staaten zur ersten der im Art. 59 des Uebereinkommens vorgesehenen Revisions-Conferenzen zusammengetreten. Die Conferenz ist durch den Minister der öffentlichen Arbeiten in Paris, Herrn Guyot-Dessaigne, eröffnet worden. Als Präsident wurde Herr Picard (Frankreich) bezeichnet, Vicepräsidenten wurden die Herren Gestner (Deutschland) und von Perl (Russland). Die angemeldeten Revisionspunkte sind nach kurzer Besprechung im Plenum zwei Commissionen, von denen die eine (Commission I) die Fragen vorwiegend juristischer, die andere (Commission II) die Vorschläge mehr technischer Natur vorzubereiten hatte, überwiesen worden. Die erste Commission hat als ihren Präsidenten Se. Excellenz Herrn von Wittek und als Berichterstatter die Herren Baron Buschman und Renault bezeichnet; Präsident der zweiten Commission wurde Herr Welti, Berichterstatter derselben waren die Herren Dr. Röll und Baume. Die abschliessliche Erledigung erfolgte nach Anhörung der Anträge der Commissionen durch die versammelte Conferenz. Obschon in der Mehrzahl der Staaten das Bedürfniss einer Revision des Uebereinkommens sich nicht fühlbar gemacht hatte, so sind doch, um den Wünschen des Handelsstandes in den anderen Staaten Rechnung zu tragen, die von diesen gestellten Abänderungsanträge von der Conferenz zum grössten Theile angenommen worden. Am 2. April wurde das Schlussprotokoll unterzeichnet, das die gefassten Beschlüsse in der Form des Entwurfes eines Zusatzübereinkommens enthält. Dasselbe wird der Genehmigung der Regierungen unterbreitet werden und drei Monate nach stattgefundener Ratification in Kraft treten.

Prag-Duxer Eisenbahn. (Generalversammlung.) Am 14. März fand in Prag unter Vorsitz des Vicepräsidenten des Verwaltungsrathes, Dr. Feitis, eine ausserordentliche Generalversammlung der Actionäre der Prag-Duxer Eisenbahn statt. Nach Verlesung des Berichtes des Verwaltungsrathes über die eingeleiteten Schritte zur Conversion sämmtlicher gesellschaftlichen Prioritäten in eine einheitliche dreipercentige Anleihe und nach Bekanntgabe der mit der Regierung vereinbarten Modalitäten ertheilte die Generalversammlung dem Verwaltungsrathe die Vollmacht, dieses Uebereinkommen für den Fall der Perfectionirung durchzuführen, sonach insbesondere das in demselben bezeichnete dreipercentige Prioritätsanlehen im Nominalbetrage von 48,980.000 Mk. deutscher Reichswährung aufzunehmen, sowie den Zeitpunkt und die Modalitäten für die Begebung dieses Anlehens nach eigenem Ermessen zu bestimmen.

Personal-Nachrichten.

Seine k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 26. April d. J. dem Agenten der Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterreichischen Lloyd, Honorar-Viceconsul Luigi Nervegna in Brindisi, das Ritterkreuz des Franz Josef-Ordens allergnädigst zu verleihen geruht.

Der Handelsminister hat den Patentingenieur Carl Rubricius zum Patent-Oberingenieur im Handelsministerium ernannt.

Der Eisenbahnminister hat den provisorischen Postconcipisten im Handelsministerium Dr. Arnold Krasny zum Ministerialconcipisten im Eisenbahnministerium ernannt.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina.

Aufhebung von Frachtsätzen.

Mit 20. Juni 1896 treten die im Theil II, Heft 2, giltig vom 15. Mai 1896, in Schnitt-Tafel II b und III b (Seite 54 und 71) enthaltenen Schnittfrachtsätze des Ausnahmetarifes D (für zu Grubenzwecken bestimmte Hölzer) für die Station Neuberun der kgl. Eisenbahn-Direction Kattowitz ausser Wirksamkeit.

Wien, am 1. Mai 1896. [331]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Französisch-Belgisch-Deutsch-Oesterreichisch-Ungarisch-Rumänisch-Serbisch-Bulgarisch-Orientalischer Personen- und Gepäcksverkehr über Herbesthal—Köln—Aschaffenburg.

Abänderung des Einführungstermines des neuen Tarifes.

Der neue Tarif Theil II, Heft E, für den obgenannten Verkehr, dessen Inkrafttreten gemäss Verlautbarung im Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 34 vom 24. März 1896 mit dem 1. Mai 1896 festgesetzt war, gelangt bis auf Weiteres nicht zur Einführung.

Der gleichnamige Tarif, Theil II, Heft F, vom 1. April 1892 bleibt daher weiterhin noch in Kraft.

Wien, am 2. Mai 1896. [332]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Gewichtsgarantie für Getreide.

Vom 16. Mai 1896 angefangen wird im Bergverkehre aus der unteren Donau (Orsova und unterhalb gelegenen Donaustationen) für Getreide, geschüttet, (alla rinfusa) in completen Schleppladungen die Gewichtsgarantie eingeführt.

Die betreffenden speciellen Bestimmungen sind bei der Direction in Wien oder bei der Verkehrsdirection in Budapest zu erfragen.

Wien, am 2. Mai 1896. [333]

Oesterreichisch-Ungarisch-Rumänischer Personen- und Gepäcksverkehr über Predeal und Verciorova.

Aenderung des Einführungstermines des neuen Tarifes.

Der angeführte, im Verordnungs-Blatte Nr. 19 ex 1896, Seite 407, mit Giltigkeit vom 1. April 1896 verlautbarte Tarif tritt erst mit **1. Juni 1896** in Kraft.

Demzufolge verbleibt der bisherige, ab 1. Mai 1894 giltige gleiche Tarif bis zum Einführungstermine des neuen Tarifes noch in Wirksamkeit.

Wien, am 3. Mai 1896. [334]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Deutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Seehafenverband (Verkehr mit Ungarn).

Ausgabe des Nachtrages VI zum Verbandsgütertarife, Theil II, Heft 3.

Mit Giltigkeit vom 1. Juni 1896 und, insoweit Erhöhungen platzgreifen, vom 1. Juli 1896, tritt der Nachtrag VI zu dem in rubro bezeichneten Tarife in Kraft.

Dieser Nachtrag enthält ausser Berichtigungen und einer Aenderung des Verzeichnisses der Verbands-Verwaltungen einen neuen, bei Auflieferung eines bestimmten Minimalquantums im Rückvergütungswege giltigen Ausnahmetarif für Mehl und Mahlproducte und theilweise geänderte Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 10 (Möbel aus gebogenem Holze etc.).

Der Nachtrag wird seinerzeit bei den betheiligten Verwaltungen käuflich zu erhalten sein.

Wien, am 1. Mai 1896. [335]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Tarife für den inneren Verkehr der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen, Heft C, für die Beförderung von Gütern vom 1. April 1895. (Berichtigungen und Ergänzungen des Nachtrages II zu Heft C.) Im Nachtrag II zu Heft C sind nachstehende Berichtigungen, bezw. Ergänzungen vorzunehmen:

Auf Seite 23 hat Ziffer 4 zu lauten: „Getreide aller Art und Hülsenfrüchte, wie im Specialtarif I genannt (ausgenommen geröstetes Getreide)."

Auf Seite 46, Spalte 3, Zeile 4 von unten, und auf Seite 113, Spalte 1, Zeile 14 von unten ist Stuhlgeflechte auf Stuhlgestelle zu ändern.

Auf Seite 61, Zeile 9 von unten ist bei Azurin etc. in Spalte 4 „St" nachzutragen.

Auf Seite 75, Spalte 2, Zeile 3 von oben ist Schusterahle auf „Schusterahlen" zu ändern.

Auf Seite 100, Zeile 13 von unten ist bei Packbretter, Packlatten in Spalte 4 ein * zu ergänzen.

Schlesisch-Süddeutscher Verbandsgütertarif, Theil II, Heft Nr. 2 (Verkehr mit Württemberg), vom 1. Juni 1892. (Ausscheidung der Stationen Hirschfelde und Ostritz.) In Folge Ueberganges der Linie Zittau—Nikrisch (excl.) der kgl. Preussischen Staatsbahnen in den Besitz des sächsischen Staates sind mit Wirksamkeit vom 1. April die Frachtsätze für die an dieser Linie gelegenen Stationen Hirschfelde und Ostritz im Tarife zu streichen.

Hannover-Bayerischer Gütertarif, Heft Nr. 1, vom 1. August 1893, und Heft Nr. 2, vom 1. Juni 1889. (Anwendung des Ausnahmetarifes 19a auf Maschinen.) Mit Wirksamkeit vom 1. April ist der Ausnahmetarif 19a für Eisen und Stahl im Verkehre nach den Seehäfen und Küstenstationen auch auf Maschinen allgemein zur Anwendung gekommen. Es sind daher im Artikelverzeichnisse unter I die Worte „ausschliesslich Maschinen, dagegen im Falle der Ausfuhr über See nach ausserdeutschen Ländern auch Maschinen" zu streichen.

Tarif für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren auf dem Bodensee vom 1. August 1890. (Aufhebung der Bodensee-Landungsstelle Sipplingen.) Mit 1. Mai wurde die badische Bodensee-Landungsstelle Sipplingen aufgehoben.

Die im Tarife für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren vom 1. August 1890 enthaltenen Tarifsätze für diese Station sind daher zu streichen.

Hannover-Bayerischer Verbandsgütertarif, Theil II, vom 1. Jänner 1893. (Aufhebung der Abfertigungsbeschränkung für Oberhausen b. Augsburg.) Im obgenannten Tariftheil ist unter D III die Abfertigungsbeschränkung für Oberhausen b. Augsburg (s. Nachtrag 1 vom 1. Jänner 1894, Seite 2) zu streichen.

Ausnahmetarif für die Ausfuhr von Mehl u. s. w. aus Bayern über Lindau vom 20. Mai 1895. (Anwendung dieses Ausnahmetarifes auf Gerstesendungen.) Mit sofortiger Wirksamkeit findet der Ausnahmetarif auf Gerstesendungen in Wagenladungen von mindestens 10.000 kg, welche von bayerischen Malzfabriken ab bayerischen oder ausserbayerischen Stationen oder aus bayerischen Lagerhäusern bezogen und, zu Malz verarbeitet, nach ausserdeutschen Absatzgebieten überhaupt auf dem directen Bahnwege oder mit Benützung von ausserbayerischen Wasserwegen ausgeführt werden, entsprechende Anwendung.

Nothstandstarif für Düngemittel im Deutschen Wechselgüterverkehr. (Aufnahme des Artikels „Salpeterabfall".) Mit Giltigkeit vom 1. April ist der Artikel „Salpeterabfall (gewonnen durch Verarbeitung des salpeterhaltigen Seewassers aus Salpeterschiffen)" in den Nothstandstarif auf den Seiten 1 und 2 hinter „Chilisalpeter" aufgenommen worden.

K. k. Oesterr. Staatsbahnen.

K. k. Eisenbahn-Betriebsdirection Linz.

Altmaterial-Verkauf.

Bei der gefertigten k. k. Eisenbahn-Betriebsdirection gelangen nachstehend benannte, in dem Materialmagazine in Linz lagernde

Altmaterialien

im Offertwege zum Verkaufe, und zwar:

Alt-Eisenblech und Siederohrabfälle, Alt-Gusseisen, Pausch- und Zerreneisen, alter Stahl von Achsen, Kurbeln, Trag- und Volutfedern und Werkzeugen, Stahltyres ohne Nuth, Boxplatten- und Röhrenkupfer, Kupfer-, Messing- und Metallspäne, Bruchzink, Gummi-, Leder-, Baumwoll- und Schafwollabfälle und Bruchglas.

Nähere Angaben über die vorhandenen Quantitäten sind aus dem diesbezüglichen Offertformulare zu entnehmen, welches ebenso wie die Bedingnisse für den Verkauf von alten Materialien und Inventargegenständen bei der unterfertigten k. k. Eisenbahn-Betriebsdirection (Zugförderungsbureau) eingesehen, behoben oder gegen Einsendung des Porto bezogen werden kann.

Die Offerte sind nur auf dem erwähnten Formulare zu erstellen und sammt den etwaigen Beilagen, per Bogen mit 50 kr. Stempel versehen, versiegelt und mit der Aufschrift „Anbot auf Altmaterialien" bei der k. k. Eisenbahn-Betriebsdirection in Linz bis längstens

17. Mai l. J., 12 Uhr Mittags

einzubringen.

Gleichzeitig mit dem Offerte sind 10 Percent der Kaufsumme als Vadium bei der k. k. Eisenbahn-Betriebsdirections-Cassa in Linz zu erlegen.

Die Preise sind ab Waage loco Materialmagazin Linz in Ziffern und in Schrift zu stellen.

Die erstandenen Materialien sind binnen 30 Tagen vom Datum des Verständigungsschreibens über die Annahme des Offertes effectiv zu beziehen.

Der gefertigten k. k. Eisenbahn-Betriebsdirection steht es frei, die Offerte rücksichtlich des ganzen zu vergebenden Quantums oder nur eines Theiles zu acceptiren oder ganz abzulehnen.

Offerte, welche nach dem obigen Termine eingebracht werden oder den Bestimmungen der Ausschreibung nicht entsprechen, bleiben unberücksichtigt.

Linz, am 5. Mai 1896.

K. k. Eisenbahn-Betriebsdirection Linz.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
886	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Malzkaffee (Kaffee-Surrogate) der Pos. K. I der Güterclassification im Tarif-Theil I vom 1. Jänner 1893	Stadlau		Bei Aufgabe als Frachtgut in beliebigen Mengen und Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1896	Ost-Nordwest-Oesterreichischer Eisenbahnverband, Tarif-Theil II, Heft 2	Bestehen keine directen Frachtsätze	kr. ö. W.		Im Kartirungswege		
					Alt-Sandez					256				
					Brody					361				
					Buczacz					400				
					Chodorów					352				
					Czarna					234				
					Czernowitz					412				
					Czortków					412				
					Dębica					243				
					Drohohycz					337				
					Gorlice					265				
					Grodek					324				
					Grybów					252				
					Jaroslau					282				
					Jasło					274				
					Kimpolung					509				
					Kolomea					391				
					Kopyczyńce					421				
					Krosno					282				
					Łancút					270				
					Lemberg					334				
					Neu-Sandez					252				
					Podgorze-Bonarka					189				
					Podgorze-Płaszów					189				
					Posada-Chyrowska					312				
					Przemyśl					299				
					Radautz					438				
					Rzeszów					261				
					Rymanów					291				
					Samhor					324				
					Sanok					303				
					Skole					353				
					Sniatyn					403				
					Stanislau					376				
					Stryj					345				
					Sucha					193				
					Suczawa					438				
					Tarnopol					376				
					Tarnów					225				
					Wieliczka					196				
					Złoczów					355				
					Zołkiew					349·4				
887	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Chromsaures Kali und Natron	Aussig Aussig-Teplitzer Eisenbahn		Bei Aufgabe als Frachtgut in jedem Gewichte	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1896	Oesterreichisch-Lindau-Vorarlberger Eisenbahnverband, Theil II, Heft 2 vom 1. März 1896	Kreuzer ö. W.			Im Kartirungswege		Die im Verordnungs-Blatte vom 16. April 1896, Nr. 42, sub Pos. 795, verlautbarte Frachtermässigung für Dornbirn ist auch in vorliegender Publication aufgenommen
					Lindau, Bludenz, Bregenz, Buchs, Dornbirn, Feldkirch, Frastanz, Götzis, Hohenems, Lauterach, Nendeln, Nenzing, Rankweil, Schaanwald, Schwarzach und Strassenhaus				356	232	124			
					Hard-Fussach				364	234	130			
					Lustenau und St. Margrethen				364	235	129			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
				für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)										
Fortlaufende Nummer	von der	und im Namen der	für Artikel	von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
888	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Schiefer der Pos. 8-58 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Bärn-Andersdorf	Olmütz St.B.	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1896	Localtarif	14 kr.	10 kr.	4 kr.	Im Kartirungswege		
889	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Seife der Pos. 8-39 der Güterclassification des Tarif-Theiles I als Frachtgut	Bregenz	Innsbruck	Bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Wagen und Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1896	Localtarif	107 kr.	92 kr.	15 kr.	Im Kartirungswege		Die Aufgabe mit nicht mehr als 5 Frachtbriefen pro Wagen ist zulässig
890	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Heu und Stroh als Frachtgut	Niemes	Böhmisch-Leipa transit	Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Das Aufladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1896	Localtarif	17·8 kr.	12 kr.	5·8 kr.	Im Kartirungswege		
									Heller					
891	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Böhmischen Nordbahn	Kohle, mineralische	Bruch	Chrasterhof Knttenthal Vrutic	Anfgabe als Frachtgut, Zahlung der Fracht für mindestens das Ladegewicht der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1896	Localtarif	94·2 89·6 97·4	80 80 80	14·2 9·6 17·4	Im Kartirungswege		
				Ossegg und Ossegg II	Chrasterhof Kuttenthal Vrutic				94·2 89·6 97·4	80 80 80	14·2 9·6 17·4			
				Wiesa-Oberleutensdorf	Chrasterhof Knttenthal Vrutic				96·2 91·6 99·4	80 80 80	16·2 11·6 19·4			
892	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Hafer der Pos. G-13 der Güterclassification des Tarif-Theiles I als Frachtgut	Nowosielitza	Sadagora	Bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Die Parteien haben das Auf- und Abladen auf eigene Kosten zu besorgen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1896	Localtarif	26 kr.	20 kr.	6 kr.	Im Kartirungswege		Die Sendungen müssen in der Bestimmungsstation bezogen, bezw. vom Bahnhofe mittelst Strassenfuhrwerkes abgeführt werden

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
893	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Eisen und Stahl, alt und gebrochen, alte Eisen- und Stahlmunition, alte gebrauchte Eisenbahn- und Grubenschienen, alte gebrauchte Schwellen, alte gebrauchte Radbandagen und sonstige alte Radtheile, ferner Abfälle von altem Eisen und Stahl, sowie von Eisenblech und Stahlblech, auch Weissblechabfälle		Assling, Station der k. k. österr. Staatsbahnen	Frachtzahlung für das Ladegewicht des verwendeten Wagens, mindestens aber für 10.000 kg für einen Wagen	Vom 10. Mai 1896 bis zur tarifmässigen Durchführung, längstens bis zum 31. December 1896	Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Gütertarif, Theil II, Heft 1, giltig vom 1. März 1892	Es bestehen keine directen Frachtsätze	in Mark		Im Kartirungswege		
				Augsburg						1·46				
				München C.B.						1·33				
				München O.B.						1·31				
				München S.B.						1·32				
894	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Langholz, Rund- und Schnittholz	Böhm.-Trübau	Kolin (St.E.G.)	Minimalquantum 3000 t, wovon mindestens 1800 t nach Raudnic oder nach Stationen über Raudnic verfrachtet werden müssen. Aufgabe in vollen Wagenladungen, Aufrechthaltung der giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Bis Ende April 1897	Localtarif, bezw. Ausnahmetarif für Holz des Specialtarifes 2 etc., giltig vom 1. Jänner 1895	33·9	23·5	10·4	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Absender lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplicatfrachtbriefe, welche keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen und spätestens bis Ende Juli 1897 vorzulegen sind	Holzsendungen, welche von der reclamirenden Firma während der Giltigkeitsdauer dieses Zugeständnisses ab den nebigen Aufgabsstationen nach Halbstadt und Mittelsteine verfrachtet werden, werden in das bedungene Minimalquantum von 3000 t einbezogen, jedoch nicht bonificirt
				Triebitz					29·5	23·5	6·0			
				Landskron					39·5	23·5	16·0			
				Sichelsdorf					31·5	24·0	7·5			
				Budigsdorf					31·5	25·0	6·5			
				Hochstein					33·0	25·5	7·5			
				Hohenstadt					34·5	26·0	8·5			
				Müglitz					35·0	26·5	8·5			
				Abtsdorf					31·5	24·2	7·3			
				Zwittau					31·5	25·5	6·0			
				Brüsau-Brünnlitz					33·0	27·0	6·0			
				Hermanměstec					18·5	17·0	1·5			
				Leitomischl					32·0	25·8	6·2			
				Böhm.-Trübau	Raudnic				46·0	40·7	5·3			
				Triebitz					47·0	42·2	4·8			
				Landskron					60·3	43·3	17·0			
				Sichelsdorf					56·1	42·2	13·9			
				Budigsdorf					47·5	42·2	5·3			
				Hochstein					48·5	43·3	5·2			
				Hohenstadt					50·5	45·3	5·2			
				Müglitz					52·5	47·3	5·2			
				Abtsdorf					46·0	40·7	5·3			
				Zwittau					45·5	40·7	4·8			
				Greifendorf					47·0	42·0	5·0			
				Brüsau-Brünnlitz					49·0	44·0	5·0			
				Blansko					55·0	50·1	4·9			
				Adamsthal					56·5	51·4	5·1			
				Leitomischl					48·5	43·7	4·8			
895	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Fassholz		Wien-Matzleinsdorf	Verfrachtung von mindestens 3000 t Aufgabe von 10.000 kg per Wagen und Frachtbrief oder Frachtzahlung für dieses Gewicht	Bis Ende December 1896	Oesterr.-Ungar.-Bosnischer Eisenbahnverkehr, bezw. Localtarife	Kreuzer			Im Rückvergütungswege	Gegen auf reclamirende Firma als Aufgeberin lautende Duplicatfrachtbriefe, welche spätestens bis Ende März 1897 bei der Aufgabsbahn einzureichen sind	
				Banjaluka Vorstadt					134	113	21			
				Ramici					Besteht kein directer Frachtsatz	110	—			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
896	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Holz des Specialtarifes 2	Kladruh	Liehen (St.E.G.)	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarif	29·6 kr.	26·5 kr.	3·1 kr.	Im Kartirungswege		
897	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	a) Holz des Ausnahmetarifes Nr. 6 a b) Holz des Ausnahmetarifes Nr. 6 b des Sächsisch-Oesterreichischen Eisenbahnverbandes, Tarif-Theil II, Heft 1, vom 1. Juni 1892	Falkenau-Hillemühl	Bischofswerda	Einhaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen des Ausnahmetarifes Nr. 6 a und b des Sächsisch-Oesterreichischen Eisenbahnverbandes, Tarif-Theil II, Heft 1	Vom 15. Mai 1896 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende December 1896	Sächsisch-Oesterreichischer Eisenbahnverband, Tarif-Theil II, Heft 1, vom 1. Juni 1892	Bestehen keine directen Sätze	Pfg. a) 38 b) 36		Im Kartirungswege		
				Falkenau-Hillemühl	Neustadt in Sachsen					a) 39 b) 37				
				und vice versa										
				Schönlinde	Colditz					a) 72 b) 55				
				Schönlinde	Mügeln bei Pirna					a) 39 b) 36				
				und vice versa										
898	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Mineralschmieröl (Oleonaphtha)	Granica transit (für Sendungen von allen russischen Stationen nördlich und östlich der Linie Idolhnowo — Kiew — Kursk — Woronesch [diese Linie ausgenommen]) via Gänserndorf-Marchegg	Wien Staatsbahnhof loco Stadlau	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen; Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarife	Besteht kein directer Frachtsatz	58·5 kr.		Im Kartirungswege		Auf diese Transporte findet die im Verordnungs-Blatte Nr. 143 ex 1895 unter Post 2246 publicirte Frachtbegünstigung keine Anwendung
899	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr. Nordwestbahn	Rübenschnitte	Kromau St.E.G.	Gröschelmauth Oe.N.W.B.	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens; Aufrechthaltung der sonstigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Oesterr. Eisenbahnverband, Nachtrag II zum Anhang	15·8 kr.	14·8 kr.	1·0 kr.	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen haben die Parteien zu besorgen
900	Buschtěhrader Eisenbahn		Vom dritten Tage nach erfolgter Veröffentlichung dieser Kundmachung bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1896 werden parteieigene, mit einer dauerhaften und deutlichen Bezeichnung des Namens des Eigenthümers und seines Wohnortes (Eisenbahnstation) versehene, zum Schutze von in der Station Michelob aufgegebenen Thonsendungen verwendete Decken auf dem Rücktransporte innerhalb dreier Monate durch den Empfänger an den Eigenthümer als Frachtgut bei Erfüllung der für die Anwendung des bezüglichen ermässigten Tarifsatzes allgemein giltigen Bestimmungen des Tarifes, Theil I, der österr., ungar., bosn. und herzegow. Eisenbahnen vom 1. Jänner 1893 vom Ladegeleise am Moraviaflügel nächst der Station Lužna-Lischan nach Michelob frachtfrei befördert. Die tarifmässig entfallenden Nebengebühren sind voll zu entrichten. Für die Verladung der erwähnten Decken am Moraviaflügel dürfen nur solche Wagen benützt werden, welche dort entladen worden sind und nach der Station Lužna-Lischan leer zurückkehren sollen												

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zngeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	nnd im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehnngsweise Ronte) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnnng	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
901	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Blätter von Palmen und anderen tropischen Pflanzen	Cormons	Moskau (Moskau-Brester B.) über Granica—Iwangorod—Lukow—Brest	A) als Eilgut in jedem Gewichte. B) als Frachtgut 1. bei Frachtzahlung pro verwendeten Wagen für mindestens 5000 kg. 2. bei Frachtzahlung pro verwendeten Wagen für mindestens 10.000 kg. Einhaltung der Bestimmungen des Oesterr.-Ungarisch-Russischen Gütertarifes, Theil I, Abtheilung A und B	Bis auf Widerruf, längsteus aber bis Ende December 1896	Oesterr.-Ungar.-Russischer Eisenbahnverband	Eilgut in Wagenladungen dermalen ausgeschlossen; Artikel im Tarife nicht classificirt	A) 1340 h ÷ 1183 Kop. B) 1. 498 h + 591 Kop. B) 2. 395 h + 591 Kop. } mebr 5·64 Kop. obligat. Nebengebühren	Verschieden	Kartirung		
902	Südbahn-Gesellschaft		Lebensmittel (auch todtes Geflügel) und Getränke, sowie Retouremballagen in kleineren Quantitäten	Während der Badesaison 1896 in Brenerbad, d. i. vom 1. Juni bis Ende September 1896, wird die Beförderung nebiger Artikel in kleineren Quantitäten ab den Stationen Bozen-Gries, Brixen, Sterzing, Gossensass, Gries, Brenner, Innsbruck, Marburg und Wildon nach der Haltestelle Brennerbad, resp. die Rückbeförderung der von dieseu Sendungen herstammenden leeren Emballagen mit Personenzügen zu den Taxen für Frachtgut gestattet.										
903	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Bier in Fässern	Hradisch K.F.N.B.	Oswięcim	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Auf- und Abladen der Sendungen durch Parteiorgane	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1896	Localtarif vom 1. Jänner 1893	77·5 kr.	48·5 kr.	29·0 kr.	Im Kartirungswege	Auf die reclam. Firma als Versenderin und Empfängerin lantende Frachtbriefe, welche von Seiten der Auflieferungsstation die Bestätigung darüber tragen müssen, dass die verwendeten Wagen nach ihrer Räumlichkeit vollständig ausgenützt, sowie das Ablegen und Auffaden durch Parteiorgane besorgt, und von Seiten der Empfangsstation. dass das Abladen und Auflegen durch Parteiorgane bewirkt worden ist. Die bezeichneten Documente, welche spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses vorzulegen sind, werden nicht wieder zurückgestellt	
			Leer retourgehende Bierfässer	Oswiecim	Hradisch K.F.N.B.	Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmnngen; Auflieferung der Sendungen in solchen Quantitäten, dass die verwendeten Wagen nach ihrer Räumlichkeit vollständig ausgenützt werden; Auf- und Abladen, sowie Ab- und Auflegen der Sendungen durch Parteiorgane			53·2 kr.	48·5 kr.	4·7 kr.	Im Rückvergütungswege		

K. k. priv.

Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn-Gesellschaft.

Verlosung

der

Actien und der 4% Prioritätsobligationen

am 1. Mai 1896.

Bei der laut Notariatsprotokoll am heutigen Tage stattgefundenen Verlosung unserer Actien und 4% Prioritätsobligationen wurden nachstehende Nummern gezogen, und zwar:

Actien.

Nr. 4144, 21476, 31514, 31913, 32482, 47864, 51282, 54431, 62571, 64004, 64393, 69124, 71205, 75126, 75291, 91756, 102913, 103704, 122558, 134981. Zusammen 20 Stück.

4% Prioritätsobligationen, steuerpflichtige.

Nr. 61—70, 3891—900, 4291—300, 5971—80, 7741—50, 11301—10, 14841—50, 14171—80, 14581—90, 18011—20, 18961—70, 20261—2, 21061—70, 22191—200, 25671—80, 30741—50, 30871—80, 33531—40, 37871—80, 38271—80, 38381—90, 41601—10, 42681—90, 46191—200, 47451—60. Zusammen 242 Stück.

4% Prioritätsobligationen, steuerfreie.

Nr. 56881—90, 62301—10, 62311—20, 64011—20, 71141—50, 73051—60, 74721—30, 75701—10, 76911—20, 78611—20, 84321—30, 84381—90, 89081—90, 89221—30, 89681—90, 90121—30, 90631—40, 91701—10, 96131—40, 97041—50, 97721—30, 97991—98000, 98371—80, 98751—60, 102901—10, 103501—10, 104401—10, 106371—80, 107601—10, 107891—900, 112031—40, 117611—20, 117191—200, 119801—10, 120341—50, 120641—50, 123491—500, 123581—90, 131231—40, 137741—50, 139811—20, 142961—70, 143411—20, 147691—700, 147971—80, 149301—10, 154301—10, 156651—60, 156921—30, 158041—50, 165921—30, 167231—40, 167951—60, 169031—40, 174031—40. Zusammen 550 Stück.

Die Besitzer dieser gezogenen 20 Actien und 792 Obligationen erhalten vom 1. November d. J. angefangen das Nominalcapital, d. i. für je Eine Actie den Betrag von Zweihundert Gulden ö. W. Silber (200 fl.) und für je Eine Prioritätsobligation Dreihundert Gulden ö. W. Silber (300 fl.) nebst den bis 31. October d. J. laufenden Zinsen gegen Einziehung der betreffenden Titres sammt sämmtlichen nicht fälligen Coupons und dem Talon bei der k. k. priv. Oesterr. Länderbank in Wien ausbezahlt.

Allfällig fehlende Coupons werden vom Capitalsbetrage in Abzug gebracht. Für die verlosten Actien werden zugleich im Sinne der Statuten besondere auf den Ueberbringer lautende Genussscheine verabfolgt.

Restanten aus den früheren Verlosungen:

Verlost am 1. Mai 1888: Actien-Nr. 108005, 110812.
Verlost am 1. Mai 1889: Actien-Nr. 10568.
Verlost am 1. Mai 1890: Actien-Nr. 23053, 48646, 93365, 106365.
Verlost am 1. Mai 1891: Actien-Nr 73095.
Verlost am 1. Mai 1892: Actien-Nr. 7451.
Verlost am 1. Mai 1893: Actien-Nr. 28830, 99781, 103629.
Verlost am 1. Mai 1894: Actien-Nr. 58611, 66029, 85168, 88899.
Verlost am 1. Mai 1895: Actien-Nr. 44908, 74181, 99678, 127816.
Verlost am 1. Mai 1892: Prioritäten I. Em. Nr. 44031, 44.032.
Verlost am 1. Mai 1893: Prioritäten I. Em. Nr. 6996—7000.
Verlost am 1. Mai 1894: Prioritäten I. Em. Nr. 31816, 31817.
Verlost am 1. Mai 1895: Prioritäten I. Em. Nr. 1007—1010, 7860, 16327, 19765, 19766, 28867, 28869, 28870.
Verlost am 1. Mai 1886: Prioritäten II. Em. Nr. 61217.
Verlost am 1. Mai 1889: Prioritäten II. Em. Nr. 102272—102276, 131576.
Verlost am 1. Mai 1890: Prioritäten II. Em. Nr. 144973—144976, 149371—149372, 168153—168155.
Verlost am 1. Mai 1891: Prioritäten II. Em. Nr. 60512—60517, 138028, 161872, 166583—166587.
Verlost am 1. Mai 1892: Prioritäten II. Em. Nr. 55643, 55650, 62582, 75560, 99023, 99024, 126302, 126303, 135986, 140971.
Verlost am 1. Mai 1893: Prioritäten II. Em. Nr. 55694, 63748, 68378, 79351, 92131—92133, 116620, 136941—136943, 150373, 157465, 157466, 157467.
Verlost am 1. Mai 1894: Prioritäten II. Em. Nr. 57185, 57190, 61001—61007, 61968, 67391, 72885, 72886, 102691, 102698, 102700, 105405, 147441—147450, 152763, 152767, 153150, 155431—155433, 155440, 162861—162866, 168631—168632, 168638, 168639, 168640.
Verlost am 1. Mai 1895: Prioritäten II. Em. Nr. 53291—53299, 56345, 60671—60674, 62112, 62118, 62119, 80331, 80332, 80336, 80340, 95730, 96891—96894, 112470, 134083, 151346, 153491—153494, 167331—167340, 167603, 167604, 167606—167608, 174964, 175012.

Der Verwaltungsrath.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Lieferungs-Ausschreibung.

Die gefertigte k. k. Eisenbahn-Betriebsdirection beabsichtigt, die Lieferung der nachbenannten Werkstätten-Einrichtungsgegenstände im öffentlichen allgemeinen Offertwege zu vergeben:

1 Stück Locomotivräder-Drehbank mit 1000 mm Spitzenhöhe,
1 „ Multitabular-Dampfkessel mit 110 m^2 Heizfläche, 8 Atm.,
1 „ Achsendrehbank,
1 „ Universal-Fraismaschine,
2 „ hydraulische Winden mit 10 t Tragkraft,
1 „ Radial-Bohrmaschine, auch zum Fraisen eingerichtet.

Die Lieferung dieser Gegenstände hat auf Grund der allgemeinen, sowie der diesbezüglichen besonderen Lieferungsbedingnisse und der Normalien der k. k. Staatsbahnen zu erfolgen.

Die Offertformularien, allgemeinen und besonderen Bedingnisse sind im Bureau für Zugförderungs- und Werkstättendienst der gefertigten k. k. Eisenbahn-Betriebsdirection einzusehen oder gegen Vergütung der Kosten zu beheben.

Die Lieferung hat ehestens, jedoch längstens bis 15. September d. J., zu erfolgen, wobei bemerkt wird, dass auf thunlichste Abkürzung der Lieferfristen für die Locomotivräder- und die Achsendrehbank grosses Gewicht gelegt wird.

Für die vorgenannten Lieferungen werden vorschriftsmässig gestempelte und gesiegelte Offerte nach besonders hiezu angefertigtem Formulare mit der Aufschrift „Offert auf Lieferung von Werkstätten-Einrichtungsgegenständen“

bis zum 16. Mai d. J., Mittags 12 Uhr

im Einreichungsprotokolle der gefertigten k. k. Eisenbahn-Betriebsdirection übernommen.

Die Eröffnung der Offerte findet an demselben Tage um 3 Uhr Nachmittags im hierortigen Sitzungszimmer statt, und steht es den Offerenten frei, derselben beizuwohnen.

In dem Offerte sind die Preise einschliesslich der completen Ausrüstung, jedoch ohne Montirung, rücksichtlich des Dampfkessels auch einschliesslich der eventuell vorzuschreibenden Aufstellung in ö. W. Noten in Ziffern und Schrift, franco aller Spesen, loco eines Bahnhofes, sodann die kürzesten Lieferfristen anzugeben. Dem Offerte sind die Zeichnungen der offerirten Gegenstände beizuschliessen.

Es steht jedem Offerenten frei, auch nur auf einen Theil der ausgeschriebenen Lieferung ein Anbot zu stellen; die Liefertermine sind bei jedem Gegenstande besonders anzuführen.

Die gefertigte k. k. Eisenbahn-Betriebsdirection behält sich vor, keines der eingelangten Offerte zu berücksichtigen, falls ihr keines annehmbar erscheinen würde.

Olmütz, am 28. April 1896.

K. k. Eisenbahn-Betriebsdirection Olmütz.

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 51. **Wien, 7. Mai 1896.** **IX. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Verlängerung der Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von Franzensthal nach Wejwanov und Radnitz.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat die dem Fabrikanten und öffentlichen Gesellschafter der Firma Brüder Dollfuss Dr. Georg Zetter in Střešowitz bei Prag mit dem Erlasse des k. k. Handelsministeriums vom 3. October 1895, Z. 37.600 (Verordnungs-Blatt Nr. 121 vom 15. October 1895), ertheilte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von Franzensthal über Drahno-Oujezd, Sebeschitz, eventuell über Tereschau nach Wejwanov und von da zur Station Radnitz der Staatsbahnlinie Chrast—Radnitz auf weitere sechs Monate verlängert.

Wien, am 31. März 1896. Z. 2877/I.

Aus den Entscheidungen des Obersten Gerichtshofes.

Rückständige Versicherungsbeiträge können von den Arbeiter-Unfallversicherungsanstalten nicht nur im Verwaltungswege, sondern auch im gerichtlichen Executionswege eingetrieben werden.

(Plenar-Entscheidung des Obersten Gerichtshofes vom 29. Mai 1895, Z. 6327.)

Das Gesuch der Arbeiter-Unfallversicherungsanstalt X. gegen Y. um gerichtliche Mobiliarexecution wegen einer Versicherungsbeitragsforderung im Betrage von 65 fl. 21 kr. wurde vom ersten Richter abgewiesen, weil nach § 26 des Gesetzes vom 28. December 1887, R.-G.-Bl. Nr. 1 ex 1888, die Versicherungsbeiträge lediglich im politischen und nicht auch im gerichtlichen Executionswege einbringlich zu machen sind.

Das Oberlandesgericht bestätigte diesen Bescheid.

Der Oberste Gerichtshof gab mit Entscheidung vom 29. Mai 1895, Z. 6327, dem ausserordentlichen Revisionsrecurse statt und bewilligte die begehrten Executionsschritte, weil mit der Bestimmung des § 26 des Gesetzes vom 28. December 1887, R.-G.-Bl. Nr. 1 ex 1888, dass rückständige Versicherungsbeiträge im Verwaltungswege eingetrieben werden, den Vorschreibungsbescheiden der Anstalt grundsätzlich die Vollstreckbarkeit gewährt, die gerichtliche Zwangsvollstreckung aber keineswegs entzogen wird, weil also auch hier, gleichwie für alle öffentlichen Abgaben, im Sinne des Hofdecretes vom 10. Februar 1832, J. G.-S. Nr. 2548, die Anwendung der Zwangsmittel zur Eintreibung auch bei den gerichtlichen Behörden angesucht werden kann, weil sonach die Verweigerung der gerichtlichen Execution, die unter Umständen die allein mögliche sein kann, wegen der doch nur ein Vorrecht enthaltenden Bestimmung des bezogenen § 26 als offenbar ungerecht nach dem Hofdecrete vom 15. Februar 1833, J. G.-S. Nr. 2593, zu ändern und die begehrte Execution zu bewilligen ist.

Länge der russischen Eisenbahnen.

Einer dem Centralamte für den internationalen Eisenbahntransport in Bern aus St. Petersburg zugekommenen Correspondenz (Zeitschrift für den internationalen Eisenbahntransport Nr. 4 ex 1896, S. 143 ff.) entnehmen wir die folgenden Mittheilungen über die Länge der russischen Eisenbahnen am 1. Jänner 1896 und die zur selben Zeit im Baue begriffenen Eisenbahnstrecken in Russland. Demgemäss beträgt die erstere — einschliesslich der Eisenbahnen in Asien und in Finnland — 39.222 km (36.692 Werst) gegen 33.451 km Anfangs 1894, und war der seitherige Zuwachs also 17·25 pCt. Im Baue waren auf den bezeichneten Zeitpunkt nicht weniger als 11.455 km (10.706 Werst). Wir geben nachstehend die in beiden Richtungen nach Bahnen geordneten Nachweisungen.

A. Für den Betrieb eröffnete Bahnen mit Angabe des zweiten Geleises.

1. Unter Staatsverwaltung.

	Länge in Werst	davon zweigeleisig
1. Baltische und Pskow-Rigaer Eisenb.	933	37
2. *Baskuntschaker Eisenbahn	72	16
3. Warschau-Terespoler Eisenbahn (mit der Prinarew-Bahn)	502	200
4. Ekaterinenbahn	1.027	261
5. *Transkaukasische Eisenb. (39 Werst, Scharopan-Tschiatury, schmalspurig)	1.047	—
6. a) Kursk-Charkow-Asower Eisenb.	965	297
b) Losowo-Sewastopoler Eisenbahn	714	—
7. Libau-Romnyer Eisenb. (einschliesslich der 16 Werst langen Korjukower Zweiglinie, welche einer Privatgesellschaft gehört)	1.207	—
8. a) Moskau-Kursker Eisenbahn . .	512	378
b) Moskau-Nishnyer Eisenbahn . .	426	410
c) Muromer Eisenbahn	106	—
9. a) Nicolai-Eisenbahn	883	612
b) *Borowitscher Eisenbahn . . .	28	—
10. Polessjesche Eisenbahn	1.414	4
11. a) Riga-Oreler mit der Bolderaa-Bahn	1.130	204
b) Riga-Tuckumer Eisenbahn (einer Privatgesellschaft gehörig) . . .	54	—
12. Samara-Slatouster mit der Orenburger Eisenbahn	1.411	—
13. St. Petersburg-Warschauer Eisenb.	1.243	1069
14. Sysran-Wjasmaer Eisenbahn . . .	1.305	—
15. *Uralsker Eisenbahn	1.016	—
16. Charkow-Nicolajewer Eisenbahn . .	1.120	86
17. Süd-West-Eisenbahnen	3.288	1287
Summa A 1 . . .	20.403	4861

2. Bahnen, welche von Eisenbahn-Gesellschaften verwaltet werden.

	Länge in Werst	davon zweigeleisig
18. Warschau-Wiener Eisenbahn (Spurweite 1·435 m)	463	291
19. Wladikawkaser Eisenbahn	1.216	—
20. Iwangorod-Dombrowaer Eisenbahn	452	—
21. *Irinowka-Eisenbahn (schmalspurig)	34	—
22. Lodzer Eisenb. (Spurweite 1·435 m)	26	—
23. Moskau-Brester Eisenbahn	1.032	1025
24. Moskau-Kasaner Eisenbahn	1.207	188
25. Moskau-Kiew-Woronesher Eisenbahn (470 Werst schmalspurig, nämlich die Theilstrecken Kruty-Pirjatin 101 W., Konotop-Pirogowka mit einer Zweiglinie zum Flusse Desna 93 W., Kruty-Tshernigow mit einer Zweiglinie zum Flusse Desna 76 W., Korenewo-Sudsha 38 W., Korenewo-Rylsk 22 W. und Woroshba-Seredina Buda 140 W.)	1.140	430
26. Moskau-Jaroslaw-Archangelsker Eisenbahn, nämlich:		
a) Moskau-Jaroslaw-Kostroma . . .	384	66
b) Jaroslaw-Wologda (schmalspurig)	201	—
c) Schuisk-Iwanovna	190	—
27. *Obojaner Eisenbahn (schmalspurig)	30	—
28. Weichselbahn	507	18
29. Rybinsker Eisenbahn (157 Werst schmalspurig, nämlich die Theilstrecken Tshudowo-Nowgorod und Nowgorod-Staraja-Rupa)	437	3
30. Rjasan-Uralsker Bahn (656 Werst schmalspurig, nämlich die Theilstrecken Pokrowskaja-Sloboda-Uralsk 396 W., Yerschow-Nicolajewsk 88 W. und Urbach-Alexandrow Gai 172 W.)	2.349	275
31. *St. Petersburg-Sestroretzer Eisenb.	34	—
32. Fastower Eisenbahn	334	114
33. *Zarsko-Sselojer Eisenbahn (breitspurig, besonderer Typ)	25	25
34. Südostbahnen (57 Werst, Werchowje-Liwny, schmalspurig)	2.575	104
35. *Erste Gesellschaft der Anfuhrbahnen (schmalspurige Theilstrecke Swenzjany-Postawy)	66	—
Summa A 2 . . .	12.702	2.539
im Staatsbetriebe A 1 . . .	20.403	4.861
Unter Aufsicht des Ministeriums der Verkehrsanstalten im Ganzen	33.105	7.400
Ferner:		
Unter Aufsicht des Kriegsministeriums:		
*Die Transkaspische Bahn . . .	1.343	—
*Die Bahnen des Grossfürstenthums Finnland	2.244	20
Total Werst	36.692	7420
„ Kilometer . . .	39.222	7932

* Dem internationalen Uebereinkommen nicht unterstellt.

Im Baue begriffen war das zweite Geleise:

1. Auf Bahnen unter Staatsverwaltung.

	Werst
Theilstrecke Brest—Cholm der Warschau-Terespoler Bahn	107
Theilstrecken der Ekaterinenbahn:	
Ekaterinoslaw—Suchatschewka	17
Saporoschje—Ljubomirowka	37
Krinitschnaja—Yasinowataja	12
Summa . . .	173

* Dem internationalen Uebereinkommen nicht unterstellt.

2. Auf Bahnen, welche von Eisenbahn-Gesellschaften verwaltet werden.

	Werst
Theilstrecke Kursk-Haltestelle auf der 7. Werst der Kiew-Woronescher Bahn	6
Summa	6
Total der in Bau begriffenen zweiten Geleise unter Aufsicht des Ministeriums der Verkehrsanstalten	179

B. Am 1. Jänner 1896 waren im Baue begriffen die nachgenannten neuen Eisenbahnstrecken:

1. Vom Staate:

	Werst
Transkaspische Bahn:	
Theilstrecke Samarkand—Andischan	516·30
Transbaikalische Bahn:	
Theilstrecke Myssowskaja—Sretensk	1.056·93
West-Sibirische Bahn:	
Theilstrecke Tscheljabinsk—Ob	1.327·28*
„ Ekaterinburg—Tscheljabinsk	226·78*
„ zum Landungsplatz am Flusse Irtysch	4·00
Perm—Kotlaser Bahn:	
Theilstrecke Perm—Wjatka—Kotlas	935·00
Mittel-Sibirische Bahn:	
Theilstrecke Ob—Bolotnaja	117·00*
„ Bolotnaja — Krasnojarsk — Irkutsk	1.605·75
„ zum Landungsplatz am Flusse Ob	2·30
„ zum Landungsplatz am Flusse Tschulym und Yenissei	2·70
Zweiglinie zur Stadt Tomsk	90·20
Ussuri-Bahn:	
Theilstrecke Wladiwostok—Iman	388·00*
„ Iman—Chabarowsk	330·00
„ zum Landungsplatz am Flusse Amur	5·50
Transkaukasische Bahn:	
Theilstrecke Tiflis—Kars	282·51
Moskau-Kursker Bahn:	
Theilstrecke Sergiewo I—Penkowo	14·78
„ Station Serpuchow — Stadt Serpuchow	5·51
Kursk-Charkow-Assower Bahn:	
Theilstrecke Belgorod—Woltschansk	42·00
Prinarew-Bahn:	
Theilstrecke Ostrolenka-Tlutsch	69·50
„ Tlutschtsch—Piljawa	52·65
Riga-Oreler Bahn:	
Theilstrecke zum Elevator in Riga	8·82
Südwestbahnen:	
Theilstrecke Kamenitza—Kremenetz	29·07
Charkow-Nikolajewer Bahn:	
Theilstrecke Poltawa—Karlowka	41·00

2. Von Eisenbahn-Gesellschaften:

	Werst
Wladikawkaser Bahn:	
Theilstrecke Kawkaskaja—Nowotroitzkaja	79·00*
„ Nowotroitzkaja—Stawropol	64·38
„ Tichoretzkaja—Wolschsaja	505·00
Ekaterinodarer Zweiglinie	4·79
Zweiglinie in Schelesnowodsk	4·42
Irinowka-Bahn:	
Theilstrecke Irinowka—Scheremetewka (schmalspurig)	20·00*
„ Parochowyje—Koltuschi (schmalspurig)	9·00
„ Station Ochta—Newa-Ufer (schmalspurig)	0·58
Moskau-Kiew-Woronescher Bahn:	
Theilstrecke Lgow—Brjansk	198·00
„ Moskau—Malojaroslawetz—Kaluga—Ssuchinitschi—Brjansk	365·00
„ Pirjatin — Krasnoje (schmalspurig)	86·00
Moskau-Kasaner Bahn:	
Theilstrecke Schilowo—Ob (Fluss)	2·83
Verbiudung der Linie Pensa—Russajewka mit der Linie Serdobsk—Pensa	2·02
Moskau-Jaroslaw-Archangelsker Bahn:	
Theilstrecke Mytischtsche—Tschelkowo	15·50*
„ Wologda—Archangelsk (schmalspurig)	675·00
„ Yurjew—Belkowo	67·00
„ Iwanowo—Teikowo	31·50
„ Nerechta — Sereda Wosnessenskoje	43·00
Summa B 1	7153·58
Rjasan-Uralsker Bahn:	
Theilstrecke Saratow—Wolga (Fluss) (zweigeleisig: eines schmal-, das andere breitspurig)	14·88*
„ Anissowka—Wolga (schmalspurig)	6·00*
„ Pokrowskaja - Sloboda — Pokrowskaja-Pristan (schmalsp.)	4·00*
„ Uralsk—Ural (Fluss) (schmalspurig)	6·00
„ Kamyschin—Wolga Landungsplatz	13·68
„ Pinerowka—Rtischtschewo	104·00
„ Serdobsk—Pensa	103·00*
„ Panenburg—Paweletz mit einer Zweiglinie nach Astapowo	108·35
„ Wolsk I—Wolsk II	14·00*
Linien zu den Landungsplätzen der Wolga	7·12
Südostbahnen:	
Theilstrecke Talowaja—Kalatsch	91·00
„ Wolschskaja—Ssoljanaja	2·38
„ Station Korotojak—Stadt Korotojak	7·00
„ Jeletz Walniku	309·00
„ Grafskaja—Anna	83·00
I. Gesellschaft der Anfuhrbahnen:	
Theilstrecke Postawy—Glubokoje (schmalspurig)	52·40
„ Berditschew—Schitomir (schmalspurig)	50·00
„ Walk—Pernau (schmalspurig)	117·50
Zweiglinie zur Stadt Fellin (schmalspurig)	43·56
Summa B 2	3.309·89
„ B 1	7.153·58
Summa der im Baue begriffenen Eisenbahnen unter Aufsicht des Ministeriums der Verkehrsanstalten	10.463·47

* Für einen temporären Verkehr eröffnet.

Ausserdem:	Werst
Finnländische Eisenbahnen:	
Theilstrecke Keuru—Ssuolachti	113·43
Transkaspische Bahn:	
Theilstrecke Krasnowodsk—Dschebel . .	129·00
Total Werst	10.705·90
„ Kilometer . . .	11.455·00

C. Bahnstrecken, deren Bau bewilligt worden ist.

1. Staatsbahnen.

	Werst
Warschau-Terespoler Eisenbahn:	
Theilstrecke Lukow—Ljublin	103·59
Ekaterinen-Bahn:	
Theilstrecke Prosjanaja—Berdjansk . . .	160 00
Sibirische Bahn:	
Theilstrecke Irkutsk—Listwenitschnaja .	66·00
Samara-Slatouster Bahn:	
Theilstrecke Berdjausch—Bakal-Bergwerke	58·00
„ Krotowka—Sergiewsk . . .	88·00
Charkow-Nicolajewer Bahn:	
Theilstrecke Karlowka—Konstantingrad .	31·00
Summa C 1 . . .	506·59

2. Bahnen von Eisenbahn-Gesellschaften.

Moskau-Kiew-Woronescher Bahn:	
Theilstrecke Marmyschi—Liwny	60·00
Moskau - Jaroslaw - Archangelsker Bahn:	
Theilstrecke Rybinsk—Jaroslawl	81·00
Rybinsker Bahn:	
Theilstrecke Bologoje—Pskow	333·00
Summa C 2 . . .	474·00
„ C 1 . . .	506·59
Total C unter Aufsicht des Ministeriums der Verkehrsanstalten	980·59

Ausserdem ist der Bau einer Umwegslinie der im Betriebe befindlichen Theilstrecke Perewalnaja-Achtscha Kuima (16 Werst) der Transkaspischen Bahn bestätigt worden.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Böhmische Nordbahn - Gesellschaft. (Linie Prag—Ebersbach: Verlängerung des Ausweichgeleises in der Station Habichstein.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Böhmisch-Leipa hat die politische Begehung anlässlich des Projectes, betreffend die Verlängerung des Ausweichgeleises in der Station Habichstein für den 7. Mai anberaumt. [G.-I.-Z 7945.]

— (Linie Bodenbach—Warnsdorf: Rampenverschalung in Bodenbach.) In der Station Bodenbach wird ein Theil der gedeckten Magazinsverladerampe verschalt. [24. März, Z. 2608/I.]

— (Linie Rumburg—Nixdorf: Geleisevermehrung in Rumburg.) In der Station Rumburg wird zum Zwecke der rascheren Beförderung von Postgütern zwischen den Geleisen II und III eine Geleiseverbindung hergestellt. [17. April, Z. 3542/I.]

— (Linie Bodenbach—Bensen—Böhm.-Leipa: Schutzmauer in km 3·6/8.) Im Einschnitte in km 3·6/8 der Strecke Bensen—Böhm.-Leipa wird an der linksseitigen Böschung zum Schutze gegen die in Folge theilweiser Verwitterung des steinigen Materials von der Böschung sich ablösenden Steinfragmente eine Mauer hergestellt. [10. April, Z. 3271/I.]

Buschtěhrader Eisenbahn. (Linie Prag—Eger: Herstellung von Staatstelephonverbindungen.) Die beabsichtigte Herstellung telephonischer Verbindungen zwischen der mit den k. k. Staatsbahnen gemeinschaftlichen Station Rakonitz und dem projectirten Staatstelephonnetze, sowie zwischen der Station Karlsbad und dem bereits bestehenden Staatstelephonnetze wurde genehmigt. [31. März, E.-M.-Z. 1846/I.]

— (Herstellung von Vorbauten bei Wächterhäusern.) Bei den Wächterhäusern Nr. 25, 108, 114, 146, 150, 159, 160, 168 und 196 der Linie Prag—Karlsbad—Eger, Nr. 244 der Linie Lužna-Lischan—Rakonitz, Nr. 277, 279 und 282 der Linie Krima-Neudorf—Reitzenhain, ferner bei Nr. 298 der Linie Komotau—Weipert werden Vorbauten hergestellt. [17. April, E.-M.-Z. 2403/I.]

Südbahn-Gesellschaft. (Linie Wien—Triest: Herstellung einer Zufahrtsrampe in der Station Guntramsdorf: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Wien hat die politische Begehung anlässlich des Projectes für die Herstellung einer 6 m breiten Zufahrtsrampe beim rechtsseitigen Aufnahmsgebäude der Station Guntramsdorf für den 8. Mai anberaumt. Mit der Leitung der Commission wurde der k. k. Bezirkscommissär Dr. Franz Richter betraut. [G.-I.-Z. 8031.]

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. (Linie Wien—Bodenbach: Errichtung einer Haltestelle beim Wächterhause Nr. 74.) Die k. k. Statthalterei in Brünn hat die politische Begehung für das Project, betreffend die Errichtung einer Haltestelle beim Wächterhause Nr. 74 der Strecke Wien—Střelitz für den 6. Mai anberaumt. [G.-I.-Z. 8118.]

Projectirte Localbahn Neuhaus—Wobratein-Černowitz. (Anordnung der Trassenrevision und Stationscommission.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat hinsichtlich des vom Bezirksausschusse in Kamenitz a/d. Linde vorgelegten generellen Projectes für eine schmalspurige Localbahn von der Station Neuhaus der Staatsbahnlinie Ober-Cerekve—Wessely a/d. Lužnic zur Station Wobratein-Černowitz der Staatsbahnlinie Iglau—Taus die Trassenrevision und Stationscommission auf den 7. Mai anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Statthaltereisecretär Carl Loula betraut. [E.-M.-Z. 3998.]

Localbahn Mähr.-Budwitz—Jamnitz. (Wasserstationsanlage in Jamnitz.) Der von der Bauunternehmung E. Gross & Comp. in Wien vorgelegte Plan der Wasserstationsanlage in der Station Jamnitz der Localbahn Mähr.-Budwitz—Jamnitz wurde zur Ausführung genehmigt. [E.-M.-Z. 3575.]

Localbahn Neuhaus-Neubistritz. (Varianten in km 6·8—8·6 und 27·2—28·6: Localcommission.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Neuhaus hat die politische Begehung und Enteignungsverhandlung rücksichtlich der Varianten in km 6·8—8·6 und in km 27·2—28·6 der Localbahn Neuhaus-Neubistritz auf den 8. Mai anberaumt. [E.-M.-Z. 3640.]

Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft. (Oberbau-Normalien.) Die von der Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft vorgelegten Normalpläne für den Oberbau mit Hartwich-Schienen und angenietetem Rillenwinkel wurden genehmigt. [E.-M.-Z. 1970.]

Neue Wiener Tramway-Gesellschaft. (Geleiseumlegung in der Magdalenenstrasse: Bauconsens.) Auf Grund des anstandslosen Ergebnisses der am 2. April durchgeführten politischen Begehung des Projectes der Neuen Wiener Tramway-Gesellschaft, betreffend eine Geleiseumlegung in der Magdalenenstrasse im VI. Bezirk wurde der Bauconsens im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ex commissione ertheilt. [E.-M.-Z. 4052.]

— (Geleiseumgestaltung in der Neulerchenfelderstrasse: Bauconsens.) Auf Grund des anstandslosen Ergebnisses der am 2. April vorgenommenen politischen Begehung des Projectes der Neuen Wiener Tramway-Gesellschaft, betreffend die Anlage eines Doppelgeleises statt des jetzigen einfachen Geleises in der Neulerchenfelderstrasse im XVI. Bezirk wurde der Bauconsens im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ex commissione ertheilt. [E.-M.-Z. 4053.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Böhmische Nordbahn-Gesellschaft. (Einführung des Schiebens der leeren Personenzüge von Tetschen nach Bodenbach.) Die Beistellung der leeren Personenzüge nach dem Bodenbacher Bahnhofe der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, bezw. zu den dortigen Personenabfertigungsgeleisen wird ab 1. Mai aus Betriebsrücksichten nicht mehr wie bisher von dem Güterbahnhofe in Bodenbach-Rosawitz, sondern von der Station Tetschen der Böhmischen Nordbahn durchgeführt werden. Nachdem jedoch die Umstellung der Zugslocomotive auf den Bodenbacher Personenabfertigungsgeleisen undurchführbar erscheint, so wurde die Verfügung getroffen, dass die leeren Züge von Tetschen nach Bodenbach geschoben werden. Die k. k. General-Inspection hat diese Massnahme genehmigend zur Kenntniss genommen. [G.-I.-Z. 7058.]

Buschtěhrader Eisenbahn. (Erweiterung der Einfahrtsicherungsanlage in der Station Lušna-Lischan.) Die Verwaltung der Buschtěhrader Eisenbahn wird zum Zwecke der Erleichterung der Ausführung mehrfacher Kreuzungen in der Station Lužna-Lischan die dort bestehende Einfahrtsicherungsanlage auf der Westseite (gegen Rakonitz und Eger) in der Art erweitern lassen, dass auch die Einfahrt von Eger in das dritte Geleise und ausserdem die Ausfahrten nach Eger aus dem vierten Geleise und nach Rakonitz aus dem dritten Geleise gesichert werden. Die k. k. General-Inspection hat die diesbezüglichen Aenderungen der Instruction über die Einrichtung und Anwendung dieser Sicherungsanlage genehmigt. [G.-I.-Z. 6354.]

Werksbahn des Feinblechwalzwerkes Rudolfshütte. (Locomotivtypen-Genehmigung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die von der Direction der Actiengesellschaft Rudolfshütte, Feinblechwalzwerk in Teplitz, vorgelegte Typenconstruction für eine für die Werksbahn des Feinblechwalzwerkes Rudolfshütte bestimmte Tenderlocomotive von 590 mm Spurweite genehmigt. [Z. 2419/I.]

Verkehrsstörungen.

Böhmische Nordbahn-Gesellschaft:

5. Mai: Der Elbeumschlagsplatz in Tetschen a. d. Elbe, Station Tetschen-Bodenbach-Landungsplatz, musste wegen Hochwasser bis auf Weiteres gesperrt werden.

Oesterr. Nordwestbahn:

5. Mai: Wegen Hochwasser wurde der Personenverkehr in der Haltestelle Karolinenthal mit Zug 401 eingestellt.

Ausland.

Deutsches Reich. (Frachtberechnung im Verkehre von und nach Russland.) Das Aeltesten-Collegium der Kaufmannschaft in Berlin hat an den preussischen Minister der öffentlichen Arbeiten das Gesuch gerichtet, bei der russischen Eisenbahn-Aufsichtsbehörde dahin zu wirken, dass die im internen russischen Verkehre geltenden Tarife ausnahmslos, sei es im Wege directer Kartirung, sei es im gebrochenen Verkehre, auch für Sendungen nach und von Deutschland entweder gleich bei der Kartirung oder auf besonderen Antrag später im Reclamationswege zur Verfügung gestellt werden, soweit nicht etwa entgegenstehende Frachtbriefvorschriften die Anwendung dieser Tarife von vornherein verwirken.

[„Zeitschrift für den internationalen Eisenbahntransport" Nr. 4 ex 1896, S. 148.]

— (Ersatz des Manco im Güterverkehre zwischen Russland und Deutschland.) Bisher haben die russischen Bahnen das Manco, welches beim Transporte von Getreide und sonstigen Producten, besonders in losem Zustande, naturgemäss entsteht, beim Passiren der Grenze ersetzt, zu welchem Zwecke das Getreide an den russischen Grenzstationen umgeladen und umgewogen wird. Von hier aus setzte der Transport seinen Weg nach Deutschland fort und wurde auf der deutschen Ankunftsstation wiederum behufs Feststellung des auf der deutschen Strecke entstandenen und zu vergütenden Manco einer Nachwage unterzogen. Jetzt haben die Verwaltungen der betreffenden deutschen und russischen Eisenbahnen ein Uebereinkommen getroffen, wonach das Manco des aus Russland kommenden Getreides auf den deutschen Ankunftsstationen für die Gesammtstrecke festgestellt und ersetzt wird, und umgekehrt geschieht es mit den Sendungen von Deutschland nach Russland, deren Manco auf den russischen Ankunftsstationen zur Vergütung gelangt. Dadurch sollen die ebenso zeitraubenden wie kostspieligen Umwiegungen und Umladungen an der Grenze erspart werden. Auch haben die deutschen gleich den russischen Bahnen auf den bisher festgesetzten nicht ersatzpflichtigen Percentsatz des Manco verzichtet, so dass künftig der ganze Fehlbetrag ohne jeden Abzug ersetzt werden wird.

]„Zeitschrift für den internationalen Eisenbahntransport" Nr. 4 ex 1896, S. 148.

Frankreich. (Avisirung der Güter bei den französischen Eisenbahnen.) Die sieben grossen Gesellschaften und die Eisenbahn der Ceinture haben bei der Aufsichtsbehörde die Ergänzung der Tarifvorschriften durch folgende Bestimmung beantragt, welche als Art. 55 den Bestimmungen für Eilgutbeförderung und als Art. 50 denjenigen für Frachtgut beizufügen wäre: „Avisirung. Der Absender eines Gutes mit der Bestimmung nach einer Station der sieben grossen Eisenbahnen und der Gürtelbahnen von Paris kann sich gegen Zahlung einer besonderen Taxe von 25 Centimes die durch Postkarten zu bewerkstelligende Mittheilung der geschehenen Ablieferung dieser Güter an den Empfänger sichern. Diese Mittheilung muss auf dem Aufgabeschein verlangt werden."

[„Zeitschrift für den internationalen Eisenbahntransport" Nr. 4 ex 1896, S. 148.]

Italien. (Linie Bologna—Verona.) Die beantragte Fortsetzung des Baues (Theilstrecke ab San Felice bis Poggiorusso) ist vom Minister angeordnet worden.

— (Dampftramway Borgonovo-Pianello-Valtidone.) Am 23. Februar wurde die Tramlinie Borgonovo-Pianello-Valtidone dem öffentlichen Verkehre übergeben.

— (Rollendes Materiale der Mittelmeerbahn.) Das kgl. General-Inspectorat der Eisenbahnen hat die Mittelmeerbahn ermächtigt, die Vergebung des Baues nachstehenden rollenden Materiales einzuleiten:

12 Personenwagen I. Classe, Serie A;
12 gemischte Personenwagen I. und II. Classe, Serie AB;
16 Personenwagen II. Classe, Serie BB;
12 Personenwagen III. Classe mit Abort, Serie C;
15 Personenwagen III. Classe, gewöhnliche, Serie CC;
50 gedeckte Frachtwagen, Serie HH;
49 offene Frachtwagen à 16 t Tragfähigkeit, Serie LL;
1 Wagen für grosse Massen, Serie PPP.

— (Italienische Secundärbahnen.) Die Einnahmen der italienischen Secundärbahnen waren in den ersten sieben Monaten des laufenden Betriebsjahres, im Entgegenhalte zu jenen derselben Zeitperide im Vorjahre, folgende:

Linienbezeichnung		1895—96	1894—95	Differenz
Neapel-Nola-Baiano	L.	212.252	215.145	— 2.893
Basaluzzo-Frugarolo	„	5.806	5.577	+ 229
Turin-Rivoli	„	89.915	93.745	— 3.830
Neapel-Pozzuoli-Cuma	„	188.781	202.021	— 13.240
Turin-Ciriè-Lanzo	„	335.135	333.614	+ 1.521
Padua-Montebelluna	„	88.800	91.730	— 2.930
Conegliano-Vittorio	„	51.100	52.935	— 1.835
Arezzo-Stia	„	81.500	85.028	— 3.528
Vicenza-Treviso und Padua-Bassano	„	446.000	455.460	— 9.460
Bologna-Portomaggiore	„	176.800	173.664	+ 3.136
Sassuolo-Modena-Mirandola-Finale	„	197.137	194.719	+ 2.418
Biellesische Localbahnen	„	126.465	114.692	+ 11.773
Settimo - Rivarolo - Castellamonte	„	246.501	233.175	+ 13.326
Parma-Suzzara	„	95.100	94.505	+ 595
Vicenza-Schio	„	218.300	218.930	— 630
Torre-Arsiero	„	93.020	100.117	— 7.097
Cividale-Portogruaro	„	134.500	152.294	— 17.794
Santhià-Biella	„	418.056	412.503	+ 5.553
Lugano-Eisenbahn	„	48.644	48.557	+ 87
Novara-Seregno	„	312.040	282.211	+ 29.829
Eisenbahn Nord-Mailand	„	1,569.140	1,498.471	+ 70.669
Fossano-Mondovi	„	23.100	22.551	+ 549
Poggibonsi-Colle	„	33.027	29.470	+ 3.557
Eisenbahn Reggio Emilia	„	164.704	134.328	+ 30.376
Bergamo-Ponte della Selva	„	199.021	168.019	+ 31.005
Suzzara-Ferrara	„	191.194	177.148	+ 14.046
Arezzo-Fossato	„	183.131	176.775	+ 6.356
Kgl. Sardische Eisenbahnen	„	956.153	950.813	+ 5.340

— (Einnahmen der Mittelmeerbahn.) Die Einnahmen der Mittelmeerbahn beliefen sich im Zeitraume vom 1. Juli 1895 bis zum 31. März 1896 auf 95,183.998 L., um 6,213.928·09 L. mehr als in derselben Zeitperiode des vorangehenden Betriebsjahres.

— (Einnahmen der Adriatischen Eisenbahn.) In der Zeitperiode vom 1. Jänner bis 31. März betrugen die Einnahmen der Adriatischen Eisenbahn 22,409.263 L., um 1,885.794 L. mehr als in demselben Zeitraume des vorangehenden Betriebsjahres.

— (Einnahmen der Sicilischen Eisenbahn) Vom 1. Juli 1895 bis 31. März 1896 hat die Sicilische Eisenbahn ein Erträgniss von 7,554 883 L. abgeworfen. Dies bedeutet eine Zunahme von 465.459 L. gegenüber derselben Zeitperiode des vorangegangenen Betriebsjahres.

Verschiedene Mittheilungen.

Murthalbahn Unzmarkt-Mauterndorf. (Constituirende Generalversammlung.) Am 28. März wurde in Graz unter Vorsitz des Landeshauptmannes Edmund Grafen Attems und im Beisein des Regierungsvertreters, k. k. Statthaltereirathes Dr. Carl Russ die constituirende Generalversammlung der Actiengesellschaft „Murthalbahn Unzmarkt-Mauterndorf" abgehalten. Bei derselben waren 8 Actienzeichner, bezw. von solchen Bevollmächtigte erschienen, welche zusammen 3788 Actien im Nominalbetrage von 1.894.000 fl. vertraten. Nach Erledigung der Formalien und der Constatirung des Vorsitzenden, dass die statutengemässe Volleinzahlung des 2,340.000 fl. betragenden Actiencapitales durch Uebergabe der fertiggestellten und im Betriebe befindlichen Localbahn sammt allem Zugehör erfolgt sei, erklärte die Versammlung sich als Actiengesellschaft mit der Wirkung constituirt, dass die Gesellschaft in alle Rechte und Verbindlichkeiten des steiermärkischen Landesausschusses, als Concessionärs dieses Bahnunternehmens, cintritt. Nach erfolgter Verlesung des Berichtes über die Baudurchführung der Localbahn wurde zur Wahl des Verwaltungsrathes geschritten. Als gewählt gingen hervor: Landeshauptmann Edmund Graf Attems, Landesausschuss-Beisitzer Franz Graf Attems, ferner die Herren: Dr. Josef Schmiderer, Dr. Leopold Link und Carl Sturmann. Seitens des steiermärkischen Landesausschusses war Dr. Alexander Wannisch in den Verwaltungsrath entsendet worden, während die Staatsverwaltung von dem ihr zustehenden Rechte der Ernennung eines Verwaltungsrathsmitgliedes bisher noch keinen Gebrauch gemacht hat. Vor Schluss der Generalversammlung wurden Friedrich Schuch und Friedrich Fritzberg zu Revisoren und Carl Leschnigg zum Ersatzmann gewählt.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des LXXXVIII. Stückes.) Das am 27. April herausgegebene LXXXVIII. Stück enthält unter

Nr. 2177: Kundmachung der k. k. Landesregierung für die Bukowina vom 20. April 1896, Z. 6723, betreffend das Verbot der Ein- und Durchfuhr von Schafen und Schweinen aus dem rumänischen Districte Muscel (Campulungin) nach der und durch die Bukowina.

Nr. 2178: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Oberösterreich vom 21. April 1896, Z. 6676/II, betreffend die Wiedergestattung der Einfuhr von Klauenthieren aus Salzburg nach Oberösterreich.

— (Inhalt des LXXXIX. Stückes.) Das am 28. April herausgegebene LXXXIX. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2179: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Steiermark vom 26. April 1896, Z. 12.254, betreffend Bestimmungsorte für die Einfuhr von geschlachteten Schweinen aus Ungarn, Croatien-Slavonien und dem Occupationsgebiete nach Steiermark.

Nr. 2180: Kundmachung der königl. Landesregierung in Agram vom 19. April 1896, Z. 21.648, betreffend die Wiedergestattung der Einfuhr von Klauenthieren aus dem Herzogthume Salzburg nach Croatien-Slavonien.

Nr. 2181: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Niederösterreich vom 27. April 1896, Z. 37.538, betreffend die Beschränkungen im Verkehre mit Wiederkäuern und Schweinen aus Galizien nach Niederösterreich.

— (Inhalt des XC. Stückes.) Das am 30. April herausgegebene XC. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2182: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Tirol und Vorarlberg vom 26. April 1896, Z. 12.180, betreffend die Wiedergestattung der Einfuhr von lebenden Klauenthieren aus dem Herzogthume Salzburg nach Tirol und Vorarlberg.

— (Inhalt des XCI. Stückes.) Das am 2. Mai herausgegebene XCI. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2183: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Niederösterreich vom 29. April 1896, Z. 41.572, betreffend die Einfuhr von Wiederkäuern und Schweinen aus Ungarn nach Niederösterreich.

Nr. 2184: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 24. April 1896, Z. 7241, betreffend die Vorschriften über den Verkehr mit Handelsschweinen in Böhmen.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. (Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.) Die 3·6 km lange Strecke Vohwinkel—Elberfeld-Varresbeck, welche am 1. April für den Güterverkehr und am 1. Mai für den Personenverkehr eröffnet wurde, ist vom Tage der Betriebseröffnung ab als Vereinsbahnstrecke zu betrachten.

Generalversammlungen.

3. Mai. Leoben-Vordernberger Eisenbahn.
5. „ Localbahn Swoleňowes-Smečna.
6. „ Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbau-Gesellschaft.
8. „ Mühlkreisbahn.
13. „ Buschtěhrader Eisenbahn.
13. „ Erste ungarisch-galizische Eisenbahn.
13. „ Oesterr. Nordwest-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.
13. „ Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterr. Lloyd.
17. „ Vereinigte Arader und Csanader Eisenbahn-Actiengesellschaft.
18. „ Böhmische Commercialbahnen.
18. „ Maschinen- und Waggonfabriks-Actiengesellschaft in Simmering.
19. „ Ostrau-Friedlander Eisenbahn.
19. „ Böhmische Nordbahn.
19. „ Prag-Duxer Eisenbahn.
21. „ Dux-Bodenbacher Eisenbahn.
21. „ Steyrthalbahn.
22. „ Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.
28. „ Oesterr. ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.
29. „ Kaiser Ferdinands-Nordbahn.
29. „ Südbahn-Gesellschaft.
3. Juni: Kaschau-Oderberger Eisenbahn.

Verlosungen.

Am 1. Mai:

Erzherzog Albrecht-Bahn. 5 pCt. Silberprioritäten I. Em., 5 pCt. Goldprioritäten II. Em., 4 pCt. Silberprioritäten Em. 1890 (Rückzahlung ab 2. November).

Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahn. Actien I.—IV. Emission, 4 pCt. steuerpflichtige und steuerfreie Prioritäten (Rückzahlung ab 2. November).

Ungar. Staatseisenbahn-Goldanleihe. $4^1/_2$ pCt. vom Jahre 1889 (Rückzahlung ab 1. August).

Coupons-Einlösungen.

Allgemeine Waggonleih-Gesellschaft. Vom 20. April ab fl. 25.— ö. W.

Internationale Waggonleih-Gesellschaft. Vom 20. April ab fl. 25.— ö. W.

Budapester Vororte-Eisenbahn-Actiengesellschaft (Neupest—Palota). fl. 5.— ö. W.

Budapester elektrische Stadtbahn. fl. 10.— ö. W.

Neue Wiener Tramway-Gesellschaft. Vom 20. April ab fl. 2.— ö. W.

Budapester Localeisenbahn - Actiengesellschaft. fl. 3.— ö. W.

Budapester Strassenbahn-Gesellschaft. Für die Actie fl. 14.—, für den Genussschein fl. 9.— ö. W.

Kremsthalbahn. Gegen Coupon Nr. 30 des Antheilscheines vom 1. Juli ab fl. 1.— ö. W.

Bozen-Meraner Bahn. Vom 1. Mai ab gegen Actiencoupon Nr. 14 fl. 7.—, gegen Genussschein Nr. 5 fl. 2.— ö. W.

Aussig-Teplitzer Eisenbahn. Gegen Coupon per 1. Juli vom 1. Mai ab für die Actie fl. 75.—, für den Genussschein fl. 50.— ö. W.

Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn. Coupon per 1. Mai der Actien fl. 8.—, der Genussscheine fl. 3.— ö. W.

Eisenbahn Wien-Aspang. fl. 8.— ö. W.

Erste Eisenbahnwagen-Leihgesellschaft. Vom 1. Mai ab fl. 6.40 ö. W.

Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft. fl. 11.— ö. W.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Abänderung der Bezeichnung der Station Wodňan.

Die bisherige Bezeichnung der in der Strecke Wien—Eger gelegenen Station Wodňan wird vom 1. Mai 1896 an in „Wodňan-Čičenice“ abgeändert.

Wien, am 27. April 1896. [336]

Oesterreich-Lindau-Vorarlberger Eisenbahnverband.

Einführung eines Nachtrages II zum Tarif-Theil I.

Mit Giltigkeit vom 1. Juni 1896 und, insoweit Tariferhöhungen in Frage kommen, mit 1. Juli 1896 gelangt der Nachtrag II zum Tarif-Theile I des Oesterreich-Lindau-Vorarlberger Eisenbahnverbandes, giltig vom 1. März 1896, zur Einführung.

Derselbe enthält Aenderungen der Güterclassification.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den betheiligten Verwaltungen oder im Wege der Stationen unentgeltlich erhältlich.

Wien, am 2. Mai 1896. [337]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Bayericher Personen- und Gepäcksverkehr.

Einführung des Nachtrages I.

Mit 1. Juli 1896 gelangt zu dem vom 1. December 1895 giltigen Tarife für den Oesterreichisch-Bayerischen Personen- und Gepäcksverkehr zwischen Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen einerseits und Stationen der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen andererseits, sowie zwischen Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen einerseits und Stationen der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft andererseits der Nachtrag I zur Ausgabe.

Derselbe enthält Aenderungen und Ergänzungen des Haupttarifes.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den österreichischen Eisenbahn-Verwaltungen, bezw. Stationen zum Preise von 10 kr. erhältlich.

Wien, am 2. Mai 1896. [338]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Umschlagsverkehr via Verciorova.

Aenderung der Nomenclatur der Ausnahmetarife Nr. 3 (Eisen und Eisenwaaren) und Nr. 5 (Papier).

Mit sofortiger Giltigkeit treten in dem vom 1. März 1895 giltigen Tarife für den Umschlagsverkehr via Verciorova an Stelle der Nomenclatur zu den Ausnahmetarifen Nr. 3 (Eisen und Eisenwaaren) und Nr. 5 (Papier) die im Nachtrag III, giltig vom 1. Mai 1896, zum Theil II, Heft 1, des Oesterr.-Ungarisch-Rumänischen Eisenbahnverbandes enthaltenen Artikelverzeichnisse der Ausnahmetarife Nr. 3 (Eisen und Eisenwaaren) und Nr. 5 (Papier etc.) in Geltung.

Die Abtheilung B des Ausnahmetarifes Nr. 5 entfällt gänzlich, und sind die für dieselbe vorgesehenen Frachtsätze auf Seite 20—22 zu streichen.

Wien, am 1. Mai 1896. [339]

Die Direction der Ersten k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

K. k. priv. Graz-Köflacher Eisenbahn. Localbahn Preding-Wieselsdorf—Stainz.

Ausgabe von Tour- und Retourkarten III. Classe zu ermässigten Preisen von Graz Südbahnhof nach Stainz und zurück.

Vom 24. Mai 1896 angefangen bis einschliesslich 27. September 1896 gelangen an jedem Sonn- und Feiertag in der Station Graz Südbahnhof Tour- und Retourkarten III. Classe nach Stainz zu dem ermässigten Preise von ö. W. fl. 1.20 unter nachstehenden Bedingungen zur Ausgabe:

Die Hin- und Rückfahrt muss an dem Tage der Ausgabe, bezw. Abstempelung der Tour- und Retourkarte ohne Fahrtunterbrechung ausgeführt werden. — Einzelne Kinder im Alter vom vollendeten 4. bis zum vollendeten 10. Lebensjahre, sowie jüngere Kinder, wenn für diese ein besonderer Platz in Anspruch genommen wird, geniessen keine weitere Ermässigung. — Zwei Kinder dieses Alters werden auf Grund einer Tour- und Retourkarte befördert.

Wien, am 30. April 1896. [340]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
als Betriebsverwaltung.

K. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn. K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn. A. priv. Buschtěhrader Eisenbahn.

Einführung directer Fahrkarten.

Ab 15. Mai 1896 gelangen in den nachstehenden Relationen zu den unten angegebenen Preisen directe einfache Fahrkarten zur Ausgabe, und zwar:

über Aussig—Komotau	I.	II.	III.
	Classe öst. Währ. Gulden		
für Schnellzüge:			
von Tetschen Oe.N.W.B. nach Karlsbad	8.32	5.54	2.78
für Personenzüge:			
von Schreckenstein nach Karlsbad	4.59	3.07	1.54
„ Eger	6.43	4.29	2.15
„ Franzensbad	6.43	4.29	2.15
von Tetschen Oe.N.W.B. nach Karlsbad	5.64	3.77	1.89
„ Eger	7.48	4.99	2.50
„ Franzensbad	7.48	4.99	2.50

In umgekehrter Richtung werden diese Fahrkarten vorläufig nicht ausgegeben.

Wien, am 1. Mai 1896. [341]

Die Direction der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Ostdeutsch-Oesterreichischer Personenverkehr über Seidenberg, Liebau, Mittelwalde, Ziegenhals, Jägerndorf und Troppau.

Aufhebung einiger Fahrpreise erster Classe.

Da ab 1. Mai 1896 auf der Strecke Ratibor—Leobschütz—Jägerndorf der kgl. Preussischen Staatsbahnen der Verkehr von Wagen I. Classe aufgelassen wurde, gelangen die Fahrpreise für einfache Personenzugskarten I. Classe von Leobschütz nach Freudenthal, Hennersdorf, Olmütz und Troppau über Jägerndorf, dann von Ratibor nach Freudenthal, Hennersdorf und Olmütz über Leobschütz, Jägerndorf, bezw. umgekehrt sofort zur Aufhebung.

Wien, am 1. Mai 1896. [342]

Die Direction der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Böhmische Nordbahn-Gesellschaft.

Sistirung der Güteraufnahme für den Elbeumschlag in Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz.

Da der Elbe-Umschlagsplatz in Tetschen a. d. E., Station Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, wegen Hochwasser vom 5. Mai 1896 an bis auf Weiteres gesperrt ist, wurde die Güteraufnahme für diesen Umschlagsplatz sistirt, und werden die dahin rollenden Güter aufgehalten.

Prag, am 5. Mai 1896. [343]

Sonstige Nachrichten.

Kgl. Bayerische Staatseisenbahnen. (Directer Güterverkehr.) Unter der Declaration „Grubenholz, nicht über 6 m lang," werden in neuerer Zeit von verschiedenen bayerischen Stationen nach Sachsen u. s. w. Holzsendungen abgefertigt, für die auf Grund der vorbezeichneten Declaration der Specialtarif III angewendet wird, trotzdem die Sendungen nicht zu Grubenzwecken Verwendung finden und nicht an Gruben adressirt sind. Es ist vielmehr festgestellt worden, dass dieselben theils zu Kistenbrettchen geschnitten worden sind, theils als Bauholz und Brennholz Verwendung gefunden haben.

Nach der Güterclassification des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifes tarifiren nur folgende zu Grubenzwecken bestimmte Hölzer zum Specialtarif III: Stamm- und Stempelhölzer, Schwellen, Stege, Schwartenbretter, Schwartenpfähle, sämmtlich bis zu 6 m Länge, sowie dünne Brettchen bis 15 m Länge.

Die Frachtberechnung für Sendungen, welche vorstehenden Bedingungen nicht entsprechen, hat daher nach den Sätzen des Ausnahmetarifes für Holz des Specialtarifes II oder des Stammholz-Ausnahmetarifes zu erfolgen.

Bei Annahme von Frachtbriefen mit der Declaration „Grubenholz" sind die Versender zur entsprechenden Aenderung der Inhaltsdeclaration zu veranlassen, wenn die Sendungen nicht wirklich zu Grubenzwecken bestimmt und an Gruben adressirt sind, damit falsche Frachtberechnungen vermieden werden.

Von Berechnung des Frachtzuschlages für unrichtige Angabe des Inhaltes ist vor der Hand noch abgesehen worden, in künftigen Fällen jedoch wird streng nach den Bestimmungen des § 53 der Verkehrsordnung verfahren werden.

Niederschlesischer Steinkohlenverkehr. (Einführung eines Tarifnachtrages.) Zu dem Ausnahmetarif vom 1. December 1895 für die Beförderung von Steinkohlen etc. von den Stationen des Waldenburger und Neuroder Grubenbezirkes nach den Stationen der Directionsbezirke Breslau, Kattowitz und Posen etc. gelangte mit dem 1. Mai 1896 der Nachtrag I zur Einführung. Derselbe enthält neue Frachtsätze für die Stationen der Neubaulinie Lauban—Marklissa und für einige andere Stationen der Bezirke Breslau und Posen, ferner ermässigte Frachtsätze für eine Anzahl Stationen des Directionsbezirkes Posen und Streichung der Sätze für die Stationen Hirschfelde, Ostritz und Zittau. Die Sätze für die Stationen der Strecke Lauban—Marklissa treten erst mit dem Tage der Eröffnung des Verkehres auf diesen Stationen und die bezeichneten ermässigten Sätze erst mit dem Tage der Eröffnung des Verkehres auf der Neubaustrecke Luschwitz—Blotnik in Kraft.

Münchener Vororteverkehr. (Einführung eines Tarifes.) Für den am 1. Mai zur Durchführung gekommenen Münchener Vororteverkehr ist ein „Tarif für die Beförderung von Personen und Reisegepäck im Münchener Vororteverkehr" ausgegeben worden.

Nothstandstarif für Düngemittel. (Neuausgabe dieses Tarifes.) Am 15. Juni 1896 wird der Nothstandstarif für Düngemittel neu herausgegeben. Derselbe enthält neben den bisher veröffentlichten Aenderungen und Ergänzungen die neue Bestimmung, dass die ermässigte Fracht (mit Ausnahme der im Tarif vorgesehenen Fälle) bei der Abfertigung nur dann berechnet wird, wenn die Inhaltsangabe im Frachtbrief den Zusatz enthält: „zur Verwendung als Düngemittel im Inlande", während beim Fehlen dieses Zusatzes die Frachtermässigung erst im Wege der Rückvergütung nach erbrachtem Verwendungsnachweise binnen längstens sechs Monaten nach der Aufgabe der Sendungen gewährt wird.

Ferner ist im Abschnitt I der Artikel „Kalkerde (erdiger kohlensauer Kalk)" gestrichen worden.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg	per 100 kg			
904	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Mahlproducte und Mehl aus Getreide und Hülsenfrüchten der Pos. M—4 der Güterclassification des Tarif-Theiles I, ferner Rollgerste, geschälte Hirse und Schälerbsen als Frachtgut	Klein-Schwechat	Obergeorgenthal	Bei frachtgutmässiger Beförderung, sowie bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1896	Localtarif	108·0 kr.	105·5 kr.	2·5 kr.	Im Kartirungswege		
905	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Getreide aus der Pos. G—13 der Güterclassification des Tarif-Theiles I als Frachtgut	Laun	Priesen-Postelberg	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Das Auf-, bezw. Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis 31. December 1896	Localtarif	Kreuzer österr. Währ. 8	6	2	Im Kartirungswege		
			Kohlen, mineralische, der Pos. K—32 der Güterclassification des Tarif-Theiles I als Frachtgut	Postelberg	Priesen-Postelberg	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Das Auf-, bezw. Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen			5	4	1			
906	Buschtěhrader Eisenbahn	Betheiligten Verwaltungen	Palmkernkuchen und Palmkernkuchenmehl (Palmkernmehl) aus der Pos. O-8 des Tarifes, Theil I, der österr., ungar., bosn. und herzegow. Eisenbahnen, giltig vom 1. Jänner 1893	Aussig (Oe.N.W.B. oder St.E.G.) Schreckenstein	Georgswalde-Ebersbach	1. Aufgabe als Frachtgut in Mengen von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen. 2. Das Aufladen hat der Absender, das Abladen der Empfänger auf eigene Kosten zu besorgen. 3. Einhaltung der für diesen Artikel allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1896	Tarif, Theil II, Heft 1. des nordwestböhmischen Eisenbahnverbandes, giltig vom 1. Juli 1894, sammt Nachträgen I bis III	Heller 89	72	17	Im Kartirungswege		
					Hainspach-Wölmsdorf				98	72	26			
					Kreibitz-Teichstatt				75	72	3			
					Nixdorf				100	72	28			
					Rumburg				83	72	11			
					Schluckenau				90	72	18			
					Schönau				97	72	25			
					Schönlinde				78	72	6			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
907	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Kohlen, mineralische	Sämmtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Kohlengruben des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der im Privatbesitze befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau (K.O.B.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere	Deutsch-Liebau	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 500 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. Juni 1896 bis Ende Mai 1897	Directer Tarif für den Mährisch-Schlesischen Kohlenverkehr vom 1. Jänner 1891	32·8 kr.	30·4 kr.	2·4 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	Der nebenbezifferte Frachtnachlass wird aus dem Gebührenantheile der Kaiser Ferdinands-Nordbahn getragen.*)

*) Sollte während der Giltigkeitsdauer des Zugeständnisses der derzeitige tarifmässige Frachtsatz, auf welchen sich dasselbe bezieht, eine Erhöhung erfahren, welche auf eine Tarifänderung der am Transporte mitbetheiligten Bahnverwaltung zurückzuführen ist, ohne dass zugleich der Gebührenantheil der Kaiser Ferdinands-Nordbahn geändert wird, so erfährt selbstverständlich der Frachtnachlass von 2·4 kr. pro 100 kg keine Aenderung. Sollte dagegen der Gebührenantheil der Kaiser Ferdinands-Nordbahn geändert werden, so wird auch der Frachtnachlass von 2·4 kr. pro 100 kg in demselben Masse erhöht oder erniedrigt, in welchem der Gebührenantheil erhöht oder erniedrigt wird.

1	2	3	4	5 von	5 nach	6	7	8	9	10	11	12	13	14
908	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Betheiligten Verwaltungen	Mineralische Kohle		Stadlau	Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen und Einhaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1896, bezw. bis zur eventuellen vorh. Durchführung im Tarifwege	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	Bei einem Coursstande der österr. Banknoten 165/170	160/165	Im Kartirungswege		Bis auf Weiteres gelangen die zum Course von 165/170 verzeichneten Frachtsätze zur Einhebung
				Redensblickschacht der Florentinegrube						121·8	122·4			
				Schwerinschacht der Florentinegrube, Schlesiengrube, cons. Mathildegrube						122·4	123·0			
				Königshütte, sämmtlichen Schächten der Königsgrube, Hugoschacht der Gräfin Lauragrube						121·0	121·8			
				Richterschächte der Laurahüttengrube, Knoffschacht II						119·0	119·4			
				Maxgrube						119·4	119·8			
				Karolinegrube, O.S.E., Waterloogrube, Ferdinandgrube						117·8	118·6			
				Myslowitz, Myslowitzgrube						108·4	108·4			
				Beatenglück-, Hoym- und Redengrube						107·6	108·2			
				Czernitz, Charlottegrube						108·4	108·8			
				via Oderberg—, bezw. Oswięcim—, bezw. Dzieditz—Süssenbrunn										

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht				Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)			
				von	nach					per 100 kg				
909	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Betheiligten Verwaltungen	Roheisen	Mähr.-Ostrau	Zenica	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens für das Ladegewicht des verwendeten normalspurigen Wagens. Auch das Abladen hat die Partei auf eigene Kosten zu besorgen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1896	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	148 kr.		Im Kartirungswege		Für die Umladung in Bosna-Brod wird eine Gebühr von 2 Hellern pro 100 kg separat berechnet
910	Kaschau-Oderberger Eisenbahn	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	B i e r	Karwin	Krakau	Die Frachtsätze gelten: ad a) bei Aufgabe in jeder Menge; ad b) bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Ost-Nordwest-Oesterr. Eisenbahnverband	kr. a) 83 b) 61	kr. 63·7 45·3	kr. 19·3 15·7	Im Kartirungswege		Die Publication im Verordnungs-Blatte Nr. 43 ex 1896 unter Pos. 799 wird hiedurch gleichzeitig ausser Kraft gesetzt
911	Ostrau-Friedlander Eisenbahn		Brennholz	Rattimau	Ostrau-Witkowitz	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Auf- und Abladen der Sendungen durch Parteiorgane. Aufrechthaltung der sonstigen einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. December 1896	Localtarif	13	6	7	Im Kartirungswege		

Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Angabe der Berichtigung, beziehungsweise Umschreibung derselben	Bemerkungen
						von	nach		
27	Nr. 39 vom 9. April 1896	733	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Holz der Pos. H 19 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Jaslo Mszana dolna Ustrzyki	Teschen	In der Rubrik 3 ist nach der Bezeichnung Kaiser Ferdinands-Nordbahn beizusetzen: „und Kaschau-Oderberger Eisenbahn"; ferner ist in der Rubrik 5 bei Teschen beizusetzen: „(K.F.N.B. u. K.O.B.)"	

K. k. priv.

Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft.

Bei der laut notarieller Beurkundung vom 28. April 1896 auf Grund des staatlich genehmigten Tilgungsplanes stattgefundenen Auslosung der im Jahre 1896 zur Tilgung gelangenden Theilschuldverschreibungen der Prioritätsanleihe vom Jahre 1880 wurden folgende Nummern gezogen:

a) von den Theilschuldverschreibungen lit. A per 1500 Mk. d. R.-W. 96 Stück, und zwar:

von	313	bis	316	von	5137	bis	5140	von	10045	bis	10048
„	413	„	416	„	7165	„	7168	„	10177	„	10180
„	1597	„	1600	„	7277	„	7280	„	10633	„	10636
„	3153	„	3156	„	7401	„	7404	„	10833	„	10836
„	3505	„	3508	„	7833	„	7836	„	10965	„	10968
„	3605	„	3608	„	8501	„	8504	„	10985	„	10988
„	4481	„	4484	„	8985	„	8988	„	11225	„	11228
„	4593	„	4596	„	9277	„	9280	„	11361	„	11364

b) von den Theilschuldverschreibungen lit. B per 300 Mk. der d. R.-W. 200 Stück, und zwar:

von	12701	bis	12720	von	21621	bis	21640	von	28261	bis	28280
„	16301	„	16320	„	21901	„	21920	„	35121	„	35140
„	18701	„	18720	„	26321	„	26340	„	38041	„	38060
„	20941	„	20960								

Die Auszahlung dieser ausgelosten Theilschuldverschreibungen, deren Verzinsung mit 30. Juni 1896 aufhört, erfolgt gegen Rückgabe der Theilschuldverschreibungen nebst allen noch nicht verfallenen Coupons und des Talons mit dem auf der Schuldverschreibung ersichtlichen Nominalwerthe vom 30. Juni 1896 angefangen nach dem Wortlaute derselben an den Zahlstellen in Deutschland in Mark der d. R.-W., an den Zahlstellen in Oesterreich nach Wahl der Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft entweder in derselben Valuta oder in Gulden ö. W. Silber in dem dem Courswerthe der Mark entsprechenden Betrage

in **Wien** bei den Herren Johann Liebig & Co.,
in **Prag** bei Herrn Moritz Zdekauer,
in **Berlin** bei der Direction der Disconto-Gesellschaft und bei Herrn S. Bleichröder,
in **Dresden** bei der Dresdner Bank und bei der Filiale der Allgemeinen Deutschen Creditanstalt.
in **Leipzig** bei der Allgemeinen Deutschen Creditanstalt,
in **Frankfurt a. M.** bei den Herren M. A. von Rothschild & Söhne,
in **Teplitz** bei der Hauptcasse der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft.

Von den in früheren Jahren ausgelosten Theilschuldverschreibungen sind nachstehende Nummern noch nicht zur Einlösung gelangt:

Aus dem Verlosungsjahre 1886: lit. B 22735.
„ „ „ 1887: lit. B 13481, 13482, 38526, 38527, 38901, 38915.
„ „ „ 1888: lit. B 17108, 17112.
„ „ „ 1889: lit. B 37485.
„ „ „ 1890: lit. A 4242, 4243, 4244, 4390, 8940.
lit. B 21755, 21756, 21757.
„ „ „ 1891: lit. B 15651, 15652, 15653, 31613.
„ „ „ 1892: lit. A 5456.
lit. B 19924, 19925, 22121, 25238, 25239, 26169.
„ „ „ 1893: lit. B 23088, 23089, 23090, 23091.
„ „ „ 1894: lit. B 14213, 15344, 15345, 15356, 28235, 28237, 29951.
„ „ „ 1895: lit. A 4619, 4620, 6200, 6480, 11529, 11530, 11531, 11941, 11942, 11943, 11944, 12213, 12216.
lit. B 14044, 22344, 23419, 23420, 24905, 24918, 30146, 30156, 30157, 35263.

Der Betrag der fehlenden Coupons wird von dem auszuzahlenden Capitalsbetrage gekürzt.

Teplitz, am 1. Mai 1896.

Der Verwaltungsrath.

(Nachdruck wird in keinem Falle honorirt.)

K. k. priv.

Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft.

Bei der laut notarieller Beurkundung am 28. April 1896 stattgefundenen Auslosung der nach Massgabe des § 50 der Gesellschaftsstatuten und des Beschlusses der am 28. April l. J. stattgefundenen 38. ordentlichen Generalversammlung der Actionäre der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft in diesem Jahre zur Tilgung gelangenden 133 Actien dieser Eisenbahn-Gesellschaft wurden nachstehende Nummern gezogen:

268, 666, 731, 880, 1687, 1889, 1933, 2206, 3768, 3847, 4553, 4894, 4935, 5380, 5554, 5682, 5829, 6088, 6101, 6140, 6449, 6634, 6967, 7052, 7136, 7161, 7178, 7373, 7527, 7884, 8385, 8509, 8746, 9109, 9230, 9641, 10351, 10561, 10631, 10813, 10883, 10892, 11896, 12634, 12752, 13417, 13524, 13876, 14036, 14761, 14901, 14957, 15559, 15569, 15814, 16359, 16428, 16538, 16920, 17403, 17416, 17827, 18339, 18443, 19634, 19882, 20371, 20617, 20641, 20645, 20698, 21999, 22480, 22623, 23409, 23539, 23557, 23695, 23718, 23840, 23953, 24058, 24169, 24299, 24322, 24557, 24660, 24967, 25190, 25226, 25230, 25367, 25678, 25688, 26128, 26652, 27182, 27400, 27629, 27742, 27885, 28449, 28902, 29868, 30452, 30472, 31197, 31331, 31470, 31599, 32396, 32705, 33099, 33231, 33732, 33749, 34171, 34197, 34704, 34798, 34833, 34874, 35612, 36106, 36210, 36252, 36582, 36800, 37290, 37515, 37561, 37860, 38058.

Die Auszahlung dieser ausgelosten Actien erfolgt gegen Rückgabe der Actien mit Coupons von einschliesslich Nr. 38 und des Talons am 1. Juli 1896 mit 500 fl. ö. W. (Fünfhundert Gulden ö. W.) Bankvaluta

in **Wien** bei den Herren Johann Liebig & Co.,
in **Prag** bei Herrn Moritz Zdekauer,
in **Berlin** bei der Direction der Disconto-Gesellschaft und bei Herrn S. Bleichröder,
in **Dresden** bei der Dresdner Bank und bei der Filiale der Allgemeinen Deutschen Creditanstalt,
in **Leipzig** bei der Allgemeinen Deutschen Creditanstalt,
in **Frankfurt a. M.** bei den Herren M. A. von Rothschild & Söhne,
in **Teplitz** bei der Hauptcasse der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft.

Bei diesen Zahlstellen werden auch die nach Massgabe des § 51 der Gesellschaftsstatuten für die ausgelosten und rückgestellten Actien ausgefertigten Genussscheine ausgefolgt.

Von den in früheren Jahren ausgelosten Actien sind nachstehende Nummern noch nicht zur Einlösung gelangt:

Aus dem Verlosungsjahre 1893: Nr. 6067.
„ „ „ 1894: Nr. 10269, 21394.
„ „ „ 1895: Nr. 14126, 19702, 19851, 33022, 34441, 37559.

Bei der Einlösung der ausgelosten Actien wird der für die fehlenden Coupons entfallende Betrag vom Capital in Abzug gebracht.

Teplitz, am 1. Mai 1896.

Der Verwaltungsrath.

(Nachdruck wird in keinem Falle honorirt.)

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 52. **Wien, 9. Mai 1896.** **IX. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Kundmachung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 5. Mai 1896, Z. 4304/I, betreffend die Liste der Eisenbahnen, auf welche das internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr Anwendung findet.

Ungarn.

Das Centralamt für den internationalen Eisenbahntransport in Bern ist darauf aufmerksam gemacht worden, dass die richtige Bezeichnung der als Nr. 14 in der Liste der dem internationalen Uebereinkommen unterstellten Eisenbahnen Ungarns aufgeführten Unternehmung nicht „Localbahn von Torontál“, sondern „Torontáler Localbahnen“ lautet.*)

Das genannte Centralamt hat die Liste hienach richtiggestellt und hievon gemäss Art. 57, Z. 1, des internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahn-Frachtverkehr mit dem Benachrichtigungsschreiben vom 28. April 1896 den betheiligten Staaten Kenntniss gegeben.

Wien, am 5. Mai 1896.

Kundmachung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 5. Mai 1896, Z. 4304/I, betreffend die Liste der Eisenbahnen, auf welche das internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr Anwendung findet.

Niederlande.

Das Ministerium für Wasserbau, Handel und Industrie, Abtheilung Handel und Industrie, im Haag hat das Centralamt für den internationalen Eisenbahntransport in Bern mit Note vom 17. Februar 1896 darauf aufmerksam gemacht, dass die auf Seite 1, 5 und 8 der Liste der Eisenbahnstrecken, auf welche das internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr vom 14. October 1890 Anwendung findet (III. Ausgabe vom 1. Jänner 1896), vorkommende Bezeichnung „Gesellschaft zum Betriebe der Niederländischen Staatseisenbahnen“ abgeändert werden muss in „Gesellschaft zum Betriebe **von** Niederländischen Staatseisenbahnen“.

Das genannte Centralamt hat die Liste hienach richtiggestellt und davon gemäss Art. 57, Z. 1, des internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahn-Frachtverkehr mit dem Benachrichtigungsschreiben vom 28. April 1896 den betheiligten Staaten Kenntniss gegeben.

Wien, am 5. Mai 1896.

---

*) Vergl. Kundmachung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 25. Februar 1896, Z. 1427/I, Vrdgs.-Bl. Nr. 21, Seite 469.

Der Nordsee-Canal.

Im vergangenen Jahre wurde von der Handelskammer von Amsterdam eine Commission eingesetzt, um zu untersuchen, auf welche Weise eine genügende Verbesserung des Nordsee-Canales erzielt werden könne, damit nach Fertigstellung der neuen Seeschleuse bei Ymuiden auch die grössten Seeschiffe ohne Schwierigkeiten die Stadt Amsterdam erreichen könnten.

Der Commissionsbericht weist zuerst darauf hin, dass bereits seit dem Jahre 1886 der Canal in Folge der geringen Abmessungen der Schleuse bei Ymuiden thatsächlich für die grossen Seeschiffe geschlossen ist, und dass durch das beschränkte Canalprofil, durch die engen Durchfahrtsöffnungen der Brücken und das öftere Schliessen derselben, durch die Strömung im Canale als Folge des Spülens und durch die mangelhafte Beleuchtung zur Nachtzeit Beschädigungen und Havarien vorkommen. Ferner erinnert die Commission daran, dass im Jahre 1887 Seitens der Regierung der Bau einer neuen Seeschleuse beschlossen ward, deren Vollendung gegen Ende des Jahres 1896 erwartet werden kann, und zugleich das Canalprofil nach und nach vergrössert wurde.

Diese Vorkehrungen genügen indessen nicht; die Verbesserung des Nordsee-Canales muss nach einem wohlerwogenen und bis auf die Details feststehenden Plane und innerhalb eines gewissen Zeitraumes erfolgen. In diesem Sinne hat die Commission gearbeitet und ihre volle einstimmige Ueberzeugung dahin ausgesprochen, dass nur ein hinreichender und für die Zukunft nöthigenfalls noch stets zu vergrössernder Nordsee-Canal alle Bedingungen für die kräftige Entwicklung des Handels- und Schiffahrtsverkehres der Hauptstadt des Landes erfüllen kann.

Die Schwierigkeiten für die Schiffahrt sind nach der Ansicht der Commission zweierlei Art. Das Querprofil des Canales und die Abmessungen der darin erbauten Objecte schliessen den Zugang für Schiffe von grösserem Umfange und Tiefgange ab.

Die Schiffe im Canale aber erfahren ausserdem Belästigungen durch die ungünstige Lage und Richtung einiger Kunstbauten und laufen des Nachts Gefahr wegen Mangels einer entsprechenden Beleuchtung.

Schiffe von grösseren Abmessungen als 115 m Länge, 17·75 m Breite und 7 bis 7·2 m Tiefgang — je nach dem Wasserstande — können gegenwärtig den Canal nicht befahren. Wenn der Umfang des Schiffes auch nicht hinderlich ist, so müssen doch die tiefer gehenden Schiffe in Ymuiden geleichtert werden; dies verursacht grossen Zeitverlust und grosse Kosten. Sind grosse Schiffe einmal im Canale, so müssen sie geschleppt werden, was abermals die Kosten erhöht. Für den Verkehr der grossen Ladungen ist Amsterdam denn auch mehr und mehr in den Hintergrund getreten.

Doch auch für Dampfschiffe mittlerer Grösse, welche den Hafen von Amsterdam mehr oder weniger regelmässig besuchen, lässt die Sicherheit der Fahrt im Canale einiges zu wünschen übrig. Die Sohlenbreite ist an der Mündung in dem Vorhafen der Schleuse zu gering, und ausserhalb der Schleuse sind allerlei Hindernisse, wie Pfahlwerke u. s. w., und fehlen genügende Vorrichtungen, um Schiffe festzulegen. Die grünen und rothen Lichter auf den Schleusenhäuptern sind zu schwach und zu nieder gestellt; die Bedienung der Schleusen zur Nachtzeit ist mangelhaft.

Im Canale gestaltet sich das Begegnen von Schiffen mit bedeutendem Tiefgange in Folge der ungenügenden Sohlenbreite schwierig. Das Vorbeifahren eines leeren Schiffes bei starkem Winde ist für ein tiefgeladenes Schiff gefährlich. Die geringe Breite macht sich namentlich bei den Brücken, deren Durchfahrtsweite kleiner ist als die der neuen Seeschleuse, fühlbar. Die Signallichter der Brücken sind nicht hinreichend sichtbar, und keine Brücke hat gute Abstandssignale. In Folge des Stoppens vor einer geschlossenen Brücke läuft das Schiff oft aus dem Ruder und auf den Grund. Im Jahre 1894 sind 45 Unfälle durch die oberwähnten Uebelstände herbeigeführt worden.

Der gegenwärtige Zustand des Canales verhindert es auch, denselben in festen Zwischenräumen zu befahren, namentlich wenn beim Spülen ein starker Strom entsteht. Wo aber eine feste und regelmässige Fahrt mehr und mehr nothwendig wird, und Unterschiede von einigen Stunden auf die Dauer der Reise ausschlaggebend sind, wird auf dem Nordsee-Canal in mancher Hinsicht der Mitbewerb von Amsterdam erschwert und unmöglich.

Bezüglich der vorzunehmenden Verbesserungen ohne Schädigung anderer rechtmässiger Interessen sagt der Commissionsbericht Nachstehendes:

Ein Canal mit starkem Verkehre muss durchwegs zweischiffig sein, damit jedes Fahrzeug ungestört und ohne ausweichen zu müssen, Steuerbordseite haltend, den Endpunkt erreichen kann. Die Zweischiffigkeit ist auch deshalb nothwendig, damit bei einem Unfalle nicht der ganze Verkehr unterbrochen wird. Danach muss auch die Durchfahrtsbreite unter Brücken bemessen werden, weil die grossen Schiffe ihren Cours beim Passiren der Brücken nicht ändern können und jede Brücke mit enger Durchfahrt Zeitverlust mit sich bringt. Dergleichen Einschränkungen können bei den bescheidenen Anforderungen des Verkehres auf einem Binnencanale der Baukosten wegen vielleicht gemacht werden, sind jedoch unvereinbar mit dem Charakter eines stark befahrenen Seecanales.

Krümmungen von 2000 m können in dem Canale zugelassen werden, nur muss hiebei eine Verbreiterung des Profils um mindestens 10 m gefordert werden. Wenn die drei Ueberbrückungen geändert werden, gibt die Richtung des Canales im Uebrigen keinen Grund zu Bedenken.

Bezüglich des Querprofils wird eine mehr abgerundete Form gewünscht, wenn in Zukunft die Abmessungen der Schiffe und die Geschwindigkeiten grösser werden.

Die im Jahre 1896 für die ganze Länge herzustellende Tiefe von 9 m kann für die grössten zur Zeit in Fahrt befindlichen Schiffe anfänglich als genügend bezeichnet werden. Wenn auch eine grössere Tiefe ihre Vortheile hat, so ist die Ausbaggerung des Canales bis 10 m, d. i. bis zur Tiefenlage der Schlagschwelle der neuen Seeschleuse bei Ymuiden in den ersten Jahren nicht als unbedingt nothwendig zu erachten.

Die Breite des Querprofils muss bedeutend vermehrt werden, um den Anforderungen eines Seecanales zu genügen. Zur Bestimmung der erforderlichen Breite muss festgestellt werden, welche Schiffe den Hafen jetzt bereits anlaufen und welche noch zu erwarten sind.

Als gegenwärtiger Typ der grossen Dampfschifffahrt gilt die Breite von 15·45 m bei 8·2 m Tiefgang. Das grösste Schiff, welches in Zukunft in Ymuiden durchgeschleust werden kann, darf die Breite von 23 m und den Tiefgang von 9 m nicht überschreiten und be-

nöthigt ein Querprofil von 85 m Sohlenbreite und 10 m Tiefe. Solche riesenhafte Schiffe sind sicher möglich, doch wird die dafür nöthige Ladung dieselben stets in der Minderheit bleiben lassen. Der Canal braucht deshalb nicht jetzt schon für diesen Typ eingerichtet zu werden, aber das Querprofil muss in der Folge mindestens die Breite von 50 m bei der Tiefe von 10 m erhalten. Die Breite in der Wasserlinie betrüge dann 110·68 m. Die grösste Zahl der Schiffe mit 6 m Tiefgang und weniger wird sich dann mit hinreichender Geschwindigkeit auf einer solchen Wasserstrasse bewegen können, während auch Fahrzeugen von 8·2 m Tauchung bei langsamer Fahrt die Benützung des Canales ermöglicht sein wird. Es ist von höchster Wichtigkeit, dass die auszuführenden, sechs Jahre währenden und einen Aushub von sieben Millionen Kubikmeter erforderlichen Arbeiten bald in Angriff genommen werden.

Was die grösste Geschwindigkeit anbelangt, so beträgt dieselbe jetzt am Tage für Schlepper 150 m pro Minute und Nachts 100 m, im Uebrigen 150 bis 250 m per Minute. Die ganze Fahrt dauert ausschliesslich des Zeitverlustes beim Durchlaufen drei Stunden und für geschleppte Schiffe $4^1/_2$ Stunden. Eine Verkürzung dieser Zeiträume ist sehr wünschenswerth, und würde ein genügender Zustand schon erzielt werden, wenn für alle Schiffe von weniger als 4 m Tiefgang die Geschwindigkeit von 250 m pro Minute oder von 15 km pro Stunde zulässig wäre.

Die Commission veranschlagt die Kosten der als nothwendig erkannten Verbesserungen des Nordsee-Canales mit 11,390.000 Mark. [„Hansa“.]

Inland.

Parlamentarisches.

Unter Vorsitz des Obmannes Ritter von Zaleski hielt am 6. Mai der Eisenbahnausschuss des Abgeordnetenhauses eine Sitzung, welcher Ihre Excellenzen die Herren: Finanzminister Dr. Ritter von Biliński, Eisenbahnminister FML. Ritter von Guttenberg und Sectionschef Dr. Ritter von Wittek beiwohnten. In Verhandlung stand die Regierungsvorlage, betreffend die Verstaatlichung der Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn.

Abg. Dr. Russ machte zunächst über Einladung des Vorsitzenden die Mittheilung, dass er als Obmann des Subcomité von demselben beauftragt worden ist, das Ergebniss der Berathungen mitzutheilen, welches darin gipfelt, dass Diejenigen sowohl, welche der Vorlage günstig gesinnt sind, als auch Diejenigen, welche sie ablehnen, eine Mehrheit im Subcomité nicht zu erlangen im Stande waren, dass vielmehr drei Mitglieder, und zwar die Abgeordneten Szczepanowski, Kaftan und von Kleist, sich für die Annahme der Regierungsvorlage ausgesprochen haben, während die anderen drei Mitglieder, nämlich die Abgeordneten Schwab, Dr. Steinwender und Dr. Russ, die Vorlage der Regierung ablehnen. Jedoch werde die Meinung der letzteren sich nicht einfach auf die geschäftsordnungsmässige Form der Ablehnung beschränken, sondern auch noch darin ihren Ausdruck finden, dass vorgeschlagen wird, die Regierung aufzufordern, die concessionsmässige Einlösung der Nordwestbahn (alte Linie) und der Südnorddeutschen Verbindungsbahn zu bewerkstelligen. Die Meinung der Freunde der Vorlage wird durch den Abg. Szczepanowski, die ihrer Gegner durch den Abg. Schwab ihre Vertretung finden, und das Subcomité ist in Folge dessen der Meinung, dass es dem Ausschusse selbst vorbehalten bleiben muss, zwischen diesen beiden Ansichten die Entscheidung zu treffen.

Berichterstatter Abg. Szczepanowski verwies auf die in der Regierungsvorlage dargelegten Conclusionen, wonach bei einer für die Gesellschaft ungünstigen Interpretation sich eine Daraufzahlung von etwa 200.000 fl. jährlich für den Staat ergibt. Diese Daraufzahlung werde aber beiweitem aufgewogen durch die volkswirthschaftlichen Vortheile, welche erreicht werden können, wenn eine so günstig gelegene Strecke wie die Nordwestbahnlinie, welche die kürzeste Verbindung zwischen der Donau und der Elbe darstellt, sofort in den Besitz des Staates kommt und den Vortheil der niedrigen Staatsbahntarife erhält. Der finanzielle Werth der im Jahre 1906 möglichen Conversion der vierpercentigen Staatsschuldverschreibungen sei bei der ganzen Aufstellung gar nicht in Rechnung gebracht worden, obwohl ein halbpercentiger Gewinn an der Verzinsung schon eine halbe Million jährlich ausmache, also die gegenwärtige Daraufzahlung weitaus wettmachen würde. Es sei wohl unmöglich zu bestreiten, dass diese Conversionsmöglichkeit einen reellen Werth besitze, da ja doch schon gegenwärtig die ungarische Regierung dreipercentige Goldobligationen ausgegeben hat, die Eiserne Thor-Anleihe, welche einen Cours von $88^1/_2$ hat. Aber selbst wenn man diese Möglichkeit gar nicht berücksichtigt, genügen die volkswirthschaftlichen Vortheile, um die Regierungsvorlage zur Annahme zu empfehlen.

Obmann Ritter von Zaleski verwies auf einen Artikel in der heutigen Nummer der „Arbeiter-Zeitung“, welcher unqualificirbare Angriffe gegen den Abg. Szczepanowski enthalte, gegen einen Mann, für dessen ausgezeichnete Eigenschaften das ganze Haus die grösste Hochachtung habe und dessen Charakter über jeden Zweifel und über die leiseste Verdächtigung hoch erhaben sei. Er gab seiner Empörung und seiner Entrüstung über diese unqualificirbaren Angriffe unter lebhafter Zustimmung des ganzen Ausschusses Ausdruck.

Abg. Schwab erklärte, dass er nach gewissenhafter und objectiver Erwägung aller Verhältnisse zu der Ueberzeugung gelangt sei, dass das Uebereinkommen, wie es vorliege, ein ungünstiges sei. Er müsse zunächst feststellen, dass die Frage nicht so stehe, ob die Verstaatlichung überhaupt nicht stattfinden solle, sondern nur so, ob gegenwärtig nur das garantirte Netz der Oesterr. Nordwestbahn und die Südnorddeutsche Verbindungsbahn auf Grund der concensmässigen Bedingungen eingelöst und mit der Elbethalbahn noch vier Jahre gewartet werden solle, bis auch bezüglich dieser Bahn das Recht zur concessionsmässigen Einlösung in Wirksamkeit trete. Die Vortheite eines solchen Vorgehens scheinen dem Redner ausser Frage. Durch die concessionsmässige Einlösung komme der Staat in die Lage, nur die Einlösungsrente bis zum Erlöschen der Concession bezahlen oder aber auch eine Capitalsschuld auf sich nehmen zu müssen. Er erlange ferner den Vortheil, dass er durch den Besitz des garantirten Netzes der Nordwestbahn die Südnorddeutsche Verbindungsbahn befruchten könne, die bisher unter dem Umstande gelitten, dass sie als garantirte Linie unter derselben Verwaltung stand, welcher die Elbethalbahn angehörte.

Redner besprach den Werth der vorbehaltenen Convertirung der vierpercentigen Staatsschuldverschreibungen und sucht den Nachweis zu führen, dass durch das Uebereinkommen eine Mehrzahlung eintrete, die je nach der Methode der Rechnung zwischen 557.000 und 484.000 fl. schwanke. Hiezu komme noch, dass der Staat durch die vorliegenden Abmachungen auf jede Steuer für das Unternehmen B verzichte, welches doch nur längstens bis 1905 steuerfrei sei. Die zehnpercentige Rentensteuer würde 340.000 bis 380.100 fl. ausmachen, und dieser Betrag müsse zu den erwähnten 484.000 fl. hinzugerechnet werden. Werde nun noch der Verzicht auf die Anlage des zweiten Geleises, was einer jährlichen Ausgabe von 176.000 fl. entsprechen würde, hinzugerechnet, so ergebe sich eine Mehrbelastung von über $1^1/_2$ Millionen Gulden. Allerdings werde diese Mehrbelastung durch die in Aussicht stehende Steigerung der Einnahmen um etwa 308.000 fl. gemildert. Redner stimmt vollständig den Ausführungen des Abg. Szczepanowski zu, dass der Staat seine Uebermacht nicht dazu anwenden solle, um die Elbethallinie auszuhungern, und er verwahre sich dagegen, je derartige Gedanken ausgesprochen zu haben. Aber die naturgemässe Entwicklung werde es ergeben, dass diese Linie sich nicht in dem Masse entwickeln könne wie bisher, wenn die Hauptzufahrtsstrasse von Wien bis Nimburg in den Händen des Staates und nicht mehr in jenen der Gesellschaft, der die Elbethallinie angehöre, sein werde.

Redner ist der Ansicht, in der vorliegenden Frage soweit als möglich sparsam vorzugehen und nicht der Hoffnung zuliebe, bei der Böhmischen Nordbahn seinerzeit etwas zu ersparen, sichere Mehrzahlungen bei der in Rede stehenden Linie auf sich zu nehmen. Redner kam daher zu dem Resultate, dass der Staat nichts Vortheilhafteres für sich thun könne, als die garantirte Linie der Nordwestbahn jetzt einzulösen und betreffs des Ergänzungsnetzes noch vier Jahre zu warten. Mit der Einlösung

komme der Staat in den Besitz der Erträgnisse, welche die garantirte Summe überschreiten und in diesem Jahre sich schon auf über 300.000 fl. belaufen. Durch jede Verzögerung steige diese Einlösungsrente, und keine Regierung werde wohl die Verantwortung übernehmen wollen, durch eine Verzögerung dieser Angelegenheit einen materiellen Schaden für die Staatsfinanzen herbeizuführen. Redner stellte demnach den Antrag:

„Es sei den vorliegenden Uebereinkommen vom 10. Februar dieses Jahres die legislative Genehmigung nicht zu ertheilen, und die Regierung sei aufzufordern, das Erforderliche zu veranlassen, um die Einlösung der garantirten Linien der Oesterr. Nordwestbahn und der Südnorddeutschen Verbindungsbahn ohne weiteren Aufschub zu bewirken."

Abg. Dr. Steinwender bemerkte, dass gerade Diejenigen, welche bei der ersten Lesung der Vorlage sich gegen das Uebereinkommen ausgesprochen haben, zu den eifrigsten Vertretern des Verstaatlichungsgedankens gehören und sich auch in diesem Falle gern über Bedenken hinwegsetzen würden, wenn sie eben nicht so bedeutende wären. Redner für seine Person gestehe auch, dass er die Einlösung auf Grund des Uebereinkommens der Nichteinlösung vorziehe, denn das in Folge der Einlösung eintretende Mehrerforderniss werde durch die Ersparniss an Betriebskosten, durch den Wegfall der Gesellschafts-Auslagen, durch den Werth und Ertrag der dem Staate zufallenden Capitalien und Grundstücke, durch die Ertragssteigerung und durch den Convertirungsgewinn bei den Staatsschuldverschreibungen reichlich überdeckt. Es handle sich jedoch nicht darum, ob das vorliegende Uebereinkommen der Nichteinlösung vorzuziehen sei, sondern ob nicht eine bessere Art der Einlösung erzielt werden könne. Es müsse also die concessionsmässige Einlösung mit der vertragsmässigen verglichen werden. Nach eingehender Erörterung dieser Frage gelangte Redner zu folgenden Anträgen:

„1. Auf die Berathung der Regierungsvorlage, betreffend den Ankauf der Oesterreichischen Nordwestbahn und der Südnorddeutschen Verbindungsbahn, wird nicht eingegangen.

2. Die Regierung wird aufgefordert, von der ihr zustehenden Befugniss, die Südnorddeutsche Verbindungsbahn concessionsmässig zu verstaatlichen, sofort Gebrauch zu machen, sowie ehestens eine Gesetzesvorlage einzubringen, betreffend die concessionsmässige Verstaatlichung des garantirten Netzes der Nordwestbahn.

3. Die Regierung wird aufgefordert, in Verhandlungen betreffend die ehestmögliche vertragsmässige Einlösung des Ergänzungsnetzes der Oesterreichischen Nordwestbahn einzutreten.

4. Die Regierung wird aufgefordert, eine Gesetzesvorlage einzubringen, durch welche die bei der concessionsmässigen Einlösung von Eisenbahnen einzuhaltenden Modalitäten in einer allen Streit ausschliessenden, dem wahren Sinne der Concessionsurkunden entsprechenden, die Rechte des Staates ohne Verletzung rechtlich begründeter Privatinteressen wahrenden Weise geregelt werden."

Regierungsvertreter Sectionschef Dr. Ritter v. Wittek verweist bezüglich der vom Abg. Dr. Steinwender gestellten Frage, ob es möglich sei, auf einem anderen Wege als dem der Vereinbarung zur Verstaatlichung zu gelangen, darauf, dass der Herr Eisenbahnminister diese Frage selbst beantworten werde.

Auf einzelne ziffermässige Einwendungen übergehend, constatirt er in Uebereinstimmung mit dem Abg. Dr. Steinwender, dass dem bilanzmässigen Ueberschusse des Uebereinkommens per 155.000 fl. der Entgang des Ueberschussantheiles per 150.000 fl. gegenüberstehe. Dagegen muss er im Gegensatze zu den beiden Vorrednern den Gewinnstantheil des Staates an der Convertirung der 5perc. Prioritätsobligationen als reelles Activum aufrechthalten, und würde ein besserer Erfolg für den Staat bei concessionsmässiger Einlösung gewiss nicht zu erreichen sein, zumal es sich nur um eine Convertirung handelt, bei welcher die active Mitwirkung der Gesellschaft unerlässlich und die Form 3perc. Titres durch das gemeinsame Interesse bedingt erscheint. Einseitiger Zwang in dieser Hinsicht ist um so mehr ausgeschlossen, als die bisherigen Betheiligungen des Staates an solchen Transactionen stets im Vereinbarungswege erfolgten und unter Bedachtnahme auf das zwischen dem Staate und den Bahnen bestehende Societätsverhältniss auch principiell vertretbar sind. In Betreff der Convertirung der 4perc. Staatsschuldverschreibungen, deren erhöhter Nominalbetrag mit der Kündbarkeit im Zusammenhange steht, wäre der Regierungsvertreter, ganz akademisch gesprochen, begierig, die Ansichten darüber zu erfahren, ob der künftige Vortheil von einer halben Million Gulden jährlich nicht höher anzuschlagen ist als eine etwaige Verminderung der Actienrente um 50 kr., wodurch die auch nach den Ausführungen des Berichterstatters gegenüber der concessionsmässigen Einlösung resultirende Aufzahlung von circa 200.000 fl. verschwinden würde. Von der Tilgungsquote der Staatsschuldverschreibungen von 390.000 fl. ist nur ein Drittel als neu zuwachsende Last in Betracht zu ziehen, weil die beiden anderen Drittel der Tilgungsquote bereits in der Garantie und in den Erträgnissen des Ergänzungsnetzes ihre Deckung finden.

Der Regierungsvertreter besprach sodann das Verhältniss zwischen den Actionären lit. A und B, welche in ihrer Gesammtheit die Gesellschaft bilden, mit den bezüglichen Unternehmungen aber keineswegs identisch sind, so dass ihre Rechte sich mit dem Vermögen dieser Unternehmungen nicht decken und von einer Einziehung der den Actionären lit. A statutenmässig gebührenden Ueberschussantheile des B-Netzes zu Gunsten des Staates wohl nicht die Rede sein kann. Gegen die Behandlung des Zinsencontos von Seiten des Abg. Schwab, welcher aus demselben im Wesentlichen nur die Passivzinsen wirken lässt, sei anzuführen, dass auch die Verzinsung der verfügbaren Betriebsgelder für den Staat ein reelles Activum darstellt. Die künftige Steuer der Elbethalbahn wäre jedenfalls nicht mit 14 pCt. gleich 380.000 fl., sondern nur mit 10 pCt. anzusetzen. Der Forderung des zweiten Geleises für das garantirte Netz stehe der Präcedenzfall der gesetzlichen Bewilligung des Investitionsanlehens vom Jahre 1885 im Wege. Bezüglich des Ergänzungsnetzes könnte diese Forderung frühestens im Jahre 1899 gestellt werden, und würde die nach volkswirthschaftlichen Gesichtspunkten zu bemessende Durchführung den Effect auf die Einnahmssteigerung erheblich abschwächen. Die Benützung der Böhmischen Nordbahn, sowie die Trennung der einlösbaren Netze wäre ein künstlicher Nothbehelf und verdient keinesfalls den Vorzug vor der sofortigen Erwerbung des Gesammtnetzes, sofern letztere unter annehmbaren Bedingungen erreichbar ist, wobei namentlich auch die gebotene Rücksichtnahme auf das Bahnpersonal zu beachten ist, für welches aus der Trennung der beiden Netze Unsicherheit und effective Nachtheile erwachsen würden. Dem Gedanken, diesen Zustand der Trennung durch eine Reihe von Jahren fortbestehen zu lassen, stehen daher sowohl aus geschäftlichen als aus Humanitätsrücksichten gewichtige Bedenken entgegen.

Eisenbahnminister Ritter von Guttenberg will den Ausführungen des Regierungsvertreters, welche den Standpunkt der Regierung vollständig kennzeichnen, nur einige Worte beifügen. Er schloss sich zunächst der Kundgebung des Ausschusses bezüglich des Zeitungsangriffes gegen den Abgeordneten Szczepanowski nachdrücklichst an und bemerkte sodann, die Regierung ist gleichfalls von der concessionsmässigen Einlösung ausgegangen und angesichts der hiebei sich ergebenden Schwierigkeiten im Laufe der Verhandlung zu dem Entschlusse gelangt, die Erwerbung des Gesammtunternehmens im Vereinbarungswege durchzuführen. Bezüglich der Vortheile des Uebereinkommens verwies der Minister auf die schon in der letzten Ausschusssitzung von ihm gegebene Darlegung. Er erklärte, ihm scheine es zweifelhaft, ob durch das vom Abg. Dr. Steinwender angeregte Gesetz alle Schwierigkeiten zu lösen wären, und hob insbesondere die Fragen der Behandlung des Personals und der Pensionsfonds als solche hervor, die nur im Wege der gegenseitigen Verständigung ausgetragen werden können. Der Minister erörterte die Frage, was geschehen sollte, wenn das Uebereinkommen nicht angenommen würde. Die Regierung müsste vorläufig auf die Verstaatlichung verzichten und dieselbe für jenen Zeitpunkt vorbehalten, wo das Einlösungsrecht auch bezüglich des Ergänzungsnetzes eintritt. Dies bedinge einen Aufschub bis zum Jahre 1901 und werde voraussichtlich mit weit höheren finanziellen Opfern für den Staat verbunden sein, wenn man auch nur die Ertragssteigerung des Jahres 1896 in Berücksichtigung zieht. Bei anderen Bahnen bestehen in den concessionsmässigen Einlösungsbestimmungen auch ähnliche Lücken und Streitfragen, welche nur im Wege des Uebereinkommens gelöst werden können. Welche Regierung würde es aber unternehmen, ein derartiges Uebereinkommen angesichts der in diesem Falle sich ergebenden Schwierigkeiten vorzulegen? Die ganze Verstaatlichungsaction müsste sonach in weite Ferne gerückt werden.

Abg. Ritter von Struszkiewicz stellte den Antrag, die Berechnungen des Abg. Schwab seien in Druck zu legen und an die Mitglieder des Ausschusses zu deren Orientirung zu vertheilen.

Abg. Kaftau sprach sich mit Rücksicht auf die hiedurch eintretende Vertagung der Angelegenheit gegen diesen Antrag aus, indem er darauf verwies, dass es dann nicht möglich sein werde, den mit der Gesellschaft vereinbarten Termin einzuhalten.

Berichterstatter Abg. Szczepanowski erklärte: Ich bitte, meine Herren, zu erwägen, dass eine Verzögerung dieser

Angelegenheit einer Verwerfung gleichkommt, denn praktisch hat es denselben Effect, ob wir mit unserem Beschlusse zu spät kommen und den Termin des 15. Mai versäumen oder ob wir die Vorlage verwerfen. Ich halte es auf Grund meiner Ziffern für höchst wichtig, die Vorlage anzunehmen, und ich glaube, dass diejenigen Abgeordneten, welche die Annahme des gegenwärtigen Uebereinkommens verhindern, eine schwere finanzielle und volkswirthschaftliche Verantwortlichkeit tragen werden, wie es sich im Laufe der nächsten Jahre schon zeigen wird. Ich muss aber noch hinzufügen, dass die Beschlussfassung sowohl des Ausschusses als auch des Hauses bei dieser Gelegenheit durch den Umstand erschwert ist, dass sich Meinungsdifferenzen unter den Abgeordneten der durch die Vorlage unmittelbar betroffenen Länder kundgeben. Eine Verstaatlichung bringt die meisten Vortheile für die von der verstaatlichten Bahn durchzogenen Bezirke und Länder. Für die anderen Länder kommen nur die Mehrzahlungen in Betracht, welche der Staat leisten muss, um diese Vortheile zu realisiren. Wenn also die Abgeordneten derjenigen Länder, welche die Vortheile der Verstaatlichung geniessen sollen, unter sich uneinig und im Zweifel sind, wie kann man dann verlangen, dass die Abgeordneten der übrigen Lander, welche nur an den Daraufzahlungen theilnehmen, energisch die Sache verfolgen sollen. Bei der gegenwärtigen Vorlage ist es also die Pflicht vor Allem der Abgeordneten Böhmens, klar und unzweideutig ihre Stellung zu nehmen. Das Meiste, was man von den Abgeordneten der anderen Länder fordern kann, ist, dass sie der klar ausgesprochenen Meinung der Abgeordneten der unmittelbar betroffenen Länder dann ihre Unterstützung angedeihen lassen. Die Vertreter von Galizien müssen bei dieser Gelegenheit den Vertretern des Königreiches Böhmen sagen: Après vous, messieurs!

Der Antrag des Abg. Ritter von Struszkiewicz wurde sodann angenommen und die Verhandlung abgebrochen.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Projectirte Localbahn Triest-Canfanaro und Schleppbahn Triest-St. Rocco. (Anordnung der Trassenrevision.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 22. April die k. k. Statthalterei in Triest beauftragt, hinsichtlich des vom k. k. Baurathe Jakob Antonelli und Ingenieur Julius Dreossi in Cervignano vorgelegten generellen Projectes für eine mit 0·76 m Spurweite auszuführende Localbahn vom Bahnhofe Triest (St. Andrea) der k. k. Oesterr. Staatsbahnen über Pirano, Montona und Parenzo zur Station Canfanaro der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, sowie für eine normalspurige Schleppbahn von Triest (St. Andrea) nach St. Rocco unter theilweiser Mitbenützung der erstgenannten Schmalspurbahn bis zur Station Muggia im Sinne der bestehenden Vorschriften die Trassenrevision in Verbindung mit der Stationscommission einzuleiten. [E.-M.-Z. 2980.]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen. (Linie Wien—Amstetten: Eröffnung einer Schottergrube nächst der Station Pottenbrunn.) Die k. k. Statthalterei in Wien hat die politische Begehung anlässlich des Projectes für die Eröffnung einer Schottergrube nächst der Station Pottenbrunn und Verbindung dieser Schottergrube mittelst eines aus der genannten Station abzweigenden Dienstgeleises für den 9. Mai anberaumt. Als Leiter der Commission wurde der k. k. Bezirkscommissär Dr. E. Zarboch bestimmt. [G.-I.-Z. 7570.]

— (Linie Niederlindewiese—Barzdorf: Anlage einer Schleppbahn.) Die k. k. Landesregierung in Troppau hat die politische Begehung anlässlich des Projectes, betreffend die Anlage einer normalspurigen Schleppbahn von der Station Setzdorf zu den Kalköfen der Firma A. Rösner & Cie. für den 9. Mai anberaumt. Als Leiter der Commission wurde der k. k. Bezirkshauptmann Kortüm bestimmt. [G.-I.-Z. 7846.]

Localbahn Stockerau-Absdorf. (Politische Begehung und Enteignungsverhandlung.) Die k. k. Statthalterei in Wien hat die politische Begehung und Enteignungsverhandlung des Projectes der Localbahn Stockerau-Absdorf für den 11. Mai anberaumt. Mit der Leitung dieser Commission wurde der k. k. Bezirkscommissär Dr. E. Zarboch betraut. [G.-I.-Z. 8147.]

Südbahn-Gesellschaft. (Linie Wien—Triest: Umgestaltung von Wegschranken.) Für die Umgestaltung der Handschranken in km 231·458 in Zugschranken mit automatischem Läutewerke und die Bedienung derselben vom Wächterhause Nr. 366, sowie die Uebertragung des Antriebständers für den Zugschranken in km 230·754 zum genannten Wächterhause, ferner die Auflassung der Signalhütte Nr. 367 nebst Uebertragung des Glockensignalapparates zum genannten Wächterhause wurde die Bewilligung ertheilt. [20. April, Z. 3523/I.]

— (Linie Marburg—Franzensfeste: Unterkunftshütte in Villach.) In der Station Villach wird für die Wagenkuppler eine provisorische Unterkunftshütte hergestellt. [14. April, Z. 3465/I.]

— (Linie Kufstein—Ala: Herstellung einer Geleiseverbindung in der Station Brixen.) Das Project, betreffend die Herstellung einer Geleiseverbindung in der Station Brixen, wurde zur Ausführung genehmigt. [17. April, E.-M.-Z. 2747/I.]

Graz-Köflacher Eisenbahn. (Herstellung eines Stockgeleises in der Station Söding.) In der Station Söding der Linie Graz—Köflach wird ein Stockgeleise hergestellt. [22. April, E.-M.-Z. 2746/I.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Böhmische Nordbahn-Gesellschaft. (Locomotivprüfung.) Am 18. April wurde in Böhm.-Leipa im Sinne der Bestimmungen der Eisenbahn-Betriebsordnung die technisch-polizeiliche Prüfung einer für die Linien der Böhmischen Nordbahn bestimmten Lastzugsmaschine vorgenommen, welche in der Locomotivfabrik der Actiengesellschaft vormals G. Sigl in Wiener-Neustadt erbaut und mit der Fabriksnummer 3866 und der Bahninventarsnummer 86 bezeichnet ist. Der Kessel wurde der gesetzlichen Probe unterzogen. Die Locomotive hat einen separaten sechsrädrigen Schlepptender. Der Kessel ruht mittelst aussenliegender Frames auf drei unter sich gekuppelten, vor der Feuerbüchse angebrachten Achsen, wovon die mittlere die Triebachse ist. Die Dampfcylinder der Locomotiven sind horizontal und ausserhalb, die für variable Expansion eingerichtete Steuerung innerhalb der Maschinenframes angebracht. Der Steuerungshebel kann direct mit der Hand oder auch mittelst einer Schraube und Kurbel nach vor- und rückwärts bewegt werden. Die Maschine ist mit zwei nichtsaugenden Restartings, Funkenapparat, einer Le Chatelier'schen Gegendampfbremse, Nathan'schem Lubrikator und dem Dampfsandstreuapparat System Holt-Gresham versehen. Die Kesselarmatur ist vorhanden, die Bahnräumer entsprechend angebracht. Die Locomotivlast wird durch die drei erwähnten Achsen hinreichend stabil unterstützt, und ist die Montirungsgenauigkeit in den einzelnen Bewegungsbestandtheilen eine befriedigende. Die Abfederung geschieht mittelst sechs Blattfedern, von denen das zweite und dritte Paar in der Längsrichtung mit einem Balancier verbunden ist. Die Spurweite ist normal, und beträgt das Totalgewicht der Locomotive im ausgerüsteten Zustande 38·6 t. Bei der auf der 7·3 km langen Strecke Böhmisch-Leipa—Straussnitz unternommenen Probefahrt wurde eine durchschnittliche Geschwindigkeit von 40 km und eine maximale Geschwindigkeit von 60 km per Stunde erreicht. Im Hinblicke auf dieses in jeder Beziehung günstige Ergebniss obwaltete aus Sicherheitsrücksichten kein Anstand, die vorbeschriebene Maschine für den Lastzugsverkehr auf den Linien der Böhmischen-Nordbahn-Gesellschaft zu verwenden. [Z. 4289/I.]

Oesterr. Nordwestbahn und Süddnorddeutschen Verbindungsbahn. (Abnormale Rangirung von Güterzügen mit Personenbeförderung.) In gewissen Strecken obiger Eisenbahnen werden Güterzüge auch für die Personenbeförderung ausgenützt, wobei sich während der Heizperiode bezüglich der Einrangirung der diesen Zügen beizugebenden Personenwagen insofern Schwierigkeiten ergeben würden, als ab 1. October dieses Jahres die sämmtlichen Personenwagen mit der Einrichtung für die Dampfheizung versehen sein werden, und bei der vorgeschriebenen Einreihung dieser Wagen in die zweite Hälfte des Zuges die Beheizung derselben mittelst Dampf aus der Zugslocomotive unmöglich wäre. Die k. k. General-Inspection hat daher bis auf Weiteres gestattet, dass während der Heizperiode bei jenen Güterzügen mit Personenbeförderung, bei welchen die Personenwagen mittelst Dampf aus der Zugslocomotive geheizt werden können, diese Wagen vor den Güterwagen unmittelbar hinter dem Sicherheitswagen eingereiht werden. [G.-I.-Z. 7031.]

Nachrichten aus Ungarn.

Eisenbahnprojecte. (Ertheilung von Vorconcessionen.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat den Nachbenannten die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten im Sinne der bestehenden Normen für nachfolgend bezeichnete Eisenbahnlinien ertheilt:

1. Mit Erlass vom 13. April, Z. 21.271, dem Dr. Carl Wolf, Director der Allgemeinen Sparcasse in Brassó (Kronstadt), als Rechtsnachfolger des aus dem Consortium ausgetretenen Sachsengrafen und Obergespans Gustav Thalmann, für
   a) eine von der Station Nagy-Szeben (Hermannstadt) der Linie Kis-Kapus (Klein-Köpisch) – Nagy-Szeben—Fogaras der kgl. Ungarischen Staatsbahnen ausgehende, über den Hauptplatz und mit Benützung entsprechender Strassenzüge und Berührung des Vergnügungs-Etablissements „Junger Wald" bis Resinar;
   b) eine von der zukünftigen Station „Junger Wald" der Linie a) abzweigende, im Sevizbach-Thale mit Benützung der Nagy-Szeben—Nagy-Disznóder Landstrasse bis Kis-Disznód

   führende schmalspurige Strasseneisenbahn mit elektrischem Betriebe auf die Dauer eines Jahres.
2. Mit Erlass vom 13. April, Z. 23.331, der Nagy-Kikinda—Nagy-Becskereker Eisenbahn-Actiengesellschaft für folgendes Eisenbahnnetz:
   a) eine von der Station Török-Becse-Aracs (Franyova) der im Betriebe der Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen stehenden gesellschaftlichen Linie Nagy-Kikinda—Török-Becse-Aracs abzweigende und diese nach Ueberbrückung der Theiss in der Station Ó-Becse mit der im Staatsbetriebe stehenden Linie Szabadka (Maria-Theresiopel)—Ó-Becse der Bács-Bodrogher Comitats-Localbahnen verbindende;
   b) eine von der Station Ó-Becse abzweigende und diese über Tisza-Földvár, Nádaly, Turia, Szent-Tomás, Kussura, Torsza, Lolity, Hódság und die Gemarkung der Gemeinde Rácz-Milities in der Station Gombos-Bogojeva mit der Hauptlinie Nagyvárad (Grosswardein)—Gombos-Bogojeva—Eszék—Villany der kgl. Ungarischen Staatsbahnen verbindende;
   c) eventuell eine gleichfalls von der Station Ó-Becse ausgehende, die Linien a) und b) über Ó-Verbász und Uj-Verbász in der Station Verbász-Kula mit der Hauptlinie Budapest—Verbász-Kula—Zimony (Semlin)—Belgrad der kgl. Ungarischen Staatsbahnen verbindende;
   d) eine von der Station Verbász-Kula der Linie c) ausgehende und diese über Kula, Keresztur, Filipova und die Gemarkung der Gemeinde Rács-Milities gleichfalls in der Station Gombos-Bogojeva mit der Hauptlinie Nagyvárad—Gombos-Bogojeva—Eszék—Villány verbindende;
   e) eine von der Station Török-Becse-Aracs der Linie a) abzweigende, bis zu einem geeigneten Punkte des Theissufers führende;
   f) eine von der Station Ó-Becse der Linien b) und c) abzweigende und diese über Kula, Verbász, Cservenka, Ó-Sziváez und die Gemarkung der Gemeinde Uj-Sziváez in der Station Ó-Sztapár mit der im Betriebe der Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen stehenden Localbahn Ujvidék (Neusatz) — Ó-Sztapár — Szombor — Baja verbindende;
   g) eine von der Station Ó-Sztapár der Linie f) abzweigende und diese mit der Donau-Dampfschiffahrts-Station Apatin verbindende

   normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.

Budapester Strasseneisenbahn-Actiengesellschaft für Strassenbahnen (derzeit noch) mit Pferdebetrieb. (Nachtrag zur Concessionsurkunde.) Der „Vasuti és közlekedési közlöny" Nr. 52 vom 29. April verlautbart den zufolge Erlasses des kgl. ungarischen Handelsministers vom 13. April, Z. 14.836, erflossenen Nachtrag zu der mit Erlass vom 19. September 1895, Z. 63.296, anlässlich der Genehmigung der Umgestaltung des Betriebes auf elektrischen Motor erflossenen Concessionsurkunde der Gesellschaft. Die Direction der Gesellschaft wird zum Baue einer mit elektrischer Kraft zu betreibenden, von der Üllöerstrassenlinie ausgehenden und mit Berührung des Népliget (Volkswäldchen) bis zum Hungaria-körut führenden Linie ermächtigt, und sind die Kosten des Baues dieser Linie aus dem anlässlich der Umgestaltung der Linien auf elektrischen Betrieb mit 10,660.000 fl. bemessenen gesellschaftlichen Baucapitale zu bestreiten.

Projectirte Strasseneisenbahn mit Kabelbetrieb in Budapest. (Politisch-administrative Begehung.) Am 25. April fand in Budapest unter Führung des Ministerialsecretärs Dr. Arpád Papp und mit Beiziehung der Vertreter der interessirten Staats-, Comitats- und Gemeindebehörden, sowie des Erfinders des in Anwendung zu bringenden Kabelbahnsystems mit elektrischem Betriebe, William Kolam, die politisch-administrative Begehung der aus dem Bereiche des II. Stadtbezirkes (Taban-Christinenstadt) vom Kirchenplatze mit Benützung entsprechender Strassenzüge und mit Berührung des Südbahnhofes auf die Höhe des Svábhegy (Schwabenberg) bis zum dortigen Kirchenplatze projectirten Strasseneisenbahn mit Kabelbetrieb (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 12) statt. Das in Anwendung kommende System Kolam unterscheidet sich von den bisherigen Verkehrsmitteln wesentlich dadurch, dass sich an den Wagen keinerlei motorische Vorrichtung befindet. Die motorische Kraft wird in einer Centrale erzeugt, und treibt dieselbe ein endloses Seil, welches in fortwährender Rotation sich befindet und die Fortbewegung jener Wagen besorgt, welche mit diesem Seil verbunden werden. Das Stillhalten der Wagen erfolgt durch Ausklammerung, was das Werk eines Momentes ist. Das Seil rotirt weiter, während der gebremste Wagen, der von der Triebkraft losgelöst ist, stille hält. Die Commission bestimmte, dass die Südbahnlinie Budapest—Pragerhof nächst dem Frachtenbahnhofe mittelst eines Tunnels unterfahren, ferner die gekoppelten Geleise vom Ofner Kirchenplatze aus im Bereiche der ganzen Strecke auf der rechten Seite der Gassen gelegt werden. Nachdem die Finanzirung des Unternehmens bereits gesichert ist, wird der Bau sofort nach erfolgter Concessionirung in Angriff genommen werden.

Ausstellungs-Strasseneisenbahn mit elektrischem Betriebe System Decouville in Budapest. (Technisch-polizeiliche Begehung.) Am 29. April fand in Budapest unter Führung des Oberinspectors der General-Inspection für Eisenbahnen und Schiffahrt, Attila Bende, und mit Beiziehung der Vertreter der interessirten Staats-, Comitats- und Communalbehörden, sowie der Direction der Millenniums-Ausstellung die technisch-polizeiliche Begehung einer für die Dauer der Ausstellung erbauten Strasseneisenbahn mit elektrischem Betriebe statt. Die Geleise dieser Bahn haben eine Spurweite von 60 cm, genau so wie die in der Pariser Ausstellung im Jahre 1878 von Decouville erbaute Bahn, bestehen aus 7-Kilogramm-Schienen und werden von 5 Tonnen schweren, elektrischen zweiachsigen Locomotiven befahren, welchen 3—4 Waggons angekoppelt werden, die einen Fassungsraum für je 20—24 Personen besitzen. Das Neuartige dieser Bahn besteht darin, dass die Triebkraft nicht in den Waggons untergebracht ist, sondern in elektrischen Locomotiven, welche die Züge vorwärts bewegen. Der Primärmotor befindet sich in der Ganz'schen Centrale auf dem Ausstellungsplatze. Der Dynamo ist hier in directer Verbindung mit der stehenden, schnellrotirenden Dampfmaschine (über 300 Touren in der Minute). Von hier wird der elektrische Strom in die nach dem amerikanischen System Trolly hergestellte Oberleitung geführt. Die Ableitung erfolgt durch die Schienen. Ober- und Unterbau ist von der Firma Rössemann & Kühnemann, die elektrische Einrichtung von der Eisengiesserei und Maschinenfabrik Ganz & Comp. Die Länge der Bahn beträgt 1·3 km, und ist dieselbe durchwegs doppelgeleisig. Die Fahrgeschwindigkeit beträgt 14 km per Stunde, und wird die Bahn in 8 Minuten befahren. Zwei Züge werden continuirlich verkehren; der Fahrpreis ist mit 10 Kreuzer für Erwachsene, mit 5 Kreuzer für Kinder normirt. Eine kleine Kohlenbahn, welche von dem Normalgeleise der Staatsbahnen aus das Kesselhaus der grossen Maschinenhalle mit Kohlen versorgt, kreuzt das Geleise der elektrischen Ausstellungsbahn. Ein Ende der Bahn liegt beim Ausstellungsthor Nr. 3 auf der Stefansstrasse nächst der Pferdebahn, das andere Ende nächst der Untergrundbahn (Andrássystrasse). Die Commission constatirte die entsprechende Beschaffenheit der Bauausführung, sowie der getroffenen sicherheitspolizeilichen Vorkehrungen, und wird die Eröffnung des Betriebes in den ersten Tagen des Mai stattfinden. Die Bahn und insbesondere das dabei in Anwendung gebrachte System gilt als Ausstellungsobject und gleichzeitig als Versuchsbahn, da im Falle der Bewährung des Systems die Anwendung desselben für Strassenbahnen niederer Ordnung in Combination gezogen werden dürfte.

Industriebahn zur Verbindung des Ofener Betriebsetablissements der Firma Ganz & Comp. mit der Budapester Ringbahn. (Technisch-polizeiliche Begehung und Betriebseröffnung.) Am 30. April fand in Budapest unter Führung des Sectionsrathes Dr. Josef Stettina des kgl. ungarischen Handelsministeriums und mit Beiziehung der Vertreter der interessirten Staats-, Comitats- und Communalbehörden, sowie der Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen die technisch-

polizeiliche Begehung der Verbindungsbahn des Ofener Etablissements der Firma Ganz & Comp., Actiengesellschaft für Eisengiesserei und Maschinenbau in Budapest und Leobersdorf (bei Wien), mit der Ofener Section der im Betriebe der kgl. Ungar. Staatsbahnen stehenden Budapester Ringbahn (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 48) statt. Nachdem der Bauzustand und die Betriebseinrichtung der neuen Industriebahn entsprechend befunden wurde, ertheilte der Commissionsleiter die Bewilligung zur Eröffnung des Betriebes.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. (Gewährung von Fahrpreisermässigungen anlässlich der Berliner Gewerbeausstellung.) Die Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen verlautbart, dass vom 5. Mai bis inclusive 28. September an jedem Dienstag und Donnerstag von den Stationen der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen Arad, Brassó, Budapest-Ostbahnhof (österr. Westbahnhof), Eszék, Fiume, Kolozsvár, Nagyszeben, Nagyvárad, Pécs, Szabadka, Szeged, Temesvár und Zágráb über Budapest-Ostbahnhof (österr. Westbahnhof)—Bruck a. d. L. oder Marchegg — Wien Staatsbahnhof oder Nordbahnhof — Brünn—Bodenbach oder Znaim—Tetschen—Dresden—Elsterwerda oder Röderau oder Budapest Ostbahnhof oder Westbahnhof—Galantha oder Ruttka—Zsolna—Oderberg—Breslau nach Berlin oder zurück lautende, 30 Tage und für alle Züge (mit Ausnahme der Express- und Luxuszüge) giltige Sonder-Rückfahrkarten zu ermässigten Preisen ausgegeben werden.

Verschiedene Mittheilungen.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des XCII. Stückes.) Das am 4. Mai herausgegebene XCII. Stück enthält unter

Nr. 2185: Kundmachung der Landesregierung für Bosnien und die Herzegowina vom 9. April 1896, Z. 45.262, betreffend die Bestimmung der Eisenbahnstation Bosnisch-Brod als Ein- und Ausladestation für Viehtransporte.

Nr. 2186: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Salzburg vom 29. April 1896, Z. 5262, betreffend die Wiedergestattung der Einfuhr von Klauenthieren aus dem Comitate Pozsony und von Schweinen aus den Städten Versecz und Sopron in Ungarn nach dem Herzogthume Salzburg.

Nr. 2187: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Krain vom 29. April 1896, Z. 6702, betreffend die Wiedergestattung der Einfuhr von Wiederkäuern aus dem Comitate Pozsony und von Mastschweinen aus diesem Comitate und den Stadtgebieten Versecz und Sopron in Ungarn nach Krain.

Nr. 2188: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 29. April 1896, Z. 70.376, betreffend das Erlöschen der Maul- und Klauenseuche und der Schweinepest im Comitate Pozsony, sowie das Erlöschen der Schweinepest im Gebiete der Städte Versecz und Sopron in Ungarn.

Nr. 2189: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Steiermark vom 29. April 1896, Z. 12.572, betreffend die Wiedergestattung der Einfuhr von Schafen und Ziegen aus dem ungarischen Comitate Pozsony nach ganz Steiermark und von Schweinen aus diesem Comitate und den Städten Versecz und Sopron in Ungarn nach der Stadt Graz.

Nr. 2190: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 30. April 1896, Z. 68.201, betreffend die Bestimmung der Stadt Kolin als Consumort für geschlachtete Schweine aus Ungarn, Croatien-Slavonien, dem Occupationsgebiete und Serbien.

Nr. 2191: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 30. April 1896, Z. 68.153, betreffend die Bestimmung der Bahnstationen Königinhof und Wlaschim als Ein- und Ausladestationen für Transporte von Wiederkäuern und Schweinen.

— (Inhalt des XCIII. Stückes.) Das am 5. Mai herausgegebene XCIII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2192: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Tirol und Vorarlberg vom 30. April 1896, Z. 12.376, betreffend die Wiedergestattung der Einfuhr von Schweinen aus dem Comitate Pozsony und den Freistädten Versecz und Sopron in Ungarn nach Tirol und Vorarlberg.

Nr. 2193: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Oberösterreich vom 29. April 1896, Z. 7430/II, betreffend die Wiedergestattung der Einfuhr von Schweinen aus dem Comitate Pozsony und den Städten Versecz und Sopron in Ungarn nach Oberösterreich.

Nr. 2194: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Niederösterreich vom 2. Mai 1896, Z. 41.277, betreffend die Durchführung der Reactionsimpfung mit Tuberculin auf den Bestand der Tuberculose bei den zur Einfuhr nach Frankreich gelangenden, nicht zur Schlachtung bestimmten Rindern.

Nr. 2195: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Kärnten vom 1. Mai 1896, Z. 5687, betreffend die Gestattung der Einfuhr von Schafen und Ziegen aus dem ungarischen Comitate Pozsony nach ganz Kärnten und von Schweinen aus diesem Comitate, sowie aus den Städten Versecz und Sopron nach Villach in Kärnten.

Nr. 2196: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Kärnten vom 1. Mai 1896, Z. 5761, betreffend die Aufhebung der Einfuhrverbote für Schweine aus einigen politischen Bezirken in Oberösterreich und für Klauenthiere aus einigen politischen Bezirken des Herzogthums Salzburg nach Kärnten.

Nr. 2197: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Galizien vom 29. April 1896, Z. 37.085, betreffend die Wiedergestattung der Einfuhr von Schafen und Ziegen aus dem Comitate Pozsony und von Schweinen aus diesem Comitate und den Städten Versecz und Sopron in Ungarn nach Galizien.

— (Inhalt des XCIV. Stückes.) Das am 6. Mai herausgegebene XCIV. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2198: Kundmachung der k. k. Statthalterei für das Küstenland vom 30. April 1896, Z. 8930/IV, betreffend die Wiedergestattung der Einfuhr von Schafen, Ziegen und Schweinen aus dem Comitate Pozsony und von Schweinen aus den Städten Versecz und Sopron in Ungarn nach dem Küstenlande.

Nr. 2199: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Schlesien vom 1. Mai 1896, Z. 7815, betreffend die Wiedergestattung der Einfuhr von Schafen, Ziegen und Schweinen aus dem Comitate Pozsony und von Schweinen aus den Städten Versecz und Sopron in Ungarn nach Schlesien.

Lagerhaus-Angelegenheiten.

Landschaftliches Lagerhaus Innsbruck.

Verkehrsausweis pro April 1896.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waaren	Stand am ersten	Eingelagert	Ausgelagert	Stand am letzten
		vom ersten bis letzten		
	in Metercentner			
Weizen	8048·06	3362·44	2947·29	8463·21
Roggen	2924·77	56·43	1068·83	1912·37
Gerste	1376·35	2·50	334·00	1044·85
Hafer	1990·86	206·06	458·25	1738·67
Mais	840·36	857·71	503·77	1194·30
Mehl	435·70	201·10	129·80	507·00
Wein	3686·06	810·61	806·46	3690·21
Verschiedene	1669·61	2042·52	829·45	2882·68
Zusammen	20971·77	7539·37	7077·85	21433·29
Versicherungswerth	327.490	111.260	78.050	360.700

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

	Stand am ersten	Ausgegeben, bezw. abgesondert übertragen	Zurückgelangt	Stand am letzten
		vom ersten bis letzten		
Lagerscheine . Stück	33	2	6	29
Versicherungswerth	85.080	5.700	16.700	74.080
Abgesondert übertragene Warrants	15	—	2	13
Versicherungswerth	26.650	—	3.750	22.900
Lombardbetrag	12.290	—	1.990	10.300

Lagerhaus der Stadt Wien.

I. Stand und Bewegung des Waarenlagers.

	April 1896				April 1895			
	Lagerstand	Eingelagert	Ausgelagert	Lagerstand	Lagerstand	Eingelagert	Ausgelagert	Lagerstand
	am ersten	vom ersten bis letzten		am letzten	am ersten	vom ersten bis letzten		am letzten
	Meter-Centner (bei Spiritus Hektoliter zu 100 Graden)							
Insgesammt . .	253.278	211.560	195.035	269.803	241.221	109.192	150.808	199.605
Darunter:								
Weizen	82.604	107.556	91.296	98.864	49.239	27.997	38.233	39.003
Roggen	30.070	36.956	36.061	30.965	50.118	21.846	40.554	31.410
Gerste	44.407	13.443	15.324	42.526	49.958	9.878	25.634	34.202
Hafer	8.705	21.312	16.607	13.410	21.508	18.873	13.389	27.092
Mais	2.749	18.644	16.992	4.401	2.307	12.575	11.531	3.351
Hirse	708	1.571	1.273	1.006	1.344	622	405	1.561
Bohnen	4.415	499	514	4.400	1.836	1.622	2.043	1.415
Erbsen	1.157	—	132	1.025	1.692	505	317	1.880
Malz	981	914	1.019	876	2.871	245	269	2.847
Raps	32.291	160	2.323	30.128	21.131	7.188	8.851	19.468
Hanfsamen	497	109	187	419	196	368	136	428
Wicken	749	410	621	538	983	865	545	1.303
Mehl	7.413	3.576	2.178	8.811	5.782	1.881	1.906	5.757
Kleie	2.256	900	2.378	778	2.461	400	1.909	952
	219.002	206.050	186.905	238.147	211.426	104.865	145.622	170.669
Spiritus	1.146	50	—	1.196	—	—	—	—
Zucker	9.467	908	1.854	8.521	7.382	111	479	7.014
Wein	4.126	596	472	4.250	1.569	984	425	2.128
Oele und Fette	2.327	267	472	2.122	1.606	559	419	1.764
Sonstige Waaren	17.210	3.689	5.332	15.567	19.238	2.673	3.863	18.048
Mittlere Tagesbewegung . .	16.264 Meter-Centner				10.400 Meter-Centner			
Versicherungswerth . . . fl.	2,510.860	801.810	823.820	2,488.850	2,393.540	480.340	781.000	2,092.880

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine.

	Im Umlaufe	Ausgegeben, bezw. vorgemerkt	Zurückgelangt	Im Umlaufe	Im Umlaufe	Ausgegeben, bezw. vorgemerkt	Zurückgelangt	Im Umlaufe
	am ersten	vom ersten bis letzten		am letzten	am ersten	vom ersten bis letzten		am letzten
Lagerscheine . . . . . Stück	114	28	23	119	55	3	18	40
Versicherungswerth . . fl.	404.900·—	109.770·—	119.650·—	395.020·—	338.030·—	6.200·—	127.240·—	216.990·—
Davon abgesondert übertragen:								
Warrants . . . . . . Stück	19	2	9	12	1	1	2	—
Versicherungswerth . . fl.	109.050·—	3.830·—	62.650·—	50.230·—	1.680·—	350·—	2.030·—	—
Lombardbetrag . . . . fl.	56.060·—	2.025·—	35.250·—	22.835·—	1.399·52	230·—	1.629·52	—

Oeffentliches Lagerhaus und Freilager, Wien, II., Franzensbrückenstrasse.

Monat April 1896.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waaren	Stand am ersten April 1896	Eingelagert	Ausgelagert	Stand am letzten April 1896
		vom ersten bis letzten April		
	in metrischen Centnern (bei Spiritus in Hektolitergraden)			
Ingesammt	94.630	20.137	27.660	87.107
Darunter wichtige Waaren:				
Fettwaaren	2.695	1.329	524	3.500
Kaffee	3.124	787	767	3.144
Wein	5.109	2.115	4.167	3.057
Zucker	63.400	11.933	17.475	57.858
Diverse	20.302	3.973	4.727	19.548
Assecuranzwerth . . fl.	3,669.100	835.195	988.250	3,516.045

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

	Stand am ersten April 1896	Ausgegeben, bezw. abgesondert übertragen	Zurückgelangt	Stand am letzten April 1896
		vom ersten bis letzten April		
Lagerscheine:				
Stück	36	3	6	33
Versicherungswerth . fl.	75.400	7.050	11.900	70.550
Abgesondert übertragene Warrants:				
Stück	—	—	—	—
Versicherungswerth . fl.	—	—	—	—
Lombardbetrag . . . fl.	18.000	—	2.000	16.000

Oeffentliches Lagerhaus und Freilager Wien, II., Praterquai.

Monat April 1896.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waaren	Stand am ersten April 1896	Eingelagert vom ersten bis letzten April	Ausgelagert vom ersten bis letzten April	Stand am letzten April 1896
	in metrischen Centnern (bei Spiritus in Hektolitergraden)			
Insgesammt	27.664	21.550	8.070	41.144
Darunter wichtige Waaren:				
Weizen	13.811	3.111	652	16.270
Hafer	3.600	9.953	6.467	7.086
Korn	877	7.538	409	8.006
Gerste	2.604	300	101	2.803
Reps	4.251	—	—	4.251
Diverse	2.521	648	441	2.728
Assecuranzwerth . . fl.	238.240	134.070	61.380	310.930

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

	Stand am ersten April 1896	Ausgegeben, bezw. abgesondert übertragen vom ersten bis letzten April	Zurückgelangt vom ersten bis letzten April	Stand am letzten April 1896
Lagerscheine:				
Stück	—	—	—	—
Versicherungswerth . fl.	—	—	—	—
Abgesondert übertragene Warrants:				
Stück	—	—	—	—
Versicherungswerth . fl.	—	—	—	—
Lombardbetrag . . . fl.	—	—	—	—

Oeffentliches Landeslagerhaus und Freilager für Getreide und Spiritus in Lemberg.

Monat April 1896.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waaren	inländischer Provenienz: Lagerstand am ersten	Eingelagert vom ersten bis letzten	Ausgelagert vom ersten bis letzten	Lagerstand am letzten	ausländischer Provenienz: Lagerstand am ersten	Eingelagert vom ersten bis letzten	Ausgelagert vom ersten bis letzten	Lagerstand am letzten
	Getreide in metrischen Centnern; Spiritus in Hektolitern à 100 %							
Weizen	487·10	—	184·23	302·87	—	—	—	—
Hanfsamen	301·72	—	—	301·72	—	—	—	—
Gerste	501·36	30·22	30·52	501·06	—	—	—	—
Hafer	148·86	213·93	238 03	124·76	—	—	—	—
Erbsen	659·11	—	139·44	519·67	99·28	—	—	99·28
Bohnen	2145·05	—	169·81	1975·24	124 27	—	—	124·27
Raps	1350·84	196·62	580·46	967·00	—	—	—	—
Zucker	672·91	0·45	261·73	411·63	—	—	—	—
Leinsamen	209·97	—	—	209·97	—	—	—	—
Leindotter	241·98	32·68	97·20	177·46	—	—	—	—
Thymothe	35·44	—	35·44	—	—	—	—	—
Diverse	609·13	567·29	410·79	765·63	100·95	—	100·95	—
Zusammen	7363·47	1041·19	2147·65	6257·01	324·50	—	100·95	223·55
Versicherungswerth . . fl.	81.791	14.616	29.458	66.949	3.250	—	1.200	2.050
Spiritus	2.710·79	151·13	—	2.861·92	—	—	—	—
Versicherungswerth . . fl.	39.888	1.965	—	41.853	—	—	—	—

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

Auf Waaren	Im Umlauf am ersten	Ausgestellt bezw. vorgemerkt vom ersten bis letzten	Zurückgelangt vom ersten bis letzten	Im Umlauf am letzten	Im Umlauf am ersten	Ausgestellt bezw. vorgemerkt vom ersten bis letzten	Zurückgelangt vom ersten bis letzten	Im Umlauf am letzten
Getreide								
Lagerscheine . . Stück	25	3	13	15	—	—	—	—
Versicherungswerth . . fl.	19.089	1.900	10.400	10.589	—	—	—	—
Abgesondert übertragene Warrants . . . Stück	21	3	13	11	—	—	—	—
Versicherungswerth . . fl.	15.935	2.750	10.400	8.285	—	—	—	—
Lombardbetrag . . . fl.	8.990	1.800	5.870	4.920	—	—	—	—
Spiritus								
Lagerscheine . . Stück	9	—	—	9	—	—	—	—
Versicherungswerth . . fl.	13.783	—	—	13.783	—	—	—	—
Abgesondert übertragene Warrants . . . Stück	9	—	—	9	—	—	—	—
Versicherungswerth . . fl.	13.783	—	—	13.783	—	—	—	—
Lombardbetrag . . . fl.	8.060	—	—	8.060	—	—	—	—

Oeffentliches Landes-Lagerhaus für Getreide und Spiritus in Krakau.

Monat April 1896.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waaren	inländischer Provenienz				ausländischer Provenienz			
	Lagerstand am ersten	Eingelagert vom ersten bis letzten	Ausgelagert vom ersten bis letzten	Lagerstand am letzten	Lagerstand am ersten	Eingelagert vom ersten bis letzten	Ausgelagert vom ersten bis letzten	Lagerstand am letzten
	Getreide in metrischen Centnern; Spiritus in Hektolitern à 100 %							
Weizen	3779·22	184·33	1282·12	2681·43	1052·43	174·80	1037·19	190·04
Roggen	1950·44	197·21	730·11	1417 54	299·95	99·26	99·26	299·95
Gerste	1226·98	227·12	142·02	1312·08	2902·46	180·63	2270·97	412·12
Hafer	423·22	15·30	37·70	400·82	—	—	—	—
Erbsen	104·17	206·76	138·82	172·11	882·72	—	270·33	612·39
Bohnen	1703·10	—	590·49	1112·61	45·43	—	—	45·43
Raps	73·57	—	39·17	34·40	152·98	—	16·93	136·05
Wicken	300·42	—	—	300·42	1030·99	—	105·04	925·95
Leinsaat	507·60	104·02	210·80	400·82	—	—	—	—
Rübensamen	46·30	—	—	46·30	—	—	—	—
Mohn	27·54	—	—	27·54	137·69	—	22·00	115·69
Kleesaat	136·19	52·65	145·63	43·21	127·12	—	88·06	39·06
Senfsaat	95 04	—	—	95·04	—	—	—	—
Diverse	1982·42	544·41	1015·69	1511·14	—	18·26	—	18·26
Zusammen	12356·21	1531·80	4332·55	9555·46	6631·77	472·95	4309·78	2794·94
Versicherungswerth ö.W. fl.	109.354	14.785	40.566	83.573	53.476	8.005	34.079	27.402
Spiritus	—	—	—	—	—	—	—	—
Versicherungswerth ö.W. fl.	—	—	—	—	—	—	—	—

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

Auf Waaren	Im Umlaufe am ersten	Ausgestellt bezw. vorgemerkt vom ersten bis letzten	Zurückgelangt vom ersten bis letzten	Im Umlaufe am letzten	Im Umlaufe am ersten	Ausgestellt bezw. vorgemerkt vom ersten bis letzten	Zurückgelangt vom ersten bis letzten	Im Umlaufe am letzten
Getreide:								
Lagerscheine . . . Stück	55	5	14	46	37	2	29	10
Versicherungswerth ö.W. fl.	59.620	4.060	12.013	51.667	30.237	2.600	25.912	6.925
Abgesondert übertragene Warrants . . . . Stück	49	2	11	40	21	—	13	8
Versicherungswerth ö.W. fl.	43.420	1.400	10.123	34.697	15.987	—	11.162	4.825
Lombardbetrag . . ö.W. fl.	24.869	750	5.620	19.995	8.200	—	5.780	2.420
Spiritus:								
Lagerscheine . . . Stück	—	—	—	—	—	—	—	—
Versicherungswerth ö.W. fl.	—	—	—	—	—	—	—	—
Abgesondert übertragene Warrants . . . . Stück	—	—	—	—	—	—	—	—
Versicherungswerth ö.W. fl.	—	—	—	—	—	—	—	—
Lombardbetrag . . ö.W. fl.	—	—	—	—	—	—	—	—

Lagerhaus der Stadt Bregenz.

Verkehr im Monate April 1896.

Artikel	Lager am 1. April	Eingang	Ausgang	Lager am 30. April
	Metercentner			
Weizen	876	607	857	626
Roggen	313	—	17	296
Gerste	1723	101	190	1634
Hafer	3148	2607	2177	3578
Malz	908	451	366	999
Mais	1018	417	449	986
Diverse	7134	2102	1262	7974
Total	15120	6285	5312	16093

Personal-Nachrichten.

Seine k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 26. April d. J. allergnädigst zu gestatten geruht, dass der Hofrath der General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen Anton Kühnelt das Comthurkreuz zweiter Classe des kgl. sächsischen Albrechts-Ordens;

der Inspector und Verkehrschef der Südbahn-Gesellschaft in Innsbruck Emil Casper das Officierskreuz des kgl. Ordens der „Krone von Rumänien";

der Inspector der Oesterr. Staatseisenbahnen und Vorstand des Bahnbetriebsamtes in Linz Franz Wandl das Ritterkreuz desselben Ordens;

der Agent des Oesterr. Lloyd in Antivari Andreas Seppich den fürstlich montenegrinischen Danilo-Orden fünfter Classe annehmen und tragen dürfen.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Böhmisch-Bayerischer Kohlenverkehr.

Verlängerung der Giltigkeit der seitherigen Ausnahmetarife.

Die im Verordnungs-Blatte vom 9. April 1896 auf Seite 737 verlautbarte Einführung des neuen Ausnahmetarifes erfolgt nicht am 1. Juni, sondern am 1. Juli, und bleiben daher bis zu diesem Zeitpunkte die Ausnahmetarife, Theil V, Heft 1, vom 1. December 1893, und Theil V, Heft 2, vom 1. April 1893, in Kraft.

Wien, am 5. Mai 1896. [344]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Russischer Grenzverkehr.

Theilweise Aenderung der Bestimmungen für die Anwendung der Frachtsätze.

In theilweiser Aenderung der im Tarif-Theil II, Heft 2, Ausnahmetarif für den Transport von Getreide etc. im Verkehre zwischen Oesterreich-Ungarn und Russland, vom 1. Jänner 1896 auf Seite 6 unter Punkt 2 enthaltenen Bestimmungen für die Anwendung der Frachtsätze gelten vom 1. Juli 1896 die für den Verkehr von Granica, bezw. Szczakowa transit vorgesehenen Frachtsätze nur für Sendungen von Stationen nördlich und östlich der Linie Sdolbunowo—Kiew—Kursk—Woronesch (diese Linie selbst, sowie die nördlich derselben gelegenen Seitenlinien Berditschew—Shitomir, Kruty—Tschernigow, Konotop—Pirogowka, Woroshba—Seredinaja und Korenewo—Rylsk ausgenommen).

Wien, am 5. Mai 1896. [345]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Russischer Grenzverkehr.

Einführung eines Tarifnachtrages.

Mit 1. Juli 1896 tritt zu dem vom 1. August 1895 giltigen Tarif-Theil II, Heft 1, für den vorbezeichneten Grenzverkehr der Nachtrag I in Kraft.

Derselbe enthält:

1. Aenderungen der Tarifbestimmungen.
2. Ergänzungen und Berichtigungen der Tariftabellen:
   - A) Ergänzung und theilweise Aenderung der Frachtsätze für die Stationen Passau, Salzburg, St. Michael und Simbach und Einbeziehung der Station Pernitz-Muckendorf in den Tarif;
   - B) theilweise Aenderung der Frachtsätze des Ausnahmetarifes III für die Stationen Lemberg, Przemyśl und Tarnopol;
   - C) theilweise Aenderung der Frachtsätze für die Stationen Bärn-Andersdorf, Freudenthal, Jägerndorf und Ziegenhals;
   - D) Aenderung von Frachtsätzen für die Stationen der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn;
   - E) Ermässigte Frachtsätze für Kartoffel.
   - F) Ermässigte Frachtsätze für Terpentinöl.
   - G) Frachtsätze des Ausnahmetarifes IV von Triest und Fiume nach Brody, Nowosielitza und Podwołoczyska.
   - H) Frachtsätze der Classe III für Stationen der Oesterr. Nordwestbahn und Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft;
   - I) Frachtsätze für Phosphorite nach Znaim Oe.N.W.B.;
   - K) Frachtsätze des Ausnahmetarifes II für die Station Losoncz der kgl. Ungar. Staatsbahnen;
   - L) Frachtsätze für Bistritz am Hostein und Wall.-Meseritsch;
   - M) Ergänzung der Frachtsätze für Wien Nordbahnhof.
3. Berichtigungen.

Exemplare dieses Nachtrages sind durch die Verbandsverwaltungen um den Preis von 30 Heller zu beziehen.

Wien, am 5. Mai 1896. [346]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn.

Frachtermässigung für unbeladene Strassenfahrzeuge.

Mit Giltigkeit vom 10. Mai 1896 bis auf Widerruf, längstens bis Ende dieses Jahres findet für den Transport von unbeladenen Fahrzeugen der Serien I und II des Tarifes, Theil I, vom 1. Jänner 1893, Seite 145, Abschnitt C, Ziffer X, Buchstabe e), als Frachtgut auf den hierseitigen Linien folgende ermässigte Frachtberechnung im Kartirungswege Anwendung:

- a) Für solche Fahrzeuge, welche durch die Seitenthüren der gedeckt gebauten Eisenbahn-Güterwagen verladen werden können, die Frachtberechnung zu den Frachtsätzen der Stückgutclasse I für das ein- und einhalbfache ($1^1/_2$) von 10 zu 10 kg aufgerundete Effectivgewicht der Sendung, gleichwie für sperrige Güter; dann
- b) für jene derartigen Fahrzeuge, welche durch die Seitenthüren gedeckt gebauter Eisenbahn-Güterwagen nicht verladen werden können, die Frachtberechnung zu den Frachtsätzen der Stückgutclasse I für das von 10 zu 10 kg aufgerundete Effectivgewicht, in minimum aber für 1200 kg pro Sendung.

Im Uebrigen bleiben die einschlägigen allgemeinen Tarifbestimmungen massgebend.

Teplitz, am 3. Mai 1896. [347]

Achenseebahn.

Einführung eines neuen Tarifes.

Unter Aufhebung der seitherigen Tarife und Tarifbestimmungen tritt mit 20. Mai 1896 ein neuer, theilweise modificirter Tarif nebst Sonderbestimmungen in Kraft und ist zum Preise von 30 kr. von der Betriebsleitung in Jenbach zu beziehen.

Salzburg, am 6. Mai 1896. [348]

Gaisbergbahn.

Einführung eines neuen Tarifes.

Unter Aufhebung der seitherigen Tarife und Tarifbestimmungen tritt mit 20. Mai 1896 ein neuer, theilweise modificirter Tarif nebst Sonderbestimmungen in Kraft und ist zum Preise von 30 kr. von der Direction zu beziehen.

Salzburg, am 6. Mai 1896. [349]

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Ausgabe von ermässigten Sonn- und Feiertags-Tour- und Retourkarten II. und III. Classe innerhalb der Strecke Klagenfurt—Villach.

Vom 14. Mai 1896 angefangen gelangen bis einschliesslich 27. September 1896 nachstehende ermässigte Sonn- und Feiertags-Tour- und Retourkarten zur Ausgabe:

Relationen		Tour- und Retourkarten			
		II. Cl.	Stempel	III. Cl.	Stempel
Von	Nach	Kronen			
Klagenfurt . .	Velden a. W. .	2·20	0·08	1·40	0·04
Villach . . .	Pörtschach a. S.	2·20*)	0·08	1·40*)	0·04
„	Velden a. W. .	1·60	0·04	1·—	0·04

*) Diese Preise haben auch für Töschling und Leonstein Giltigkeit.

Die näheren Bestimmungen über die Giltigkeit und Benützung dieser Tour- und Retourkarten sind aus den in den betreffenden Stationen angeschlagenen Kundmachungen zu entnehmen.

Wien, am 2. Mai 1896. [350]

Sonstige Nachrichten.

Kgl. Preussische Staatseisenbahnen. (Ergänzung der Bestimmungen zu § 11 der Verkehrsordnung.) Auf den Preussischen Staatseisenbahnen ist mit dem 1. Mai 1896 folgende besondere Bestimmung zu § 11 der Verkehrsordnung in Kraft getreten.

„Die Fahrpreisermässigung für mittellose Blinde, Taubstumme und epileptische Kranke — Zusatzbestimmung V B, 1 c zu § 11 der Verkehrsordnung im deutschen Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif Theil I — wird auch unbemittelten blöden Kindern, welche zur Pflege und Erziehung in öffentlichen Heil- und Pflegeanstalten für Blöde untergebracht sind oder untergebracht werden sollen, gegen Vorzeigung einer Empfehlung des Vorstandes der Anstalt für Urlaubsreisen zum Besuche ihrer Angehörigen oder zum Zwecke der erstmaligen Verbringung in eine der genannten Anstalten gewährt. Die gleiche Ermässigung wird auch bei nothwendiger Begleitung einem Begleiter bewilligt."

Südwestdeutscher Verbandsgütertarif. (Einführung des II. Nachtrages zum 4. Heft.) Am 1. Mai 1896 gelangte der II. Nachtrag zum 4. Heft des Südwestdeutschen Verbandsgütertarifes, welcher u. a. Entfernungen für die neu aufgenommenen Stationen der Nebenbahnen Bickenbach—Seeheim und Weinheim—Fürth enthält, zur Einführung.

Südwestdeutsch-Schweizerischer Eisenbahnverband. (Verlegung des Einführungstermines eines Tarifheftes.) Das angekündigte neue Heft I B der Südwestdeutsch-Schweizerischen Gütertarife (Verkehr mit der Mittel- und Westschweiz) wird voraussichtlich erst am 1. Juli 1896 in Kraft treten. In Folge dessen bleibt das jetzige Tarifheft I B noch bis zum 30. Juni 1896 in Geltung.

Deutsch-Sosnowicer Grenzverkehr. (Einführung eines Tarifnachtrages.) Am 1. Mai 1896 trat zum Gütertarif Theil II, Heft 2 der Nachtrag II in Kraft, welcher ermässigte Frachtsätze für den Verkehr von süddeutschen Bahnen nach Sosnowice zur Ausfuhr nach Südwestrussland enthält.

Grossherzogl. Badische Staatseisenbahnen. (Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse der Station Kirchheim bei Heidelberg.) Am 1. Mai 1896 wurde die Station Kirchheim bei Heidelberg der Badischen Staatseisenbahnen für den unbeschränkten Güterverkehr, sowie für den Vieh- etc. Verkehr eröffnet. Die im 5. Heft des Südwestdeutschen Verbandsgütertarifes, im Saarkohlentarif Nr. 5 und im Heft 2 des Tarifes für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren etc. im südwestdeutschen Verbande bereits vorgesehenen Entfernungen und Frachtsätze sind mit diesem Tage in Kraft getreten.

Mitteldeutscher und Berlin-Südwestdeutscher Güterverkehr. (Einbeziehung der Station Kirchheim bei Heidelberg.) Am 1. Mai 1896 wurde die Station Kirchheim bei Heidelberg in die Gütertarife für die obenbezeichneten Verkehre einbezogen.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
									Kreuzer					
912	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr. Nordwestbahn	Kohle aus dem Neuroder Reviere	Neurode Rubengrube Wenzeslausgrube Möhlten	Rossitz (S.N.D.V.B.)	Aufgabe in ganzen Wagenladungen; Aufrechthaltung der für Kohle bestehenden Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarife, bezw. directer Tarif für die Beförderung niederschlesischer Kohle nach Stationen der Oe.N.W.B. etc. vom 1. Juni 1889, Nachtrag VIII	37·7 38 39·2 36·9	34·2 34·5 35·7 33·4	3·5 3·5 3·5 3·5	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, welche keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen und längstens bis Ende März 1897 vorzulegen sind	
				Mittelsteine (St.E.G.) loco Neurode, Rubengrube, Wenzeslausgrube, Möhlten	Časlau loco Pardubitz loco Chrudim				Verschieden		3·5			
913	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr. Nordwestbahn	Kohle, Coaks und Kohlenbriquetts	Schwadowitz-Eipel und sämmtlichen in den citirten Verbandskohlentarifen enthaltenen Versandtstellen	Žleb, Wrdy-Bučic, Močovic	Aufrechthaltung der Bedingungen der citirten Kohlentarife	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarif der Oe.N.W.B. und S.N.D.V.B. vom 1. August 1883, inländischer Braunkohlenverkehr über Aussig, bezw. Prag, Tarif vom 1. März 1894; Niederschlesischer Kohlentarif nach der Oe.N.W.B. etc. vom 1. Juni 1889; Oberschlesisch-Oesterreichischer Kohlenverkehr über Mittelwalde p. p. Tarif vom 1. Jänner 1892	Verschieden		4·5 Kreuzer	Im Rückvergütungswege	Bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe auf Žleb, Wrdy-Bučic, bezw. Močovic als Abgabsstation lautend, mit der reclamirenden Firma als Versenderin consignirt spätestens vorzulegen bis Ende Februar 1897	Falls sich die in Betracht kommenden officiellen Frachtsätze der citirten Tarife innerhalb der Giltigkeitsdauer ermässigen, verringert sich der zugestandene Nachlass im gleichen Ausmasse, eventuell bis zum gänzlichen Erlöschen
914	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Gusseiserne Wasserleitungsröhren	Mähr.-Ostrau und Schönbrunn	Pola	Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens aber für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. December 1896	Tarif für den Süd-Norddösterr.-Ungarischen Verkehr vom 1. Jänner 1892	Verschieden	146 Kreuzer	Verschieden	Im Kartirungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
915	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Kalk, gebrannt	Zahierzów	Wien Nordbahnhof	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 3000 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Auf- und Abladen durch Arbeitskräfte der Parteien. Im Uebrigen Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis 31. December 1896	Localtarif vom 1. Jänner 1893	47 kr.	44 kr.	3 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens bis Ende Februar 1897	
916	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Dampfanlagen und Transmissionsanlagen, dann Werkzeugmaschinen bei Auflieferung in jeder Menge	Olmütz transito (für Sendungen von Holoubkan und Dobřiš) Jedlesee transito (für Sendungen von Stockerau) Wien Nordbahnhof loco und transito (letzteres für Sendungen von Aspang)	Teschen K.F.N.B.	Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen; die Sendungen müssen zur ersten Einrichtung von Industrie-Etablissements in Teschen verwendet werden	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1896	Localtarif vom 1. Jänner 1893	Verschieden	56·5 kr. 98·7 kr. 99·7 kr.	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Auf das hauführende industrielle Etablissement in Teschen als Aufgeber und Empfänger lautende Frachtbriefe, welche Seitens der Empfangsstation die Bestätigung darüber tragen müssen, dass die Sendungen bei der ersten Einrichtung von Industrie-Etablissements in Teschen verwendet worden sind, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses. Die bezeichneten Frachtdocumente werden nicht wieder zurückgestellt.	
917	Südbahn-Gesellschaft	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Essig der Pos. E-27 des Tarifes Theil I	Triest, Fiume und Görz	Stationen der Strecke Avio incl. bis Atzwang incl.	Bestimmungen des nebenbezeichneten directen Tarifes	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Tarif für den Tirol-Küstenländischen Verkehr, giltig vom 20. Juni 1884	Verschieden	Die im nebenbezeichneten Tarife für Wein sub a), h) und c) ausgewiesenen Frachtsätze	Verschieden	Im Kartirungswege	—	
918	Südbahn-Gesellschaft	Graz-Köflacher Eisenbahn	Getreide aller Art	Graz (G.K.B.) transit (für Provenienzen von südlich Lebring gelegenen Stationen)	Schwanberg	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro verwendeten Wagen und Frachtbrief	Bis auf Widerruf, längst. aber bis Ende December 1896	Localtarif	32·2 kr. incl. Mgb.	22·8 kr. incl. Mgb.	9·4 kr.	Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
919	Südbahn-Gesellschaft	Kgl. ungar. Staatseisenbahnen	Mehl und sonstige Mahlproducte	Eszék	Fiume	**Auflieferung eines Minimalquantums von 1000 Tonnen.** In dieses Quantum werden auch jene Sendungen einbezogen, welche ab Eszék nach Brčka, Brod, Bosna-Brod, Sziszek, Zágráb M.Á.V., Zágráb S.B., Károlyváros, Dohoj, Dolnja-Tuzla und Sarajevo verfrachtet werden. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen und Frachtbrief	Vom 8. Februar 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Tarif für den Ungarisch-Adriatischen Eisenbahnverband vom 1. Jänner 1895, Theil II, Heft 1	95 kr.	89 kr.	6 kr.	Im Rückvergütungswege	Gegen auf Reclamanten als Absender lautende Original-Frachtbrief-Duplicate, welche spätestens bis Ende März 1897 an die Direction der kgl. ungar. Staatseisenbahnen (Abtheilung C III b) vorzulegen sind, widrigenfalls jeder Anspruch auf die Frachtbegünstigung erlischt	
920	Südbahn-Gesellschaft	Kgl. ungar. Staatseisenbahnen	Mehl und sonstige Mahlproducte	Eszék alváros	Fiume	**Auflieferung eines Minimalquantums von 1000 Tonnen.** In dieses Quantum werden auch jene Sendungen nebiger Artikel einbezogen, welche ab Eszék alváros nach Brčka, Brod, Bosna-Brod, Sziszek, Zágráb M.Á.V., Zágráb S.B., Károlyváros, Dohoj, Dolnja-Tuzla und Sarajevo verfrachtet werden. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen und Frachtbrief	Vom 19. Februar 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Tarif für den Ungarisch-Adriatischen Eisenbahnverband vom 1. Jänner 1895, Theil II, Heft 1	95 kr.	89 kr.	6 kr.	Im Rückvergütungswege	Gegen auf Reclamanten als Absender lautende Original-Frachtbrief-Duplicate, welche spätestens bis Ende März 1897 an die Direction der kgl. ungar. Staatseisenbahnen (Abtheilung C III b) vorzulegen sind, widrigenfalls jeder Anspruch auf die Frachtbegünstigung erlischt	
921	Oesterr. Nordwestbahn		Steine des Specialtarifes 3	Skutsch	Rossitz	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens, unter Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, jedoch längstens bis Ende December 1896	Localtarif	11·1 kr.	7·4 kr.	3·7 kr.	Im Kartirungswege		Diese Sendungen müssen für Gemeindezwecke bestimmt sein; auf den Frachtbriefen muss das Gemeindeamt in Třebošic als Aufgeber und alleiniger Empfänger erscheinen
922	Oesterr. Nordwestbahn		Kalk	Prag Oe.N.W.B.	Zdiretz-Krenzberg	Bei Aufgabe oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen dieser Transporte muss auf Kosten und durch Arbeiter der Partei in der hiefür jeweilig festgesetzten Frist erfolgen	Bis auf Widerruf, jedoch längstens bis Ende December 1896	Localtarif	40·5 kr.	35·2 kr.	5·3 kr.	Im Kartirungswege		Diese Transporte müssen zum Baue einer Volksschule in Ober-Studenec bestimmt sein; in den bezüglichen Frachtbriefen muss der Ortsschulrath in Ober-Studenec als Aufgeber und alleiniger Empfänger erscheinen
			Ziegel	Cbrast	Zdiretz-Krenzberg	Die Gebührenberechnung erfolgt mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Das Auf- und Abladen dieser Transporte muss auf Kosten und durch Arbeiter der Partei in der hiefür jeweilig festgesetzten Frist erfolgen			12·2 kr.	8·4 kr.	3·8 kr.			

Ausserkraftsetzung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6		7	8
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der betheiligten Bahnverwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Zeitpunkt der Aufhebung	Besondere Bemerkungen
					von	nach		
20	Nr. 125 vom 24. October 1895	1685	Südnorddeutsche Verbindungsbahn, Oesterr. Nordwestbahn und Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Kohle, Coaks, Kohlenbriquetts	Schwadowitz-Eipel und sämmtlichen in den citirten Verbands-Kohlentarifen enthaltenen Versandtstellen	Žleb Wrdy-Bučic und Močovic	12. Mai 1896	Ein neues Zugeständniss für dieselben Transporte ist im gegenwärtigen Blatte verlautbart.
21	Nr. 143 vom 10. Decbr. 1895	2234	Oesterr. Nordwestbahn, Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Kohle aus dem Neuroder Reviere	Neurode Ruhengrube Wenzeslausgrube Möhlten	Rossitz S.N.D.V.B.		
22	Nr. 145 vom 14. Decbr. 1895	2358	Oesterr. Nordwestbahn, Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Kohle	Mittelsteine St.E.G. loco Wenzeslausgrube Ruhengrube Neurode Möhlten	Časlau loco Pardubitz loco Chrudium		

Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Angabe der Berichtigung, beziehungsweise Umschreibung derselben	Bemerkungen
						von	nach		
28	Nr. 51 vom 7. Mai 1896	911	Ostrau-Friedlander Eisenb.		Brennholz	Rattiman	Ostrau-Witkowitz	In den Rubriken 9, 10 und 11 ist den Zifferbeträgen die Bezeichnung „Kr." beizusetzen	

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt im k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr: Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl. „ das Deutsche Reich . . . 25 Mark „ das übrige Ausland . . . 33 Frcs. Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 53. Wien, 12. Mai 1896. IX. Jahrgang.

Entwicklung der österr. Eisenbahnen im Jahre 1895.

Nach der im Verordnungs-Blatte vom 16. Juli 1895, Nr. 82, pagina 1268, veröffentlichten Uebersicht pro 1894 waren mit Ende des vorgenannten Jahres 161 km Eisenbahnen in Bauausführung verblieben, wovon 15 km auf Staatsbahnen, 5 km auf private Hauptbahnen, 9 km auf die Wiener Stadtbahn und 132 km auf Localbahnen entfielen. Hiezu kamen im Laufe des Jahres 1895:

A. Staatsbahnen: Die Linie Nieder-Lindewiese—Barzdorf (Heinersdorf) (27 km); die Theilstrecke Podwysokie—Ostrów der Linie Halicz—Ostrów (Tarnopol) (73 km); die Theilstrecke Lemberg — Podzamcze des zweiten Geleises der Linie Lemberg—Złozów (5 km); die Linie Niklasdorf—Zuckmantel (9 km); die Theilstrecke Halicz—Podwysokie der Linie Halicz—Ostrów (Tarnopol) (30 km); die Theilstrecken Podzamcze—Połonice, Połonice—Krasne und Skwarzawa—Złoczów des zweiten Geleises der Linie Lemberg—Złoczów (67 km), im Ganzen 211 km.

B. Theile der Wiener Stadtbahn: Die Lose I, 4 a, 4 c, 5 a, 5 b, 0 c, 2 e, 6 b und 7 der Gürtellinie mit zusammen (5 km); das Los XV der Vorortelinie (1·68 km); das Los XVIII der Wienthallinie (3·84 km), im Ganzen 10 km.

C. Localbahnen: Göpfritz – Gross-Siegharts (9 km); Nakři-Netolic—Stadt Netolic (14 km); Postelberg-Laun (11 km); Kojetein-Tobitschau (Bau der Kaiser Ferdinands-Nordbahn) (12 km); Ostgalizische Localbahnlinie Tarnopol — Ostrów (8 km); Schwarzenau - Zwettl (22 km); Salzburg - Oberndorf - Lamprechtshausen (Bau der Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft) (25 km); Lemberg-Janów (17 km); Zwittau-Polička (19 km); Mähr.-Budwitz — Jamnitz (21 km); Karlsbad-Neurohlau (13 km); Neudeck—Johann-Georgenstadt (27 km); Marienbad-Karlsbad (54 km); Čerčan-Pozar (16 km); Rakonitz-Pladen (27 km); Stramberg-Wernsdorf (7 km); elektrische Bahn Teplitz-Eichwald (8 km) und Bielitz-Zigeunerwald (5 km); Mährisch-Ostrau—Ostrawitza-Brücke (1 km), im Ganzen 326 km.

Dem Verkehre wurden in der Zeit vom 1. Jänner bis letzten December 1895 übergeben: die Staatsbahnlinie Troppau—Reichsgrenze gegen Ratibor (3 km); das zweite Geleise in der Strecke Chodau—Neusattl der Buschtěhrader Bahn (4 km); die Verbindungscurve zwischen den Stationen der Oesterr.-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft und der Oesterr. Nordwestbahn in Nimburg (1 km); die Localbahn Welchau-Wickwitz — Giesshübl-Puchstein (8 km); die elektrische Bahn Baden-Vöslau (5 km); die Localbahnlinie Wr. Neudorf-Guntramsdorf der Wiener Localbahnen (4 km); die Localbahn Plan-Tachau (12 km); die Localbahn Beneschau-Wlaschim (23 km); die Localbahn Göpfritz—Gross-Siegharts (9 km); die Localbahnverbindung Nakři-Netolic — Stadt Netolic (14 km); die Localbahn Postelberg-Laun (11 km); die Localbahnen Branowitz-Pohrlitz (9 km) und Rohrbach-Seelowitz (3 km); ferner Kojetein-Tobitschau der Kaiser Ferdinands-Nordbahn (12 km); die Localbahn Lemberg-Janów (17 km); die elektrischen Bahnen Teplitz-Eichwald (8 km) und Bielitz-Zigeunerwald (5 km), im Ganzen 148 km.

Es verblieben demnach mit Schluss des Jahres 1895 noch 561 km Staats-, Privat- und Localbahnen in Bauausführung, und zwar: die Staatsbahnlinie Nieder-Lindewiese—Barzdorf (Heinersdorf) (27 km), die Staatsbahnlinie Halicz—Ostrów (Tarnopol) (102 km), die Staatsbahnlinie Niklasdorf—Zuckmantel (9 km), das zweite Geleise der Staatsbahnlinie Lemberg—Złoczów (73 km); Theile der Gürtellinie (10 km); Theile der Vorortelinie (5 km); Theile der Wienthallinie der Wiener Stadtbahn (4 km); die Schleppbahn Porto Rosega der Friauler Bahn (3 km); die Localbahn Trient-Tezze (Valsuganabahn) (65 km); die Theilstrecke Tarnopol—Ostrów der Ostgalizischen Localbahnen (8 km); die Localbahn

Schwarzenau-Zwettl (22 km); die Localbahn Salzburg-Oberndorf-Lamprechtshausen (25 km); die Localbahn Waidhofen a. d. Ybbs-Hollenstein (Ybbsthalbahn) (26 km); die Localbahn Zwittau-Polička (19 km); die Localbahn Mähr.-Budwitz—Jamnitz (21 km); die Localbahn Karlsbad-Neurohlau (13 km); die Localbahn Neudeck—Johann-Georgenstadt (27 km); die Localbahn Marienbad-Karlsbad (54 km); die Localbahn Čerčan-Pozar (16 km); die Localbahn Rakonitz-Pladen (27 km); die Localbahn Stramberg-Wernsdorf (7 km); die Localbahnstrecke Mähr.-Ostrau—Ostrawitza-Brücke (1 km), im Ganzen 210·868 km Staatsbahnen, 19·840 km Wiener Stadtbahn und 330·264 km Localbahnen.

An Stationen und Haltestellen wurden mit der Betriebseröffnung dem Verkehre übergeben:

Auf der Localbahn Welchau-Wickwitz—Giesshübl-Puchstein: Giesshübl Sauerbrunn, dann die Haltestellen Welchau und Radisfort blos für den Personenverkehr.

Auf der Localbahn Baden-Vöslau: blos für den Personenverkehr die Haltestellen Baden-Pelzgasse, Sauerhof, Elisabethstrasse, Habsburgerstrasse, Schafflerhof, Soos, Badnerstrasse, Schlumbergerstrasse, Raulestrasse, Vöslau Bad.

Auf der Localbahnlinie Wr. Neudorf-Guntramsdorf: die Station Guntramsdorf, die Personenhaltestellen Wr. Neudorf-Mitte, Mödling-Laxenburger Bahn, Herzfelder Ziegelfabrik, Ziegelwerk Biziste und Guntramsdorf.

Auf der Localbahn Plan-Tachau: die Station Tachau und die Personenhaltestelle Lohm.

Auf der Localbahn Beneschau-Wlaschim: die Stationen Jemnischt-Postubitz, Brück-Domaschin und Wlaschim und die Personenhaltestelle Struhařow.

Auf der Localbahn Göpfritz—Gross-Siegharts: die Station Gross-Siegharts für den Gesammtverkehr und die Haltestelle Schönfeld-Kirchberg für den Verkehr von Personen und Wagenladungsgütern.

Auf der Localbahn Postelberg-Laun: die Station Priesen-Postelberg und die Personenhaltestelle Laun Stadt.

Auf der Localbahn Nakři-Netolitz—Stadt Netolitz: die Stationen Rabin und Netolitz Stadt; für den Verkehr von Personen und Wagenladungsgütern die Haltestelle Libejitz und für Wagenladungsgüter allein die Haltestelle Radomilitz.

Auf den Localbahnen Branowitz-Pohrlitz, Kojetein-Tobitschau und Rohrbach-Seelowitz der Kaiser Ferdinands-Nordbahn wurden für den Gesammtverkehr je die Endstationen Pohrlitz, Tobitschau und Seelowitz eröffnet, auf der erstgenannten Localbahn wurde ausserdem für Personen-, Gepäcks- und Wagenladungsverkehr die Haltestelle Grosshof und für den Personen- und Gepäcksverkehr die Haltestelle Priebitz eröffnet; auf der Localbahn Kojetein-Tobitschau wurden die Haltestellen Uhřitschitz und Loboditz für den Personen-, Gepäcks- und ganzen Wagenladungsverkehr eröffnet;

Auf der Localbahn Lemberg-Janów: die Stationen Domaźir und Janów für den Gesammtverkehr, die Station Rzesna-polska und die Haltestellen Przydalki, Rzesna-ruska, Hozice, Jamelna-Karaczynów und Kozlinka für den Personen- und Gepäcksverkehr und letztere auch für ganze Wagenladungen.

Auf der elektrischen Localbahn Teplitz-Eichwald: die Haltestellen Teplitz-Schulplatz, Bahnhof der A.T.E., Turner-Park, Lindenstrasse, Stephaniestrasse, Neumühle, Weisskirchlitz, Klein-Aujezd, Kreuzschenke, Zuckmantel, Rudolfshütte, Fischau, Nieder-Eichwald und Eichwald.

Auf der elektrischen Localbahn Bielitz-Zigeunerwald: die Haltestellen Bielitz-Nordbahnhof, Kaiserhof, Sparcasse, Theater, Pastornak, Bad, Bleichpfalz, Centrale, Park, Stadtgrenze, Ramitz, Teich, Nikelsdorf und Zigeunerwald.

I. Für den Gesammtverkehr wurden erweitert:

A. Auf den Staatsbahnen und den im Staatsbetriebe stehenden Bahnen:

die bisher für den Personen-, Gepäcks- und beschränkten Frachtenverkehr bestandenen Stationen, bezw. Haltestellen: Trattenbach zwischen Ternberg und Losenstein der Staatsbahnlinie Budweis—St. Valentin—Kl.-Reifling, Paltinoasa zwischen Illischestie und Gurahumora der Linie Hatna—Kimpolung, Tellnitz zwischen Kleinkahn und Kulm der Linie Bodenbach—Komotau, Horka zwischen Hřeptschein und Kirwein der Linie Olmütz—Čellechowitz, Rogózno zwischen Lańcut und Przeworsk der Linie Krakau—Lemberg.

II. Für den Personen- und Gepäcksverkehr:
die Station Chryplin zwischen Stanislau und Markowce der Linie Lemberg—Suczawa, Priel zwischen Wolfsberg und St. Stefan der Linie Unter-Drauburg—Wolfsberg.

III. Für den Gepäcksverkehr:
die Haltestelle Neundorf-Kunnersdorf zwischen Eisenberg und Görkau der Linie Bodenbach—Komotau, Bilin-Stadt zwischen der Haltestelle Sauerbrunn und der Station Bilin der Linie Pilsen—Dux, Mlatz zwischen Plass und Schelles derselben Linie.

IV. Für den Wagenladungsverkehr:
die bisher für den Personen-, Gepäcks- und Eilgutverkehr eingerichtete Haltestelle Chotovin zwischen Tabor und Sudoměřitz der Linie Gmünd—Prag, Paltinoasa zwischen den Stationen Illischestie und Gurahumora der Linie Hatna—Kimpolung.

V. An neuen Haltestellen kamen zur Eröffnung:

a) für den Personen- und Gepäcksverkehr: Bohumilitz zwischen den Stationen Čkyn und Bohumilitz der Localbahnlinie Strakonitz—Winterberg, Müllnern zwischen den Stationen Villach St. B. und Türnitz der Linie Villach—Pontafel, Haidermoos zwischen Stadl Paura und Roitham der Linie Lambach—Gmunden, Dabrówka zwischen Nowosielce-Gniewosz und Sanok der Linie Zwardón—Neu-Zagórz, Chocin zwischen Kałusz und Wistowa der Linie Stryj—Stanislau, Cerhowitz zwischen Hořowitz und Zbirow der Linie Prag—Furth, Wawrowitz zwischen Kreutzendorf und Wawrowitzer Zuckerfabrik der Linie Troppau—Jägerndorf, Pilsen-Genossenschaftsbrauerei zwischen Pilsen und Třemošna der Linie Pilsen—Dux, Turn-Weisskirchlitz zwischen Rosenthal-Graupen und Teplitz-Waldthor der Linie Bodenbach—Komotau;
b) für den Personenverkehr: Fahrafeld zwischen Pottenstein und Weissenbach der Linie St. Pölten—Leobersdorf, Hartowitz zwischen den Stationen Budweis und Zamost der Linie Budweis—Wessely a. d. L., St. Lorenz in Krain zwischen Rodokendorf und Grosslack der Localbahnlinie Laibach—Rudolfswerth, Nischowitz-Radschi zwischen der Station Wolin und

der Haltestelle Malenic a. d. Wolinka der Localbahn Strakonitz-Winterberg, Neuhaus a. d. Gail und Pokau zwischen den Stationen Türnitz und Arnoldstein der Linie Villach—Pontafel.

B. Auf Privatbahnen.

An neuen Stationen und Haltestellen gelangten zur Eröffnung:

a) für den Güterverkehr: die Station Schönweid (chem. Fabrik) zwischen der Station Kolin und der Haltestelle Neudorf der Linie Wien—Bodenbach der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, Littitz a. d. Adler zwischen den Stationen Rottenstein und Senftenberg der Linie Prag—Mittelwalde der Oesterr. Nordwestbahn für den Gesammtverkehr, Baden-Frachtenbahnhof zwischen den Stationen Pfaffstätten und Baden der Linie Wien—Triest der Südbahn-Gesellschaft für den Verkehr von Frachtgütern und lebenden Thieren, Matzleinsdorf-Frachtenbahnhof auf der Localbahn Wr. Neudorf-Guntramsdorf;

b) für den Personen- und Gepäcksverkehr: die Haltestelle Bažanowitz zwischen der Haltestelle Teschen-Robertthal und der Station Golleschau der Linie Kojetein—Bielitz, Czechowitz zwischen den Stationen Dzieditz und Bielitz der Linie Dzieditz—Saybusch-Zabłocie, Fröllersdorf zwischen den Stationen Neusiedl-Dürnholz und Grussbach-Schönau der Linie Neusiedl-Dürnholz—Grussbach der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Karolinenthal zwischen den Stationen Lieben und Prag der Linie Wien—Tetschen der Oesterr. Nordwestbahn, Nordbahn-Colonie und Hotel Eiche auf der Localbahn Přivoz—Mähr.-Ostrau—Witkowitz;

c) für den Personenverkehr: Borghetto zwischen den Stationen Avio und der italienischen Grenzstation der Linie Ala—Landesgrenze der Südbahn-Gesellschaft, Pürstein in km 35·5/6 der Mühlkreisbahn gegen Auflassung der Haltestelle Pürstein-St. Peter in km 35·9, Kornatitz der Linie Rokycan—Nezvěstic der Böhm. Commercialbahnen;

d) für den Stückgutverkehr wurde erweitert die Station Hrobec zwischen den Stationen Raudnitz und Theresienstadt der Linie Wien—Bodenbach der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft;

e) für den Gesammtverkehr erweitert: die Station Hetzmannsdorf-Wullersdorf zwischen Oberhollabrunn und Guntersdorf der Linie Wien—Tetschen der Oesterr. Nordwestbahn, Tobitschau der Localbahnlinie Kojetein—Tobitschau der Kaiser Ferdinands-Nordbahn;

f) für den Frachtgutverkehr in ganzen Wagenladungen erweitert: die Station Wlkanetsch zwischen Leschtina und Goltsch-Jenikau der Linie Wien—Tetschen, Praskačka-Urbanic zwischen Königgrätz und Dobřenitz der Linie Prag—Mittelwalde der Oesterr. Nordwestbahn, Střitesch zwischen Zaschau und Zubři der Localbahnlinie Krasna—Rožnau der Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Ferner ist noch zu bemerken, dass die Station Strigoia der Linie Hatna—Kimpolung der Bukowinaer Localbahnen für den Wagenladungsgüterverkehr geschlossen wurde. (Vergleiche Verordnungs-Blatt Nr. 82 vom 16. Juli 1896.)

Inland.

Parlamentarisches.

In der 489. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 7. Mai interpelliren die Abgeordneten Dr. Fux und Genossen die Regierung, ob sie in nächster Zeit die Vorlagen über die im Jahre 1896 sicherzustellenden Localbahnen im Hause einbringen werde.

Abg. Pernerstorfer stellte folgenden Dringlichkeitsantrag:

„Die Regierung werde aufgefordert, sofort eine Enquête der Eisenbahnbediensteten einzuberufen, die sich auf folgende Gegenstände zu erstrecken hat:

1. Die Regelung der Gehalte und Bezüge der Beamten, Unterbeamten und Diener der k. k. Staatsbahnen.

2. Die Aenderung der Ruhegenüsse, Witwenpensionen und Erziehungsbeiträge derselben.

3. Die normativen Bestimmungen bezüglich der Pensionsfonds-Statuten der privaten Eisenbahn-Gesellschaften mit besonderer Berücksichtigung der Fixirung eines Existenzminimums für Pensionisten und der Wahrung eines entsprechenden Einflusses der Bediensteten auf die Verwaltung der Pensionsfonds.

4. Die Grundzüge einer allgemeinen Dienstpragmatik für Bedienstete der k. k. Staatsbahnen, sowie der privaten Eisenbahn-Gesellschaften, mit besonderer Berücksichtigung folgender Punkte:

a) das Recht auf Vorrückung und Beförderung innerhalb gewisser Grenzen;
b) die Fixirung einer Maximalarbeitszeit und eines vollen Ruhetages in der Woche;
c) das Recht auf einen alljährlichen Erholungsurlaub;
d) die Gleichstellung der Beamtenarbeit in dem Sinne, dass Jeder, der Beamtenarbeit verrichtet, zum Beamten ernannt werden muss;
e) Regelung des Disciplinarrechtes in der Richtung eines die Rechtssicherheit und die Unparteilichkeit gewährleistenden und einen Instanzengang ermöglichenden Verfahrens.“

Der Antrag wurde hinlänglich unterstützt.

Abg. Pernerstorfer verwies zur Begründung seines Antrages auf die seit einer Reihe von Jahren unter den Eisenbahnbeamten herrschende Bewegung, die hervorgerufen wurde durch eine Reihe von Uebelständen, die sich innerhalb der Organisation sowohl bei den Staatsbahnen, als auch bei den Privatbahnen geoffenbart haben. In dem Antrage liege nichts, was späteren Entscheidungen der Regierung irgendwie vorgreifen würde. Redner sei zur Stellung des Antrages gewissermassen moralisch gezwungen worden, weil, wie es scheine, die Gesellschaften jetzt anfangen wollen, jene Mitglieder, welche ihre Beschwerden in den Versammlungen vorbringen, irgendwie massregeln zu wollen. Die heutigen Zustände seien auf die Dauer unhaltbar, weil die Agitation unter den Eisenbahnbediensteten nicht aufhören könne und werde. Die Angelegenheit sei in gar keiner Weise irgend eine Parteisache, und Redner ersuche deshalb, seinen Antrag anzunehmen.

Eisenbahnminister Ritter von Guttenberg:

Hohes Haus! Namens der Regierung habe ich die Ehre, mich gegen den Inhalt des eben verlesenen Dringlichkeitsantrages zu erklären, da die Regierung es grundsätzlich ablehnen muss, einen Beschluss zur Ausführung zu bringen, welcher Bestimmungen darüber trifft, in welcher Art sich die Regierung über die Verhältnisse, Wünsche und Bedürfnisse ihrer unterstehenden Organe, sowie jener der unter Staatsaufsicht stehenden Privatbahnen zu informiren habe. Die Regierung kennt kraft ihrer Verantwortung pflichtgemäss die in dem Dringlichkeitsantrage behandelten Fragen und wird dieselben in der ihr geeignet erscheinenden Art mit Bedachtnahme auf die Anforderungen des Dienstes, der Disciplin und der materiellen Mittel zur Lösung bringen.

Abg. Dr. Promber erklärte, dass er dem Antrage Pernerstorfer sympathisch gegenüberstehe und sich für die Einberufung einer solchen Enquête ausspreche. In der Enquête werde es sich zeigen, welche Wünsche gerecht oder ungerecht, welche durchführbar oder undurchführbar seien, und wenn das, was durchführbar erscheine, durchgeführt werden wird, so dürfte eine gewisse Befriedigung, eine gewisse Beruhigung in den betreffenden Kreisen eintreten, die sowohl im Interesse dieser Kreise selbst, als auch des von ihnen zu verrichtenden Dienstes gelegen sei. Die wichtigen und bedeutsamen Fragen, um die es

sich hier handle, beträfen jedoch nicht nur die Angestellten, sondern auch die Dienstgeber, und es scheine daher zur Klärung der Ansichten wünschenswerth, dass zu dieser Enquête nicht nur die Dienstnehmer, sondern auch die Dienstgeber einberufen werden, damit die Gelegenheit geboten werde, durch Rede und Gegenrede eine gewisse Klärung herbeizuführen. Die Ablehnung der Dringlichkeit des Antrages würde gleichbedeutend sein mit der Ablehnung des Antrages in merito, was Redner verhindern wolle, weshalb er für die Dringlichkeit stimmen werde. Mangelhaft und vielleicht einer Correctur bedürftig erscheine ihm aber die meritorische Formulirung des Antrages; es scheinen ihm die vom Abg. Pernerstorfer angeführten Punkte nicht erschöpfend genug zu sein. Sie berühren nur die Rechte. Jedem Rechte correspondire aber eine Pflicht, und es müssen diese Fragen auch durch die correspondirenden Pflichten ergänzt werden. Redner glaube im Interesse der Sache zu sprechen, wenn er beantrage, dass der Antrag Pernerstorfer dem Eisenbahnausschusse als dringlich zugewiesen werden möge.

Abg. Dr. Gessmann betonte, die Abhaltung einer Enquête liege im Interesse des Staates, im Interesse einer ordentlichen Durchführung des gesammten Eisenbahndienstes, und Redner ersuche darum das Haus, für den Antrag Pernerstorfer zu stimmen.

Abg. Dr. Hofmann von Wellenhof verwies darauf, dass schon im Vorjahre vom Budgetausschusse der Beschluss gefasst worden sei, die Regierung aufs dringlichste zur Einberufung einer Enquête der Eisenbahnbediensteten aufzufordern. Diesem Beschlusse habe sich das Haus selbst angeschlossen, und trotzdem sei bisher nichts geschehen. Die Enquête würde den Beweis liefern, dass es sich wirklich um die Abstellung nicht geringer Uebelstände, um die Erfüllung gerechtfertigter und erfüllbarer Forderungen handle. Redner erklärte sich für den Antrag Pernerstorfer.

Abg. Dr. Graf Kaunic verwies gleichfalls auf den vom Hause bereits gefassten Beschluss. Redner erklärte, dass er und gewiss auch sehr viele seiner Clubgenossen für den Antrag Pernerstorfer stimmen werden.

Abg. Dr. Lewakowski erinnerte daran, dass zahlreiche Petitionen jahraus jahrein von den Hilfsbeamten und Bediensteten der Eisenbahnen an das Haus gelangten, in welchen um die Abstellung bestehender Uebelstände gebeten wird. Redner befürwortete gleichfalls den Antrag Pernerstorfer.

Abg. Pernerstorfer erklärte, dass er es für nothwendig halte, prima facie eine Entschliessung zu fassen und den Antrag nicht erst dem Eisenbahnausschusse zuzuweisen. Die Sache würde im Eisenbahnausschusse schlummern und die Beamtenschaft würde auf Massnahmen lange warten können. Redner ersuchte deshalb, für seinen Antrag zu stimmen und nicht für den Antrag Promber.

Abg. Purghart besprach den anstrengenden Dienst und die ungenügende Entlohnung des Bahnpersonals, insbesondere der Bahnwächter und Conducteure, und erklärte, für den Dringlichkeitsantrag zu stimmen.

Bei der Abstimmung votirten 79 Abgeordnete für die Dringlichkeit, 71 dagegen. Es erschien demnach die Dringlichkeit mangels der erforderlichen Zweidrittel-Majorität abgelehnt. Der Antrag Pernerstorfer wurde der geschäftsordnungsmässigen Behandlung zugewiesen.

In der Sitzung des volkswirthschaftlichen Ausschusses des Abgeordnetenhauses vom 7. Mai, welcher Handelsminister Freiherr Glanz von Eicha beiwohnte, referirte Abg. Ritter von Proskowetz über die Petitionen, betreffend den Bau des Donau-Oder-Canals und begründete den bereits mitgetheilten Resolutionsantrag.

Abg. Dr. Ritter von Wielowieyski betonte die Nothwendigkeit des Baues billiger Wasserstrassen, beantragte die Einsetzung eines neungliedrigen Subcomité, welchem die weitere Berathung der Angelegenheit zugewiesen werden möge, und stellte schliesslich den Antrag, dass das erste Alinea des Referentenantrages zu lauten habe: „Die Regierung wird aufgefordert, alles Geeignete vorzukehren, damit ein zweckentsprechendes, für den Staatsschatz vortheilhaftes Uebereinkommen mit einer Privatunternehmung für die Erbauung eines Donau-Oder-Weichsel-Canals mit thunlichster Beschleunigung zur Durchführung gelangt.“

Abg. Neuber erklärte, es wäre von Vortheil, auch die Weichsel mit dem Donau-Oder-Canale zu verbinden, doch möge man nicht Alles auf einmal verlangen.

Abg. Dr. Hallwich sprach den Wunsch aus, dass der Ausschuss seinem bereits im Jahre 1892 fast einstimmig gefassten Beschlusse treu bleibe und das Mögliche und Erreichbare im Hause beantrage.

Abg. Demel besprach die Bedeutung des Donau-Oder-Canals für Schlesien.

Abg. Dr. Ritter von Krasiński bemerkte, dass der Antrag des Abg. Dr. Ritter von Wielowieyski keine aufschiebende Absicht habe. Er selbst erachte zuerst den Ausbau des vom Referenten beantragten Canals für ausführbar, weshalb er für den Referentenantrag stimmen werde.

Abg. Stephanowicz beantragte zum Referentenantrage ein weiteres Alinea, lautend, die Activirung der Schiffahrt auf dem Dniester-Flusse von Halicz bis zur russischen Grenze zu veranlassen.

Handelsminister Freiherr Glanz von Eicha erklärte, dass bereits mehr als $1^1/_2$ Jahre Verhandlungen in Betreff des Ausbaues des Donau-Oder-Canals gepflogen werden, und führte aus, in welcher Weise dieser Canal gedacht ist. Er soll zweigeleisig ausgebaut werden, so dass er Schlepps von 600 Tonnen Tragkraft tragen könnte. Auch soll der Canalausbau auf dem System der schiefen Ebene erfolgen. Was den finanziellen Theil anbelangt, denkt sich das französische Consortium die Unternehmung als Actiengesellschaft mit staatlicher Garantie für einen Theil des Capitals. Für den Ausbau wäre ein Capital von 95 Millionen Gulden erforderlich. Die Regierung werde bestrebt sein, weitere technische Studien auszuführen, um sonach vielleicht schon im nächsten Jahre zu einem diesbezüglichen Beschlusse zu gelangen. Speciell über die in Verhandlung stehende Frage könne die Regierung derzeit eine bestimmte Erklärung nicht abgeben.

Abg. Schwarz betonte die hohe Wichtigkeit auch des Donau-Moldau-Elbe-Canals.

Abg. Dr. Ritter von Wielowieyski wiederholte seinen Antrag in folgender Fassung: „Behufs einer energischen Betreibung der heute gefassten Beschlüsse, besonders für den Fall, dass dieselben vor der Vertagung des Hauses nicht auf die Tagesordnung desselben gelangen sollten, ist ein neungliedriges Subcomité zu wählen.“

Dieser Antrag wurde jedoch abgelehnt und der Referentenantrag in der folgenden modificirten Fassung angenommen:

„Die Regierung wird aufgefordert, alles Geeignete vorzukehren, damit ein zweckentsprechendes und für den Staatsschatz vortheilhaftes Uebereinkommen mit einer Privatunternehmung für die Erbauung eines Donau-Oder-Weichsel-Canals nunmehr mit thunlichster Beschleunigung zur Durchführung gelange.

Falls jedoch die Geneigtheit, den Bau des Donau-Oder-Canals einer Privatunternehmung zu überlassen, nicht vorhanden wäre, wird die Regierung aufgefordert, diese seit Menschenaltern als in hohem Grade dringlich erkannte Angelegenheit in ihre Hände zu nehmen und deshalb ein grosses Anlehen zu contrahiren zum Zwecke des Baues folgender Wasserstrassen:

a) eines Donau-March-Oder-Canals mit den Stichcanälen nach Brünn und Olmütz,
b) eines Donau-March-Elbe-Canals via Olmütz,
c) eines Donau-March-Oder-Weichsel-Canals,
d) eines Donau-Moldau-Elbe-Canals, endlich
e) die Activirung der Schiffahrt auf dem Dniester-Flusse von Halicz bis zur russischen Grenze

zu veranlassen.“

Eisenbahn-Projecte und Bau.

K. k. Oesterr. Staatsbahnen. (Linie Wien—Eger: Umgestaltung von Absperrschranken bei Wegübersetzungen: Politische Begehung und Enteignungsverhandlung.) Die k. k. Statthalterei in Wien hat die politische Begehung und Enteignungsverhandlung anlässlich des Projectes für die Umgestaltung der Absperrschranken der Wegübersetzungen in km 7·4/5 und 7·9/10 der Linie Wien—Eger für den 13. Mai anberaumt. Als Leiter der Commission wurde der k. k. Bezirkscommissär Dr. Franz Richter bestimmt.
[G.-I.-Z. 7728.]

Wiener Stadtbahn. (Haltestelle „Braunschweiggasse“ der Wienthallinie.) Auf Grund des Ergebnisses der am 8. November 1895 durchgeführten politischen Begehung wurde für die Ausführung der im Zuge der Wienthallinie bei km 3·241—3·366 einzuschaltenden Haltestelle „Braunschweiggasse“ die Bewilligung ertheilt. [15. April, Z. 3183/I.]

Südbahn-Gesellschaft. (Linie Wien—Triest: Correction einer Wegübersetzung: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Graz hat die politische Begehung anlässlich des Projectes für die Correction der Wegübersetzung in km 109·015 der Linie Wien—Triest für den 12. Mai anberaumt. Mit der Leitung dieser Commission wurde der k. k. Bezirkscommissär Marian Dumat betraut. [G.-I.-Z. 7792.]

Localbahn Mödling-Hinterbrühl. (Bauherstellung in der Station Vorderbrühl.) Das von der Südbahn-Gesellschaft vorgelegte Project für ein photographisches Atelier auf Bahngrund zunächst der Station Vorderbrühl der Localbahn Mödling-Hinterbrühl wurde gutgeheissen und an die k. k. Statthalterei in Wien zur Prüfung mit der Ermächtigung übermittelt, bei anstandslosem Prüfungsbefunde den Bauconsens im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums zu ertheilen. [E.-M.-Z. 3605.]

Schneebergbahn. (Localcommission.) Die k. k. Statthalterei in Wien hat die Localcommission, betreffend die Erhebung über die durch den Bau der Schneebergbahn angeblich erhöhte Ueberschwemmungsgefahr bei der Prosetschlucht in km 10 3/5, anberaumt. [G.-I.-Z. 8322.]

Localbahn Itzkany-Suczawa. (Variante km 1·4—2·6: Ergebniss der politischen Begehung.) Auf Grund des anstandslosen Ergebnisses der in der Zeit vom 16. bis 17. April vorgenommenen politischen Begehung und Enteignungsverhandlung, sowie der Verhandlung über die feuersicheren Herstellungen hinsichtlich des von der Bauunternehmung E. Gross & Comp. vorgelegten Projectes für die Variante km 1·4—2·6 der Localbahnlinie Itzkany—Suczawa wurde der Bauconsens ex commissione ertheilt. [E.-M.-Z. 4219.]

Localbahn Hliboka-Sereth. (Politische Begehung.) Die k. k. Landesregierung in Czernowitz hat hinsichtlich des von der Bauunternehmung E. Gross & Comp. vorgelegten Projectes für die Localbahn Hliboka-Sereth die politische Begehung in Verbindung mit der Stationscommission, sowie die Enteignungsverhandlung und Feststellung der feuersicheren Herstellungen auf den 18. Mai anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Landesregierungsrath Johann Fekete de Bélafalva betraut. [E.-M.-Z. 4042.]

Localbahn Neuhaus-Neubistritz. (Feuersichere Herstellungen. Localcommission.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Neuhaus hat die Localcommission, betreffend die Feststellung der feuersicheren Herstellungen längs der Localbahn Neuhaus-Neubistritz, auf den 11. Mai anberaumt. [G.-I.-Z. 7742.]

Prager Tramway. Das von der Prager Tramway vorgelegte Project, betreffend Errichtung einer einspurigen, vom Hause Nr. 844-II zum Hause Nr. 378-I führenden Curve, dann die Verlegung der Station „Spinka“ vor das Haus Nr. 388-I, weiter die Errichtung eines Stockgeleises in der Richtung zum Hause Nr. 299 in Kgl. Weinberge und Verlegung der vor dem Hause 531 angebrachten Weiche vor das Haus Nr. 551 ebenfalls in Kgl. Weinberge wurde gutgeheissen und an die k. k. Statthalterei in Prag zur Abhaltung der politischen Begehung mit der Ermächtigung übermittelt, bei anstandslosem Commissionsergebnisse den Bauconsens im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums zu ertheilen. [E.-M.-Z. 4030.]

— (Theilstrecke Aujezder Thor: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes der Prager Tramway für die Theilstrecke Aujezder Thor (vom Hause Nr. 414) bis zum Hause Nr. 378-III der Linie Aujezd—Karmelitergasse—Radetzkyplatz auf den 12. Mai anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Statthaltereisecretär Carl Loula betraut. [E.-M.-Z. 4041.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Waldindustriebahn in Synowódzko wyzne. (Locomotivprüfung.) Im Sinne der Bestimmungen der Eisenbahn-Betriebsordnung vom 16. November 1851 fand am 20. März die technisch-polizeiliche Prüfung der schmalspurigen Tenderlocomotive Namens „Emilie“, Fabriksnummer 3174, welche in der Locomotivfabrik Krauss & Comp. in München im Jahre 1895 gebaut und für die Waldindustriebahn des Lajos Kriser in Synowodzko wyzne bestimmt ist, mit anstandslosem Ergebnisse statt. Die vorgenommene Kesselprobe ergab ein günstiges Resultat. Der Kessel liegt mittelst innenliegenden Rahmenbaues, der zugleich die Wände für die Wasserkasten bildet, auf zwei gekuppelten Achsen, wovon die zweite die Triebachse ist. Die Cylinder sind horizontal und liegen ebenso wie die nach System Stephenson gebaute Steuerung ausserhalb des Rahmenbaues. Die Abfederung wird mittelst dreier Blattfedern u. zw. zweier Längsfedern und einer Querfeder, bewerkstelligt. Zur Verhinderung des Funkenfluges befindet sich in dem birnförmigen Rauchfang eine Rosette. Das zweite Räderpaar kann mittelst einer Spindelbremse gebremst werden. Vorne und rückwärts sind linealartige Bahnräumer angebracht. Die Spurweite der Maschine beträgt 0·8 m, das Gewicht derselben in ausgerüstetem Zustande 10 t. Die Probefahrt wurde auf den Geleisen der genannten Waldbahn in Synowodzko wyzne—Kruszelnica unternommen und hiebei eine maximale Geschwindigkeit von 20 km per Stunde erreicht, so dass aus Sicherheitsrücksichten keinerlei Anstand obwaltete, die vorbeschriebene Locomotive für den Holztransport dieser Waldbahn zu verwenden. [Z. 4015/I.]

Ausland.

Württemberg. (Eisenbahn- und Schiffahrtsergebnisse im Rechnungsjahre 1894/95.) Dem Verwaltungsberichte der kgl. Württembergischen Verkehrsanstalten für das Rechnungsjahr vom 1. April 1894 bis 31. März 1895 entnehmen wir die nachstehenden, die Eisenbahnen und die Bodensee-Dampfschiffahrt betreffenden Daten: Die kgl. Württembergischen Staatsbahnen haben im Gegenstandsjahre durch die Betriebseröffnung der schmalspurigen Bahnstrecke Marbach—Beilstein einen Längenzuwachs von 14·37 km erhalten. Die Gesammtlänge der kgl. Württembergischen Staatsbahnen betrug demnach am Schlusse des Rechnungsjahres 1717·48 km, und zwar 1559·51 km Hauptbahnen, 128·49 km vollspurige und 29·48 km schmalspurige Nebenbahnen; davon lagen 1539·86 km auf württembergischem und 177·62 km auf fremdem Staatsgebiete. Ausserdem befanden sich auf württembergischem Staatsgebiete 24·17 km Badische Staatsbahnen und 31·35 km Privatbahnen. Der Fahrpark der Württembergischen Staatsbahnen bestand aus 448 Locomotiven, 373 Tendern, 1139 Personenwagen und 6877 Lastwagen. Mit diesen Betriebsmitteln wurden 20,390.342 Personen und 5.888.342 t Güter (gegen 20,444.935 Personen und 5,742.939 t Güter im Vorjahre) befördert. Von den beförderten Passagieren benützten 0·40 pCt. die I., 6·95 pCt. die II., und 90·59 pCt. die III. Wagenclasse, 2·06 pCt. waren Militärpersonen. Von den transportirten Gütern entfielen 0·73 pCt. auf Eil- und Expressgut, 8·95 pCt. auf Stückgüter, 78·88 pCt. auf Wagenladungsgüter, 0·30 pCt. auf Militärgut, 3·18 pCt. auf Vieh und 7·96 pCt. auf Dienstgüter. Der Staatseisenbahnbetrieb ergab bei einer Gesammteinnahme von 39,232.703 Mk. und einer Gesammtausgabe von 25,163.971 Mk. einen Reinertrag von 14,068.732 Mk. (gegen 14,480.467 Mk. im Vorjahre); 14,237,375 Mk. gelangten zur baaren Ablieferung an die Staatshauptcasse (gegen 14.297.856 Mk. im Vorjahre). Im Vergleiche mit den Ergebnissen des Vorjahres stellen sich demnach im Jahre 1894/95 der Reinertrag um 411.735 Mk. und die baare Ablieferung um 60.481 Mk. niederer. Der Reinertrag betrug per Kilometer 8199 Mk.; das Anlagecapital der im Eigenthume des württembergischen Staates befindlichen Bahnen im Jahresdurchschnitte von 516,446.323 Mk. hat sich durch obigen Reinertrag mit 2·72 pCt. (gegen 2·85 pCt. im Vorjahre) verzinst. — Der Bestand an Betriebsmitteln der Württembergischen Bodensee-Dampfschiffahrt hat gegenüber dem Vorjahre keine Aenderung erfahren. Es wurden mit 4416 Fahrten (+ 329 gegen das Vorjahr) 174.105 km (+ 9438) zurückgelegt und 227.076 Personen (— 1881) und 63·723 t Güter (+ 2742) befördert. Die Einnahmen aus der Bodensee-Dampfschiffahrt beliefen sich auf 341.153 Mk., die Ausgaben auf 289.232 Mk., der Reinertrag betrug somit 51.921 Mk. (gegen 24.960 Mk. im Vorjahre), die baare Ablieferung an die Staatshauptcasse belief sich auf 53.971 Mk. (gegen 24.527 Mk. im Vorjahre). Das Anlagecapital im Jahresdurchschnitte von 1,417.591 Mk. hat sich mit 3·66 pCt. verzinst (gegen 1·76 pCt. im Vorjahre.)

Italien. (Prüfung der Reclamationen durch die Aufsichtsbehörde. Die Prüfung der vom Publicum erhobenen Reclamationen beschränkte sich bisher in Italien auf die in den Beschwerdebüchern der Stationen eingetragenen und auf die direct an die Aufsichtsbehörde gerichteten Beschwerden. Die Aufsichtsbehörde — die kgl. Generalinspection in Rom — hat nunmehr die Absicht, nicht allein die vorbezeichneten, sondern auch die viel zahlreicheren, direct an die Eisenbahnverwaltungen gerichteten Reclamationen durch dazu bestimmte Regierungsfunctionäre, insbesondere hinsichtlich der darauf ergehenden Entschliessungen, prüfen zu lassen. Diese Behörde hat deshalb den drei grossen italienischen Eisenbahnen von

ihrer Absicht mit dem Ersuchen Kenntniss gegeben, diejenigen Stellen und deren Sitz zu bezeichnen, welche mit der Behandlung der Reclamationen sich zu befassen haben. An diesen Stellen soll die Aufsicht in der Weise ausgeübt werden, dass die Regierungsorgane von den Motiven Kenntniss nehmen, aus welchen eine Reclamation abgewiesen oder die vom Reclamanten verlangte Entschädigung herabgesetzt worden ist. Die Aufsicht wird ohne Zweifel den Beweis liefern, dass die Gesellschaften die Reclamationen stets mit grosser Genauigkeit und jedenfalls nach den bestehenden Bestimmungen behandeln; sie wird aber auch dazu dienen, dem Publicum eine grössere Garantie dafür zu bieten, dass seine Rechte immer gewahrt sind.

[„Zeitschrift für den internationalen Eisenbahntransport“ Nr. 2 ex 1896, S. 91.]

Frankreich. (Nachweis der durch die Spediteure bezahlten Zollgefälle.) Der Handelsstand hat sich mehrfach darüber beklagt, dass für die durch die Spediteure in Ausführung von Speditionsaufträgen angeforderten Zollbeträge in der Regel kein Nachweis erbracht werde. Es wurde beantragt, die Zollämter mit Weisung dahin zu versehen, dass über die durch den Spediteur für jeden Empfänger bezahlte Zollsumme eine besondere Quittung ausgestellt werde. Dabei ist geltend gemacht worden, dass die Massregel sowohl vortheilhaft für den Staatsschatz, dem dadurch grössere Einnahmen an Stempelgebühren u. s. w. zufliessen, als auch für die Zollpflichtigen sei, denen ein Mittel gegeben werde, die Richtigkeit der ihnen angeforderten Beträge zu prüfen. Das angegebene Mittel wäre allerdings ein einfaches; aber bei dem gegenwärtigen Stande der Gesetzgebung und mit Rücksicht auf die Einfuhr zur See fehlt der Verwaltung die gesetzliche Grundlage, um eine Declaration für das Gut eines jedes Empfängers verlangen zu können, welche die Voraussetzung der Ausfertigung einer entsprechenden Einzelquittung ist. Da die geltend gemachten Interessen der Berücksichtigung werth sind, so hat die Zollverwaltung eine eingehende Prüfung der Frage zugesagt. In der Zwischenzeit hat sie die Zollämter beauftragt, denjenigen Empfängern, welche Reclamationen anbringen, darüber Aufklärung zu Theil werden zu lassen, dass sie von ihrem Mandatar den Vorweis einer Quittung über die für ihre Rechnung bezahlten Zollgefälle verlangen und, falls der Spediteur bemerkt, dass er nur eine Collectivquittung besitze, denselben verpflichten können, eine besondere Quittung für den für das betreffende Gut bezahlten Eingangszoll vorzulegen.

[„Zeitschrift für den internationalen Eisenbahntransport“ Nr. 2 ex 1896, S. 90.]

Schiffahrt.

Elbe. (Beförderung feuergefährlicher, nicht zu den Sprengstoffen gehörender Gegenstände, sowie von ätzenden Stoffen.) Zwischen der k. k. österreichischen und der k. deutschen Regierung sind für die Beförderung von feuergefährlichen, nicht zu den Sprengstoffen gehörenden Gegenständen, sowie von ätzenden Stoffen auf der conventionellen Elbestrecke, d. i. vom Zusammenflusse der Kleinen Elbe und der Moldau bei Melnik bis Hamburg und Harburg, einheitliche Bestimmungen vereinbart und mit Giltigkeit vom 1. Jänner d. J. in Kraft gesetzt worden.

Die Verlautbarung dieser Vorschriften erfolgte in Oesterreich mit der Verordnung des Handelsministeriums im Einvernehmen mit dem Ministerium des Innern vom 12. December 1895, R.-G.-Bl. Nr. 190, und böhmisches Landesgesetzblatt Nr. 4 ex 1896, in Sachsen mit der Verordnung der Ministerien des Innern und der Finanzen vom 28. November 1895, G.- u. V.-Bl. Nr. 66, in Preussen mit der Polizeiverordnung des Ministers für Handel und Gewerbe vom 28. November 1895, Amtsblatt der k. Regierung zu Magdeburg Nr. 49, zu Merseburg Nr. 49, zu Lüneburg Nr. 49, zu Potsdam und der Stadt Berlin Nr. 49, zu Schleswig Nr. 61, im Herzogthum Anhalt mit Polizeiverordnung der herzoglichen Regierung, Abtheilung des Innern, vom 5. December 1895, G.-S. Nr. 946, in Mecklenburg-Schwerin mit der grossherzoglichen Verordnung vom 11. Jänner 1896, R.-Bl. vom 25. Jänner 1896, I. Abtheilung, Nr. 3, in Hamburg mit der Verordnung des Senates vom 13. December 1895.

Nach diesen Bestimmungen gelten als feuergefährliche Gegenstände: Rohpetroleum und dessen Destillationsproducte (Petroleumäther, Gasolin, Neolin, Benzin, Ligroin, Naphtha, Petroleumessenz, gereinigtes Petroleum, Putzöl u. s. w.), die aus Theer oder Theerölen (Steinkohlen- und Braunkohlentheer) bereiteten flüchtigen Stoffe, Schwefeläther (Aethyläther), Kollodium und Schwefelkohlenstoff (Schwefelalkohol), rothe rauchende Salpetersäure, weisser und gelber, sowie rother (amorpher) Phosphor und Bucher'sche Feuerlöschdosen; als ätzende Stoffe gelten flüssige Mineralsäuren (Schwefelsäure, Salpetersäure und Salzsäure).

Die Vorschriften selbst beginnen mit den besonderen Bestimmungen für die Beförderung von:

a) rohem und gereinigtem Petroleum, welches bei 17·5 Grad Celsius ein specifisches Gewicht von mindestens 0·780 hat oder bei einem Barometerstande von 760 Millimeter (auf die Meereshöhe reducirt) im Abel'schen Apparate nicht unter 21 Grad Celsius entzündliche Dämpfe gibt (Instpetroleum); aus Braunkohlentheer bereiteten Oelen, sofern dieselben mindestens das vorgenannte specifische Gewicht haben (Solaröl, Photogen etc. etc.); von Steinkohlentheerölen, die ein geringeres specifisches Gewicht als 1·0 haben (als Benzol, Toluol, Xylol, Cumol etc.), sowie Mirbanöl (Nitrobenzol);
b) rohem und gereinigtem Petroleum, Petroleumnaphtha und Destillaten aus Petroleum und Petroleumnaphtha, sofern diese Stoffe bei 17·5 Grad Celsius ein specifisches Gewicht von weniger als 0·780 und mehr als 0·680 haben (Benzin, Ligroin und Putzöl);
c) von Petroleumäther (Gasolin, Neolin etc.) und ähnlichen aus Petroleumnaphtha oder Braunkohlentheer bereiteten leicht entzündlichen Producten, sofern diese Stoffe bei 17·5 Grad Celsius ein specifisches Gewicht von 0·680 oder weniger haben;
d) Schwefeläther;
e) Kollodium;
f) Schwefelkohlenstoff;
g) rother rauchender Salpetersäure;
h) weissem, gelbem und rothem Phosphor;
i) Bucher'schen Feuerlöschdosen.

Darauf folgen Anordnungen für die Beförderung der erwähnten Stoffe in kleineren Gewichtsmengen, über die Verstauung auf den Schiffen und deren Verladung auf Dampfern, über das Verbot von deren Verladung auf Flössen, über die auf den Schiffen mit solcher Ladung zu beobachtenden Vorsichtsmassregeln und über deren äussere Kennzeichnung, dann über die bei der Ankunft im Bestimmungsorte, bei der Ladung und Löschung der feuergefährlichen Gegenstände zu beobachtenden Vorsichtsmassregeln. Hieran reihen sich die Bestimmungen über die Beförderung ätzender Stoffe. Den Schluss bilden Strafbestimmungen und in der österreichischen Vorschrift Anordnungen bezüglich der mit der Handhabung und Ueberwachung betrauten Behörden. Die hamburgische Verordnung enthält im Eingange die Bestimmung, dass für die Häfen bei Hamburg als Hafenbehörde im Sinne der Verordnung die Polizeibehörde fungirt; die mecklenburgische Verordnung, welche erst einen Tag nach der Publication in Kraft getreten ist, ergänzt die Strafbestimmungen durch die Bemerkung, dass die Strafe durch polizeiliche Strafverfügung festgesetzt werden kann.

Europäische Donau-Commission. (Vertreter Frankreichs.) Zum Vertreter Frankreichs in der Europäischen Donau-Commission wurde an Stelle des bisherigen französischen Delegirten, ausserordentlichen Gesandten und bevollmächtigten Ministers Sienkiewicz, der ausserordentliche Gesandte und bevollmächtigte Minister Herr Paittard-Ducléré ernannt.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. (Activirung eines Gönyö-Budapester Personenschiffes ab 1. Mai anlässlich der Millenniums-Ausstellung in Budapest.) Im Interesse des regeren Besuches der Millenniums-Ausstellung in Budapest, sowie im Interesse des mit den gesellschaftlichen Postdampfern von den Stationen Wien-Praterquai und Weissgärber (Abfahrt um 7 Uhr Früh), Fischamend (Orth), Deutsch-Altenburg, Hainburg, Theben, Pressburg, Körtvélyes, Böös und Gönyö (Raab) nach Budapest reisenden Publicums werden laut Kundmachung der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft ab 1. Mai bis auf Weiteres die thalfahrenden Postdampfer ab Wien nach Budapest nur die Zwischenstationen von Wien bis Gönyö berühren und ab Gönyö direct nach Budapest fahren, ohne an den unterhalb Gönyö gelegenen Zwischenstationen anzulegen. Durch diese Einrichtung wird den ab den vorgenannten Stationen direct nach Budapest reisenden Passagieren eine gegenüber dem bisher bestandenen Fahrplane um 1 Stunde schnellere Verbindung mit Budapest gesichert. In Gönyö wird das Wien-Budapester Postschiff von einem Salondampfer erwartet, auf welchen jene Passagiere umsteigen, welche nach den Stationen Komorn, Radvány, Piszke, Gran, Gross-Maros, Verôcze und Waitzen reisen.

„Orient," ungarische Rhederei-Actiengesellschaft in Fiume. (Ordentliche Generalversammlung.) In der in Fiume am 25. April abgehaltenen ordentlichen Generalversammlung der Ungarischen Rhederei-Gesellschaft „Orient" wurde beschlossen, vom Reingewinn per fl. 103.711 fl. 50.000 zur Dotirung des Reservefonds und zur Abschreibung zu verwenden, von weiteren fl. 50.000 fünf Percent Dividende zu zahlen und den Rest auf neue Rechnung vorzutragen.

England. (Erfindungen auf dem Gebiete der Schiffahrt.) Anfangs April fand in Liverpool die erste Probefahrt des Dampfers „Jackdow" statt, welcher von allen Marinekreisen mit lebhaftem Interesse entgegengesehen wurde. Der neue Dampfer war nämlich mit einem von dem Ingenieur J. J. Kermede erfundenen, bereits patentirten Steuerapparate versehen, der beim ersten Versuche nicht nur in jeder Beziehung entsprach, sondern sogar die auf das höchste gespannten Erwartungen übertraf. Die der Erprobung anwohnenden Vertreter der Assecuranzen, die Marine-Inspectoren und Ingenieure überzeugten sich, dass durch die neue Construction das Steuerruder automatisch fixirt, beim Wenden weit mehr Kraft entfaltet und keinerlei Rückschlag oder Vibrirung am Rade wahrnehmbar wird. Dabei wurde eine absolute Sicherheit bei der Handhabung und complete Geräuschlosigkeit constatirt. Bei der Probefahrt ausserhalb der Flussmündung wurde das Steuer zuerst ganz auf Backbord gedreht, worauf das Schiff bei vollem Dampfe einen Kreis beschrieb, während die Ketten zwischen dem Quadranten und der Brücke lose waren. Das Steuerrad functionirte tadellos, und das Fixiren war perfect. Dann wurde das Rad mit demselben Erfolge auf Steuerbord gedreht. Hierauf ging das Schiff mit ganzer Kraft nach rückwärts und vorwärts; der Apparat, welcher von der Firma Baxters in Sandiacsi hergestellt worden war, functionirte immer auf das vollkommenste. Die ausserordentlichen Vortheile dieser Steuerung, deren Construction übrigens die denkbar einfachste sein soll, wurden in einer Liverpooler Versammlung von Ingenieuren lebhaft besprochen. — Eine andere Erfindung, welche ebenso, falls sie sich bewähren sollte, für die Kriegs- und Handelsmarine von Bedeutung wäre, soll von einem Pfründner der Kidderminster Union gemacht worden sein. Derselbe soll nämlich dem hydrotechnischen Departement der Admiralität mitgetheilt haben, er habe eine Erfindung gemacht, durch welche es möglich sein wird, bei Nebel und in allen Fällen, wo die Sehkraft des menschlichen Auges nicht hinreicht, die Entfernung zwischen zwei Schiffen zu bestimmen. Die Admiralität soll den Werth der Idee anerkannt und dem Manne bereits die Mittel zur Verwirklichung seiner Erfindung zur Verfügung gestellt haben.

Aegypten. (Aenderung der Schiffahrtsgebühren im Hafen von Alexandrien.) In Folge Khedivial-Decret vom 2. April 1896 hat vom 1. Mai die mit Decret vom 27. April 1881 für den Hafen von Alexandrien eingeführte Lootsengebühr zu entfallen. Dagegen wird, nachdem die in diesem Hafen ausgeführten Bauten für die Schiffahrt geöffnet sind, vom gleichen Tage angefangen, gemäss Artikel 1 des Decretes vom 7. Jänner 1890, ein Zuschlag von 5 Para per Registertonne sowohl bei der Ein- als Ausfahrt unter den im letztgenannten Decrete festgesetzten Bedingungen eingehoben.

Oesterreichischer Lloyd.

Abfahrten ab Triest in der Woche vom 8. bis zum 14. Mai.

Adriatischer Dienst.

8. Mai, um 7 Uhr Früh: Dampfer „Thetis", Capitän G. Succich, nach Dalmatien bis Spizza, mit Berührung von Isola, Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Traù, Spalato, Caroher, Milnà, Cittavecchia, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Curzola, Orebich, Terstenik, Meleda, Gravosa, Ragusavecchia, Castelnuovo, Teodo, Perasto, Risano, Perzagno, Cattaro und Budna. Ueberschiffung in Gravosa auf die Dampfer der Gesellschaft Ragusa-Metkovich nach Glupana, Slano, Canosa, Calamota, Isola di Mezzo und auf Verlangen nach Stagno grande.

8. „ um Mitternacht: Dampfer „Massimiliano", Capitän A. Orlando, nach Venedig.

9. „ um 7 Uhr Früh: Dampfer „Delfino", Capitän R. Babarovich, nach Dalmatien und Metkovich, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Postire, Pucischie, Macarsca, Gradaz und Fort-Opus. Ueberschiffung in Metkovich auf die Dampfer der Gesellschaft Ragusa-Metkovich nach Crkovice, Drace, Stagno piccolo und auf Verlangen nach Stagno grande.

11. „ um Mitternacht: Dampfer „Carlotta", Capitän M. Zurich, nach Venedig.

12. „ um 7 Uhr Früh: Dampfer „Iris", Capitän G. Lucovich, nach Dalmatien bis Cattaro, mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Zaravecchia, Zlarin, Sebenico, Spalato, Milnà, Lesina, Curzola, Gravosa, Castelnuovo (Megline), Perasto, Risano und Perzagno. Ueberschiffung in Gravosa auf die Dampfer der Gesellschaft Ragusa-Metkovich nach Giupana, Slano, Canosa, Calamota, Isola di Mezzo und auf Verlangen nach Stagno grande.

13. Mai, um 7 Uhr Früh: Dampfer „Najade", Capitän P. Karlovich, nach Dalmatien und Metkovich, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Almissa, Macarsca, S. Giorgio di Lesina, Trapano und Fort-Opus, überdies S. Martino und Gelsa auf der Rückfahrt; Anschluss in Pola nach Cherso, Rabaz, Abbazia, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Valcassione und Porto Manzo. Ueberschiffung in Metkovich auf die Dampfer der Gesellschaft Ragusa-Metkovich nach Crkovice, Dracc, Stagno piccolo und auf Verlangen nach Stagno grande.

13. „ um Mitternacht: Dampfer „Massimiliano", Capitän A. Orlando, nach Venedig.

14. „ um 6 Uhr Abends: Dampfer „Graf Wurmbrand", Capitän A. Bilaffer, Eildampfer nach Cattaro, mit Berührung von Pola, Zara, Spalato und Gravosa.

Levante- und Mittelmeer-Dienst.

10. Mai, um 11 Uhr Vormittags: Dampfer „Niobe", Capitän G. Damianovich, nach Smyrna, mit Berührung von Lussinpiccolo, Spalato, Gravosa, Cattaro, Antivari, Dulcigno, S. Giov. di Medua, Durazzo, Valona, Santi Quaranta, Corfu, Argostoli, Zante, Canea, Rethymo, Candien, Vathy, Cesmè und Khios.

10. „ um 7 Uhr Früh: Dampfer „Apollo", Capitän G. Brazzanovich, nach Thessalien und Constantinopel mit Verlängerung bis Braila, mit Berührung von Fiume, Corfu, Patras, Catacolo, Calamata, Syra, Piräus, Volo, Salonich, Cavalla, Lagos, Dedeagh, Dardanellen, Gallipoli, Rodosto, Burgas, Varna, Kustendje, Odessa, Sulina und Galatz. Ueberschiffung in Corfu nach Sajada, Parga, S. Maura, Prevesa und Salaghora.

13. „ um Mittag: Dampfer „Cleopatra", Capitän A. Mitis, nach Alexandrien, mit Berührung von Brindisi. Ueberschiffung in Alexandrien nach Port Said, Jaffa, Caifa, Beyruth, Tripolis, Lattakia, Alexandrette, Mersyna, Larnaca, Limassol und Rhodus.

14. „ um 11 Uhr Vorm.: Dampfer „Maria Teresa", Capitän V. Gherzinan, nach Constantinopel und Batum mit Berührung von Brindisi, Santi Quaranta, Corfu, Patras, Piräus, Dardanellen, Ineboli, Samsun, Kerasund, Rizeh und Trapezunt. Für Passagiere und Werthsachen Ueberschiffung in Corfu nach Albanien, in Piräus nach Thessalien, Syra, Khios, Smyrna, und in Constantinopel nach Varna, Burgas, Kustendje, Odessa, Sulina, Galatz und Braila.

Dienst nach Ostindien, China und Japan.

20. Mai, um 4 Uhr Nm.: Dampfer „Marquis Bacquehem", Capitän G. Costanzo, nach Indien, China und Japan, mit Berührung von Fiume, Port Said, Suez, Aden, Kurrachee, Bombay, Colombo, Penang, Singapore, Hongkong, Shanghai und Kobe.

3. Juni. um Mittag: Dampfer „........", Capitän ....., nach Bombay, mit Berührung von Brindisi, Port Said, Suez und Aden. Anschluss in Bombay nach China und Japan bis Kobe. Die Ladung nach Madras und Calcutta wird in Colombo auf den Dampfer der Zweiglinie Colombo—Madras—Calcutta überschifft.

Ohne Haftung für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Contumaz-Massregeln.

Verschiedene Mittheilungen.

Internationales Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr. (Beiladung bedingungsweise zur Beförderung zugelassener Güter in Sammelwagen.) Das Centralamt für den internationalen Eisenbahntransport in Bern ist ersucht worden, bei einer etwaigen neuerlichen Revision der Bestimmungen des § 1 der Ausführungsbestimmungen zum internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr auf Beseitigung der Vorschrift hinzuarbeiten, dass allen im internationalen Verkehre nur bedingungsweise zur Beförderung zugelassenen Gegenständen besondere andere Gegenstände nicht umfassende Frachtbriefe beigegeben werden sollen, denn mit dieser Vorschrift sei die Zuladung z. B. von ordnungsmässig verpacktem chlorsauren Kali bei internationalen Transporten in Sammelwagen ausgeschlossen. Das genannte Centralamt hat dem Gesuchsteller empfohlen, zunächst die Versandtbahn um Abhilfe anzugehen, da durch die Vorschrift eines besonderen Frachtbriefes im internationalen Uebereinkommen die Beiladung der in der Anlage 1 behandelten Güter in Sammelwagen nicht verboten ist.

[Zeitschrift für den internationalen Eisenbahntransport 1896 Nr. 1, S. 50.]

— (Entschädigungspflicht der Eisenbahn bei verspäteter Ablieferung.) Das Centralamt für den internationalen Eisenbahntransport in Bern ist darauf aufmerksam gemacht worden, dass im internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahntransport eine Bestimmung über die Verantwortlichkeit der Eisenbahn für den Fall mangle, wenn eine Sendung, bezüglich welcher die Haftpflicht wegen der in der eigenthümlichen natürlichen Beschaffenheit des Gutes liegenden besonderen Gefahr gemäss Art. 31, Z. 4, grundsätzlich ausgeschlossen ist, verspätet, aber noch vor Ablauf der in Art. 33 angesetzten Frist und gleichzeitig beschädigt dem Empfänger abgeliefert worden und die Beschädigung auf die Verspätung zurückzuführen sei, wie dies z. B. bei Fischsendungen vorkommen könne. Dieser Fall ist nach Anschauung des genannten Centralamtes durch die Art. 39 und 40 geregelt. Die Eisenbahn haftet für den Schaden, welcher

aus der Versäumung der Lieferfrist entstanden ist, sofern sie nicht beweist, dass die Verspätung nicht von einem Ereignisse herrührt, welches sie weder herbeigeführt hat, noch abzuwenden vermochte (Art. 39). Nur ist die von der Eisenbahn zu leistende Vergütung in Art. 40 beim Nachweis eines Schadens auf höchstens den Betrag der ganzen Fracht und, wenn eine Declaration des Interesses an der Lieferung stattgefunden hat, auf den declarirten Betrag des Interesses beschränkt, sofern nicht die Vergütung des vollen Schadens im Sinne des Art. 41 verlangt werden kann. Die Verpflichtung der Eisenbahn zum Schadenersatz im Falle der Lieferfristversäumniss hat nichts gemein mit der im Art. 30 grundsätzlich festgestellten und durch Art. 31 für die daselbst speciell bezeichneten Fälle beschränkten Haftpflicht für Verlust, Minderung oder Beschädigung des Gutes.

[Zeitschrift für den internationalen Eisenbahntransport 1896 Nr. 1, S. 51.]

— (Ablieferung bahnlagernd gestellter Güter.) Eine Anfrage, ob die Eisenbahn verantwortlich gemacht werden könne für den dem Absender daraus entstandenen Schaden, dass eine „bahnlagernd" vorgeschriebene Sendung dem im Frachtbrief genannten Empfänger ausgeliefert worden sei, ohne dass dieser das Frachtbrief-Duplicat habe vorweisen können, hat das Centralamt für den internationalen Eisenbahntransport in Bern dahin beantwortet, dass die Auslieferung von bahnlagernd gestellten Gütern weder durch das internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr, noch durch die in Betracht kommenden internen Vorschriften an besondere Bedingungen geknüpft sei.

[Zeitschrift für den internationalen Eisenbahntransport 1896 Nr. 1, S. 51.]

Firmaprotokollirung. In dem Handelsregister des k. k. Handelsgerichtes Wien wurde am 21. April bei der Firma

„k. k. priv. Valsugana-Eisenbahn-Gesellschaft
italienisch:
I. R. Società privilegiata della ferrovia della Valsugana"

Luigi Barone Hippoliti als Verwaltungsrathsmitglied über Austritt gelöscht, dagegen wurden Antonio Tambosi, Bürgermeister in Trient, und Girolamo Dr. Waitz, Badehausbesitzer in Roncegno, als Verwaltungsrathsmitglieder mit der Functionsdauer bis zur nächsten Generalversammlung mit dem statutenmässigen Firmirungsrechte eingetragen.

— Vom k. k. Landes- als Handelsgericht Graz wird bekannt gemacht, dass die Eintragung der Firma:

„Murthalbahn Unzmarkt-Mauterndorf"

bezüglich der in Graz unter dieser Firma errichteten Actiengesellschaft im diesgerichtlichen Handelsregister für Gesellschaftsfirmen mit dem Beisatze verfügt worden ist, dass

1. die Statuten der Gesellschaft zufolge Erlasses des hohen k. k. Ministeriums des Innern vom 8. Februar 1896, Z. 3173, genehmigt wurden;
2. die Gesellschaft ihren Sitz in Graz hat;
3. der Zweck der Gesellschaft:
   a) die Erwerbung der bereits ausgeführten und in Betrieb gesetzten schmalspurigen Locomotiveisenbahn von der Station Unzmarkt der Kronprinz Rudolf-Bahn über Murau und Tamsweg nach Mauterndorf (Murthalbahn),
   b) der Bau und Betrieb von Schleppbahnen und Flügelbahnen zu einzelnen industriellen Etablissements, deren Errichtung im Sinne des § 4 der Concessionsurkunde von der Staatsverwaltung als im öffentlichen Interesse gelegen erkannt wird (§ 2 der Statuten), ist;
4. die Gesellschaft mit dem Tage der Eintragung derselben in das diesgerichtliche Handelsregister beginnt;
5. die Gesellschaft mit dem Ablaufe der Concessionsdauer der Bahn, sofern nicht nach den Bestimmungen des Handelsgesetzbuches oder in Folge früheren Erlöschens der Concession oder Einlösung der gesellschaftlichen Bahnlinie durch den Staat oder über einen von der k. k. Staatsverwaltung genehmigten Beschluss der Generalversammlung eine frühere Auflösung der Gesellschaft erfolgen sollte, endet;
6. das Gesellschaftscapital bis auf Weiteres 2,340.000 fl. beträgt, zerlegt in
   a) 2800 Stück auf den Ueberbringer lautende Prioritätsactien à 500 fl. mit einem Gesammtbetrage von 1,400.000 fl.,
   b) 1804 auf den Ueberbringer lautende Stammactien à 500 fl. mit einem Betrage von 902.000 und
   c) 380 Stück Antheilscheine solcher Stammactien à 100 fl. mit einem Betrage von 38.000 fl. (§ 9 der Statuten);
7. der Vorstand der Gesellschaft der Verwaltungsrath ist, welcher aus sieben Mitgliedern besteht, welche österreichische Staatsbürger sein und im Gebiete der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder ihren Wohnsitz haben müssen (§§ 32, 33 und 34 der Statuten);
8. für die ersten drei Geschäftsjahre nach §§ 6 und 35 der Statuten von der constituirenden Generalversammlung in den Verwaltungsrath die Herren
   a) vom steiermärkischen Landesausschusse als Besitzer der von ihm gezeichneten Prioritätsactien:
      Dr. Alexander Wannisch, Landesausschussbeisitzer in Graz,
   b) von der Gruppe der Prioritätsactienbesitzer:
      Edmund Graf Attems, Landeshauptmann,
      Dr. Josef Schmiderer, Landesausschussbeisitzer in Graz,
      Franz Graf Attems, Landesausschussbeisitzer in Graz;
   c) von der Gruppe der Stammactienbesitzer:
      Carl Sturmann, fürstlich Schwarzenbergischer Forstmeister in Murau,
      Dr. Leopold Link, Hof- und Gerichtsadvocat in Graz

   gewählt wurden, ausser einem von der k. k. Staatsverwaltung noch zu ernennenden Mitgliede des Verwaltungsrathes, dessen Anmeldung zur Eintragung später erfolgen wird;
9. die Firma der Gesellschaft „Murthalbahn Unzmarkt-Mauterndorf" lautet und in der Weise collectiv gezeichnet wird, dass unter die vorgedruckten oder von wem immer geschriebenen Worte: „Murthalbahn Unzmarkt-Mauterndorf" entweder:
   a) zwei Mitglieder des Verwaltungsrathes, oder
   b) ein Mitglied des Verwaltungsrathes und ein mit der Procura betrauter Beamter der Gesellschaft, letzterer mit einem die Procura andeutenden Zusatze, eigenhändig ihre Namen beisetzen (§ 4 der Statuten);
10. die öffentlichen Kundmachungen der Gesellschaft seitens des Präsidenten des Verwaltungsrathes oder dessen Stellvertreters rechtswirksam durch einmalige Einschaltung in der amtlichen Grazer Zeitung erfolgen.

Wien—Pottendorf—Wr.-Neustädter Bahn. (Generalversammlung.) Am 9. April wurde unter Vorsitz des Präsidenten des Verwaltungsrathes, k. k. Hofrath Adolf Ritter von Schreiner die 21. ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Wien—Pottendorf—Wr.-Neustädter Bahn abgehalten. Nach dem pro 1895 vorgelegten Geschäftsberichte wurde aus dem Seitens der Südbahn-Gesellschaft für den Betrieb der Gesellschaftsbahn entrichteten Pachtschilling von 550.000 fl. die Zahlung der Zinsen- und Amortisationsquote der gesellschaftlichen Prioritätenschuld, sowie die fünfpercentige Actiendividende bestritten und noch ein Ueberschuss von 1621 fl. erzielt, welcher nach dem von der Generalversammlung genehmigten Antrage des Verwaltungsrathes auf neue Rechnung vorgeschrieben wurde. Das ausscheidende Verwaltungsrathsmitglied Hofrath Ritter von Schreiner wurde wiedergewählt.

Personal-Nachrichten.

Seine k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 28. April d. J. dem Oberinspector der priv. Südbahn-Gesellschaft Maximilian Mauch anlässlich seiner Uebernahme in den bleibenden Ruhestand in Anerkennung seiner vieljährigen pflichttreuen Dienstleistung das Ritterkreuz des Franz Josef-Ordens allergnädigst zu verleihen geruht.

Seine k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 1. Mai d. J. dem Commandanten des österreichischen Barkschiffes „Esempio", Schiffer weiter Fahrt Aldebrando Petrina in Anerkennung seiner vieljährigen, erspriesslichen Berufsthätigkeit das goldene Verdienstkreuz mit der Krone allergnädigst zu verleihen geruht.

Seine k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 30. April dem Werkmanne der Oesterreichischen Staatsbahnen Stefan Hudkiewicz in Anerkennung seiner vieljährigen treuen und belobten Dienstleistung das silberne Verdienstkreuz allergnädigst zu verleihen geruht.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina, Theil II, Heft 2.

Einführung des Nachtrages I.

Mit 1. Juni 1896 tritt zu Theil II, Heft 2, vom 15. Mai 1896 der Nachtrag I in Wirksamkeit.

Derselbe enthält die Einbeziehung neuer Stationen, sowie verschiedene Aenderungen und Berichtigungen.

Wien, am 7. Mai 1896. [351]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen. Kgl. Ungarische Staatseisenbahnen. Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Aenderung des Einführungstermines des neuen directen Personentarifes.

Der laut Kundmachung vom 30. März 1896 im Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 36 vom 31. März 1896 zur Einführung ab 15. Mai 1896 bestimmte neue Tarif für den directen Personenverkehr zwischen Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen einerseits und Stationen der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen andererseits via Bruck a. d. L./Marchegg—Wien tritt erst mit 1. Juni 1896 in Wirksamkeit, und bleibt demnach der durch diesen neuen Tarif zur Aufhebung gelangende gleichnamige Tarif vom 1. Juli 1894 noch bis 31. Mai 1896 in Kraft.

Wien, am 6. Mai 1896. [352]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft.

Sistirung der Güteraufnahme für den Elbeumschlag in Aussig-Landungsplatz.

Da der Elbe-Umschlagsplatz in Aussig der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn wegen Hochwasser vom 4. Mai 1896 an bis auf Weiteres gesperrt ist, wurde die Güteraufnahme für diesen Umschlagsplatz sistirt, und werden die dahin rollenden Güter aufgehalten.

Teplitz, am 8. Mai 1896. [353]

Westungarisch-Oesterreichischer Eisenbahnverband.

Druckfehler-Berichtigung.

In dem mit 1. April 1896 in Kraft getretenen Tarife Theil II, Heft 4, des Westungarisch-Oesterreichischen Eisenbandverbandes auf Seite 7 in der Relation Budapest d. v., Budapest-Kelenföld, Ó-Buda-Filatorigát—Jablunkau wird der zufolge eines Druckfehlers mit 380 Heller bezifferte Frachtsatz der Classe II auf **420** Heller berichtigt.

Wien, am 8. Mai 1896. [354]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
zugleich im Namen der Verbands-Verwaltungen.

Ausnahmetarife für verschiedene Artikel im Verkehre zwischen den Stationen Görz, Monfalcone, Nabresina, Ronchi und Sagrado einerseits und Stationen der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn etc. andererseits.

Einführung des Nachtrages III.

Mit 1. Juni 1896 tritt der Nachtrag III zu den ab 1. Februar 1894 giltigen Ausnahmetarifen für verschiedene Artikel im Verkehre zwischen den Stationen Görz, Monfalcone, Nabresina, Ronchi und Sagrado einerseits und Stationen der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn etc. andererseits in Wirksamkeit.

Dieser Nachtrag enthält:

I. Ergänzung des Inhaltsverzeichnisses.
II. Aenderung des Ausnahmetarifes Nr. V für Chamotteerde etc.
III. Aufnahme der Station Gr.-Meseritsch in den Ausnahmetarifes Nr. XIX für Stärke und Stärkemehl aller Art.
IV. Ausnahmetarif Nr. XXIV für Garne der Pos. G-3 des Tarifes Theil I.
V. Aenderung von Stationsnamen.
VI. Ergänzung der Kilometer-Entfernungen.

Exemplare dieses Nachtrages können ab 16. Mai 1896 bei den Verbandsverwaltungen und am Wiener Südbahnhofe (Commercielle Direction) zum Preise von 10 Heller per Stück bezogen werden.

Wien, am 8. Mai 1896. [355]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Einführung des Nachtrages VII zu dem vom 1. Februar 1892 giltigen Tarife und den Tarifbestimmungen für den Transport von Personen und Reisegepäck.

Mit 1. Juni 1896 tritt der Nachtrag VII zum angeführten Tarife und der in demselben enthaltene Absatz 7, betreffend Aenderung von Tarifbestimmungen, erst mit 15. Juni 1896 in Kraft.

Dieser Nachtrag enthält:

1. Einführung von Saison-Fahrkarten in Heften à 40 Stück.
2. Einführung von Arbeiter-Wochenkarten.
3. Aenderung von Fahrpreisen.
4. Ergänzung von Stationstarifen.
5. Ergänzung der Zonenzeiger.
6. Ergänzung der Kilometerzeiger.
7. Aenderung von Tarifbestimmungen.
8. Berichtigungen.

Exemplare dieses Nachtrages werden demnächst im gesellschaftlichen Verkaufsbureau, I., Schwarzenbergplatz Nr. 3, bezogen werden können.

Wien, am 9. Mai 1896. [356]

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg	per 100 kg			
923	Böhmischen Nordbahn		Garne zum verweben	Kratzau	Zwickau i. B.	Aufgabe in beliebigen Mengen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis 31. December 1896	Sächsisch-Oesterreichischer Eisenbahnverband, Theil II, Heft 5	53 kr.	48 kr.	5 kr.	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Frachtbrief-Duplicate bis längstens Ende Februar 1897	
924	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		1. Eilgüter 2. Güter aller Art in geringeren Massen als in ganzen Wagenladungen, bei Aufgabe als Frachtgut 3. Güter aller Art in ganzen Wagenladungen, bei Aufgabe als Frachtgut	Rohrbach i. M. transito	Gross-Seelowitz bezw. vice versa	Beförderung der Sendungen mit von der Ursprungs- bis zur Bestimmungsstation directe lautenden Frachtbriefen; Einhaltung der für bezügliche Eil- und Frachtgüter ad 1 und 2 bei Beförderung in geringeren Mengen als in ganzen Wagenladungen und ad 3 bei Beförderung in ganzen Wagenladungen giltigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis 31. December 1896	Localtarife	Verschieden	1. 8 kr. 2. 5 kr. 3. 3 kr.	Verschieden	Im Kartirungswege		
925	Südbahn-Gesellschaft	K. k. österr. Staatsbahnen	Soda der Pos. S-48 der Güterclassification des Tarifes, Theil I, vom 1. Jänner 1893	Ebensee	Innsbruck	Bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Einhaltung der einschlägigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarife	166 Heller incl. Manipulationsgebühr	162 Heller incl. Manipulationsgebühr	4 Heller	Im Kartirungswege		
926	Buschtěhrader Eisenbahn		Dach- und Mauerziegel	Kaaden Brunnersdorf	Annathal Rothau	1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht der verwendeten Wagen. 2. Das Auf- und Abladen dieser Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localgütertarif, Theil II, vom 1. Juni 1887 nebst Nachträgen I bis V	Kreuzer ö. W. 22·7	16·0	6·7	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, vorzulegen bis längstens Ende Jänner 1897 bei der General-Direction der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn in Prag	Bei Nichteinhaltung auch nur einer der gestellten Bedingungen erlischt jeder Anspruch auf die Rückvergütung
					Unter-Graslitz				23·2	16·5	6·7			
					Ober-Graslitz				23·7	17·0	6·7			
					Klingenthal				24·5	17·8	6·7			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
Fortlaufende Nummer	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
927	Buschtěhrader Eisenbahn		Zeitungen in ganzen Ballen (Zeitungspackete) als Eilgut	Prag (Staatsbahnhof)	Karlsbad, Eger (B.E.B.), Kladno. Komotau (B.E.B.), Saaz (B.E.B.)	1. Abfertigung auf Gepäckschein, d. i. ohne Beibringung eines (Eilgut-) Frachtbriefes. 2. Jedes Zeitungspacket muss in einer conformen, leicht erkennbaren Umhüllung (Verpackung) mit deutlicher, vorher namhaft zu machender Adresse stets rechtzeitig, mindestens aber 15 Minuten vor Abgang des betreffenden Zuges an der Gepäckscasse aufgeliefert werden. 3. Die bezüglichen Frachtstücke dürfen keine Beischlüsse gleichen oder sonst dem Transport durch die Postanstalt vorbehaltenen Inhaltes mit der darauf ausgedrückten Bestimmung für andere Adressaten enthalten. und es hat der Absender für alle Folgen. welche wegen der etwaigen Nichtbeachtung der Bestimmungen betreffs der postzwangspflichtigen Güter durch denselben eintreten könnten, jederzeit aufzukommen. 4. Die entfallenden Transport- und Stempelgebühren sind stets sofort bei der Aufgabe zu entrichten; eine Aufnahmebescheinigung wird nicht ausgefertigt. 5. Eine Declaration des Interesses an der Lieferung ist nicht zulässig, und es wird für zufällige Verspätungen innerhalb der reglementmässig für Eilgut festgesetzten Lieferfrist bahnseits keine Haftung übernommen. 6. Eine Avisirung der Sendungen findet nicht statt; der Adressat hat für die Abnahme der Zeitungspackete in der Adressstation vorzusorgen. 7. Die Bestätigung des Empfanges ist nachträglich im Aviso- und Zustellungsbuche der Bestimmungsstation zu leisten	Vom 1. Juni 1896 bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1896	Localgütertarif. Theil II, vom 1. Juni 1887 nebst Nachträgen I bis V	Verschieden	Tarifmässige Frachtsätze für gewöhnliche Eilgüter, bezw. die auf Grund der auf Seite 122 des Tarifes. Theil I, der österr., ungar., bosnischen und herzegow. Eisenbahnen vom 1. Jänner 1893 unter II, b, 3, enthaltenen Bestimmungen sich ergebenden Frachtsätze, falls den daselbst normirten Bedingungen entsprochen ist		Im Kartirungswege		Im Falle der Beförderung der Zeitungspackete mit den Schnellzügen, bezw. mit dem Expresszuge 29 (letzteres blos nach Karlsbad) erhöhen sich die Frachtsätze um 50 pCt. Die mindeste Transportgebühr beträgt: a) Bei Beförderung mit den Schnellzügen, bezw. mit dem Expresszug (letzteres blos nach Karlsbad) . . . . . 30 kr. ö. W. per Sendung und b) bei Beförderung mit Personenzügen . . . . 20 kr. ö. W. per Sendung Ausserdem wird noch bei jeder Sendung die ärarische Gepäckschein-Stempelgebühr von je 5 kr. ö. W. (per Gepäckschein) eingehoben
928	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Güter des Specialtarifes 1	Nagy-Sáros		Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen: Aufrechthaltung der für den Specialtarif 1 allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverband, Nachtrag I vom 1. Juli 1895 zum Tarife Theil III, Heft 2, vom 1. Jänner 1895, bezw. Localtarife der betheiligten Verwaltungen	Heller			Im Kartirungswege		
					Bärn-Andersdorf				283	272	11			
					Domstadtl				285	272	13			
					Freudenthal				262	258	4			
					Friedland a. M.				272	264	8			
					Hennersdorf				261	258	3			
					Römerstadt				280	268	12			
					Stohl-Karlsdorf				275	264	11			
					Würbenthal				272	264	8			
					Erbersdorf				Bestehen keine directen Frachtsätze	254				
					Kriegsdorf					258				
					Niklasdorf					278				
					Röwersdorf					254				
					Skrochowitz-Braunsdorf					236				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
929	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn	Schiefertbon und Thonerde, lose oder in Säcken verpackt	Duby B. E. B.	Halbstadt St. E. G.	Aufgabe in ganzen Wagenladungen. Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der sonstigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1896	Localtarif	Besteht kein directer Frachtsatz	40 Kreuzer		Im Kartirungswege		Ausser dem nebenstehenden Frachtsatze gelangt für die Zurückung der Sendungen von den einzelnen Schächten nach der Station Duby noch eine Zurückungsgebühr von 3 kr. per 100 kg bei Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht der verwendeten Wagen zur Einhebung. Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten bewerkstelligen zu lassen
930	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Unbeladene Fahrzeuge der Serien I und II des gemeinsamen Tarifes. Theil I. Abschnitt C—X, welche in gedeckt gebauten Wagen durch die Seitentbüren a) verladen b) nicht verladen } werden können	In sämmtlichen Relationen des Localverkehres der pr. österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung ad a) für das von 10 zu 10 kg aufgerundete wirkliche Gewicht der Sendung; ad b) für das von 10 zn 10 kg aufgerundete wirkliche Gewicht, mindestens aber für **1200 kg** per Sendung. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarif		a) Frachtsätze für sperrige Güter; b) Frachtsätze der Normalclasse I		Im Kartirungswege		
931	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr. Nordwestbahn	Eisen und Stahl etc. der Pos. E—6 und 7 des Tarifes, Theil I. vom 1. Jänner 1893	Prag St.E.G. oder Oe.N.W.B. Prag St.E.G. Hrabovka transit oder vice versa Prag St.E.G. Prag St.E.G. Hrabovka transit oder vice versa	Olmütz St.E.G. Hohenstadt St.E.G.	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens a) 5.000 kg pro Frachtbrief und Wagen, b) 10.000 „ „ „ „ Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarif	Verschieden	kr. a) b) 69·0 52·0 70·0 53·0 57·7 48·4 58·7 49·4		Im Kartirungswege		Die Sendungen müssen zu Regiezwecken der k. k. österr. Staatsbahnen bestimmt sein und muss in den bezüglichen Frachtbriefen die k. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen oder eine Dienststelle der k. k. österr. Staatsbahnen als Aufgeber und Empfänger angeführt werden

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg	per 100 kg			
									Heller	Heller	Heller			
932	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Güter aller Art in Wagenladungen als Frachtgut	Nussdorf	Wien-Donauquai-Bahnhof oder umgekehrt	Frachtzahlung für mindestens 5000 kg	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1896	Gebühren-Tarif für die den Verkehr zwischen den Wiener Bahnhöfen vermittelnden Eisenbahnen	16	8	8	Im Kartirungswege		
						10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen			12	8	4			
			Güter des Special-Tarifes 1 als Frachtgut	Wien D.U.B. der K.F.N.B. transit					8	6	2			
				Wien Oe.N.W.B. transit					8	6	2			
			Sammelgüter als Frachtgut, bestehend aus: Glaswaaren der Pos. G—21, Schiefergriffel, Schieferstifte der Pos. S—18 und Rechentafeln (Schiefertafeln) der Pos. R—4 der Güter-Classification des Tarif-Theiles I; Porzellan, in Kisten verpackt, Klicker (Krinaner, Knicker, Glasschusser, Schusser, Märbel) der Pos. K—25 der Güter-Classification des Tarif-Theiles I; Eisenwaaren der Pos. E—6 und 7 der Güter-Classification des Tarif-Theiles I	Eger	Wien-Donauquai-Bahnhof mit directen Frachtbriefen nach Ungarn und darüber hinaus	Bei Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen		Localtarif	Verschieden	104 kr.				
									Kreuzer a) / b)	Kreuzer a) / b)	Kreuzer a) / b)			
933	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Papier der Pos. P—1 und 3 der Güter-Classification des Tarif-Theiles I	Linz	Wien I (K.E.B.)	Bei Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens a) 5.000 kg b) 10.000 " pro Frachtbrief und Wagen, sowie Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1896	Localtarif	67 / 63	51 / 49	16 / 14	Im Kartirungswege		
				Laakirchen					85 / 80	75 / 72	10 / 8			
				Aichberg-Steyrermühl					85 / 80	75 / 72	10 / 8			
				Timmelkam					88 / 83	79 / 75	8 / 8			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
934	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Zucker aller Art (Pos. Z—8 der Güterclassification des Tarif-Theiles I)	Kojetein	Bełz Lubaczów Rawa ruska Sokal	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 Kilogramm per Frachtbrief und Wagen	Bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis Ende December 1896	Ost-Nordwest-Oesterr. Eisenbahnverbandstarif, Theil II, Heft 5, vom 1. October 1892	Bestehen keine directen Frachtsätze	kr. 120 111 116 124		Im Kartirungswege		
935	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Eisenbahn Wien-Aspang	Schlackensand der Pos. E—20 der Güterclassification des Tarif-Theiles I als Frachtgut	Klein-Schwechat (E.W.A.)	Wien-Hauptzollamt	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens und Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1896	Tarif-Theil II der Wiener Verbindungsbahnen	Es besteht kein directer Frachtsatz	6·5 kr. ö. W.		Im Kartirungswege		Die für diese Transporte im Tarif-Theil II für die den Verkehr mit den Wiener Bahnhöfen vermittelnden Eisenbahnlinien vom 1. Mai 1894 auf Seite 6—7, Abschnitt III, Post 6, hinsichtlich der Güterabgabe in Wien-Hauptzollamt ausgesprochene Beschränkung wird hiemit aufgehoben
936	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Fensterglas und Glastafeln, ungeschliffene, aus der Pos. G—14 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Tarnów	Bortniki Buczacz Czernowitz Czerepkoutz Czortków Hadikfalva Hatna Kałusz Kopyczyńce Kolomea Stanislau Stryj Suczawa Orlo trs. Landesgrenze bei: Lupków Beskid Woronienka Zwardón	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1896	Localtarif	kr. 80 103 108 114 108 117 120 86 111 99 90 76 121 48 62 87 104 60	kr. 75 95 101 107 101 110 113 80 105 91 81 74 115 42 53 75 90 52	kr. 5 8 7 7 7 7 7 6 6 8 9 2 6 6 9 12 14 8	Im Kartirungswege		
937	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Holzwolle	Kimpolung	Brody (Bhf.) transit Husiatyn transit Podwołoczyska (Bhf.) trs. (mit der Bestimmung nach Russland) Nowosielitza (Bhf.) transit (mit der Bestimmung nach Russland und Rumänien)	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindest. 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der Tarifbestimmungen für den Oest.-Ungar.-Russischen Grenzverkehr	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1896	Tarif-Theil II, Heft 1, für den Oest.-Ungar.-Russischen Grenzverkehr	Bestehen keine directen Frachtsätze	kr. 79 73 86 72		Im Kartirungswege		
					Hatna transit	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindest. 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen		Localtarif	57 kr.	32 kr.	25 kr.			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg	per 100 kg			
938	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Südbahn-Gesellschaft	Eisen und Stahl der Pos. E—6 der Güterclassification des Oesterr.-Ungar. Tarif-Theiles I vom 1. Jänner 1893	Klagenfurt	Podnart-Kropp	Bei Aufgabe in jedem Gewichte	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1896	Localtarif der k. k. Oesterr. Staatsbahnen vom 1. Jänner 1896	58 kr.	41 kr.	17 kr.	Im Kartirungswege		
939	Südbahn-Gesellschaft	Königl. ungar. Staatseisenbahnen	Mehl	Ó-Buda Filatorigát	Hrastnigg Trifail	Bei Aufgabe von mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hiefür	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	240 Heller inclus. Mpg. u. Steuer		Im Kartirungswege		
940	Südbahn-Gesellschaft		Mahlproducte	Marburg	Leobersdorf transit	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen Sendungen müssen mit directen Frachtbriefen nach Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen zur Aufgabe gebracht werden	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarif	142 Heller	114 Heller	28 Heller	Im Kartirungswege		
				Kanizsa		Sendungen müssen mit directen Frachtbriefen nach Stationen der Strecken: Pottenbrunn incl. bis Lambach excl.; Linz bis Welleschin-Krumau excl.; St. Valentin bis Gaisbach-Wartberg; Wels bis Ried, Wels bis Schärding, dann nach nördlich von Klein-Reifling gelegenen Stationen bis Austetten und St. Valentin zur Aufgabe gebracht werden			132 Heller incl. ungar. Steuer	102 Heller incl. ungar. Steuer	30 Heller			
941	Kaschau-Oderberger Eisenbahn	Königl. Preussische Staatsbahnen	Quebrachoholz	Breslau O.S. Cosel-Oderhafen	Liptó Szt. Miklós	Zahlung der Fracht für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Im Uebrigen gelten die tarifarischen Bestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Ostdeutsch-ungarischer Eisenbahn-Verband		Pfennig 192 139		Im Kartirungswege		

1	2	3	4	5	5	6	7	8	9	10	11					12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)					Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg								
											Nachlass vom bestehenden Frachtsatze Markpfg. a	b	c					
942	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Holz, und zwar: a) des Ausnahmetarifes A, b) der Ausnahmetarife B und D, Abtheilung β, c) des Ausnahmetarifes C, Abtheilung β	laut Theil II. Heft 2, für den Norddeutschen Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina vom 15. Mai 1896	Wadowice	Altwasser	Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 800 metr. Tonnen (à 1000 kg). Ad a) Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Ad b) und c) Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Einhaltung der für die betreffenden Ausnahmetarife vorgesehenen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 15. Mai 1896 bis Ende December 1896	Theil II. Heft 2. für den Norddeutschen Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina vom 15. Mai 1896	Frachtsätze aus dem nebenbezeichneten Tarife	Verschieden	2	3	1			Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	Für Sendungen von Holz der Ausnahmetarife B, C und D, für welche die Frachtberechnung auf Grund der Frachtsätze der Abtheilung α erfolgt, finden die nebenstehenden Frachtbonificationen keine Anwendung. Die nebenbezifferten Frachtnachlässe werden aus den Gebührenantheilen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn getragen
					Beuthen O.S.						3	3	1					
					Borsigwerk						3	3	1					
					Breslau O.S.B.						2	3	1					
					Dittersbach						2	3	1					
					Eutritzsch						2	3	1					
					Gleiwitz						3	3	1					
					Görlitz						2	3	1					
					Gottesberg						2	3	1					
					Karf						3	3	1					
					Kattowitz						3	3	1					
					Königshütte O.S.						3	3	1					
					Leipzig E.B.						2	3	1					
					Ludwigsglück						3	3	1					
					Morgenroth						3	3	1					
					Potschappel						2	3	1					
					Ruda						3	3	1					
					Schoppinitz O.S.E.						2	2	—					
					Schoppinitz R.O.U.E.						3	3	1					
					Schwientochlowitz						3	3	1					
					Trotha						2	3	1					
					Vossowska						3	—	—					
					Waldenburg i. Schles. ob. Bahnhof						2	3	1					
					Waldenburg i. Schles. unt. Bahnhof						2	3	1					
					Zabrze						3	3	1					
					Zabrze Coaksanstalt						3	3	1					
											a	b	c	d	e			
		Holz, und zwar: a) des Ausnahmetarifes A, b) der Ausnahmetarife B und D, Abtheilung α, c) des Ausnahmetarifes C, Abtheilung α, d) der Ausnahmetarife B und D, Abtheilung β, e) des Ausnahmetarifes C, Abtheilung β	laut Theil II, Heft 2, für den Norddeutschen Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina vom 15. Mai 1896	Andrychau	Altwasser	Ad a), b) und c) Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Ad d) und e) Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen.					11	7	3	7	6			
					Beuthen O.S.						11	7	3	7	5			
					Borsigwerk						11	7	3	6	4			
					Breslau O.S.B.						11	7	3	7	6			
					Dittersbach						11	7	3	7	6			
					Eutritzsch						11	7	3	7	6			
					Gleiwitz						11	7	3	7	5			
					Görlitz						11	7	3	7	6			
					Gottesberg						11	7	3	7	6			
					Karf						11	7	3	7	5			
					Kattowitz						11	7	3	7	6			
					Königshütte O.S.						11	7	3	7	5			
					Leipzig E.B.						11	7	3	7	6			
					Ludwigsglück						11	7	3	6	4			
					Morgenroth						11	7	3	7	6			
					Potschappel						11	7	3	7	5			
					Ruda						11	7	3	7	5			
					Schoppinitz O.S.E.						11	7	3	5	3			
					Schoppinitz R.O.U.E.						11	7	3	6	4			
					Schwientochlowitz						11	7	3	7	5			
					Trotha						11	7	3	7	6			
					Vossowska						11	—	—	—	—			
					Waldenburg i. Schles. ob. Bahnhof						11	7	3	7	6			
					Waldenburg i. Schles. unt. Bahnhof						11	7	3	7	6			
					Zabrze						11	7	3	7	6			
					Zabrze Coaksanstalt						11	7	3	7	5			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
943	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Schwefelsäure	Hruschau	Angern	Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1896	Localtarif	65·2 kr.	57·2 kr.	8 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	
944	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Betheiligten Verwaltungen	Steinkohlentheer	Angern	Ratibor	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für einen Wagen und Frachtbrief. Einhaltung der für den Ostdeutsch-Oesterr. Eisenbahnverband giltigen allgemeinen und besonderen Bestimmungen	Bis zur Einführung im Tarifwege, längstens jedoch bis Ende December 1896	Ostdeutsch-Oesterreichischer Verbandsgütertarif, Theil II, Heft 1	Besteht kein directer Frachtsatz	77 Pfg.		Im Kartirungswege		
945	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Betheiligten Verwaltungen	Zweiachsige Cisternenwagen, auf eigenen Rädern laufend, im beiläufigen Gewichte von a) 9200 kg b) 8600 " c) 8200 "	Prag-Smichow (B.E.B.) transit	M.-Ostrau	Aufrechthaltung der für den Transport von Eisenbahnwagen (auf eigenen Rädern laufend) bestehenden allgemeinen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1896	Oesterreichischer Eisenbahnverband, Tarif-Theil II, Heft 1, vom 1. November 1894		a) 92 fl. per Wagen b) 89 " " " c) 87 " " "		Im Kartirungswege		
946	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Betheiligten Verwaltungen	Bronnholz	Saybusch-Zablocie Osielec Maków Friedrichshütte Jeleśnia Weg.-Górka Milówka Raycza Sól	Wien Nord- oder Staatsbahnhof	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 1750 metr. Tonnen (à 1000 kg)** Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Auf- und Abladen der Sendungen durch Parteiorgane	Vom 1. Juni 1896 bis Ende December 1896	Galizisch-Wiener Eisenbahnverband vom 1. Februar 1893	Kreuzer 43·2 52 50 44 45 45 45 46 47	37 46 44·9 39 40 40 40 40·5 41	6·2 6 5·1 5 5 5 5 5·5 6	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	
947	Buschtěhrader Eisenbahn	Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Glas der Pos. G—14 und Glaswaaren der Pos. G—20 der Güterclassification des ab 1. Jänner 1893 giltigen Tarifes, Theil I, der österreichischen, ungarischen, bosnischen und herzegowinischen Eisenbahnen als Frachtgut	Neusattl (B.E.B.) via Bubna	Brünn (St.E.G.)	1. Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen 2. Erfüllung der übrigen für diese Artikel allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1896	Tarif-Theil II, Heft 3 a, des Oesterreichischen Eisenbahnverbandes vom 1. Jänner 1888	134·5 kr. ö. W.	104·6 kr. ö. W.	29·9 kr. ö. W.	Im Kartirungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): von	Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): nach	Das Zugeständniss wird gemacht: bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Das Zugeständniss wird gemacht: und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
									kr.	kr.	kr.			
948	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**		Milch als Eilgut	Mühlfrann Hödnitz Possitz-Joslowitz Grussbach-Schönau Laa	Wien (St.E.G.)	Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1896	Localtarif, bezw. Anhang hiezu	80 80 80 74·9 72·1	72 72 72 72 72	8 8 8 2·9 0·1	Im Kartirungswege		
949	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**		Mauersteine und Schotter der Pos. S-58 der Güterclassification	Mannersdorf (L.B.)	Wien (St.E.G.)	Aufgabe in vollen Wagenladungen, bezw. Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Aufrechthaltung der sonstigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarif	9 kr.	8 kr.	1 kr.	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen haben die Parteien zu besorgen
950	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Oesterr. Nordwestbahn	a) Rübe b) Rübenschnitte, Rübenabfälle, Rübenschnittabfälle und Presslinge	Grussbach-Schönau (St.E.G.) oder vice versa	Schattau (Oe.N.W.B.)	Aufgabe in vollen Wagenladungen, Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Aufrechthaltung der sonstigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1896	Localtarif	Bestehen keine directen Frachtsätze	a) 14·5 kr. b) 13·7 kr.		Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen haben die Parteien zu besorgen

Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation: von	Bezeichnung der Relation: nach	Angabe der Berichtigung, beziehungsweise Umschreibung derselben	Bemerkungen
29	Nr. 51 vom 7. Mai 1896	908	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Kgl. Eisenbahn-Direction Kattowitz Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Mineralische Kohle	Redensblickschacht der Florentinegrube, Schwerinschacht der Florentinegrube, Schlesiengrube, cons. Matbildegrube, Königsbütte, sämmtlichen Schächten der Königsgrube, Hugoschacht der Gräfin Lauragrube, Richterschächte der Laurahüttengrube, Knoffschacht II, Maxgrube, Karolinegrube O.S.E., Waterloogrube, Ferdinandgrube, Myslowitz, Myslowitzgrube, Beatenglück, Hoym- und Redengrube, Czernitz, Charlottegrube	Stadlau	In der Rubrik 10 ist hinter den Worten: Bei einem Coursstande der österr. Banknoten 165 160 170 165 „Heller“ zu setzen	
30	Nr. 52 vom 9. Mai 1896	914	K.F.N.B.		Gusseiserne Wasserleitungsröhren	Mähr.-Ostrau und Schönbrunn	Pola	In der Rubrik 3 ist einzuschalten: „Betheiligten Verwaltungen“	

K. k. Oesterr. Staatsbahnen.

Lieferungs-Ausschreibung.

Die Lieferung der nachstehend angeführten Materialien für den Bedarf der k. k. Eisenbahn-Betriebsdirection Wien, und zwar:

240.000 kg Petroleum,
15.000 „ Fluid,
112.000 „ Mineralschmieröl für Maschinen | davon 72.000 kg dunkles
32.000 „ „ „ Wagen | „ 40.000 „ helles
64.000 „ Vaselin,
4.500 „ Staarschmiere,
300 „ Hartfett in Stangen und Blöcken,
3.500 „ Unschlitt und
3.000 „ Schmierseife,

ferner der Bedarf an den gleichnamigen Materialien der k. k. Eisenbahn-Betriebsdirectionen in Linz, Innsbruck, Villach, Triest, Pilsen, Prag, Olmütz, Krakau, Lemberg und Stanislau wird für die Zeit vom 1. Juli 1896 bis 30. Juni 1897 im Offertwege vergeben.

Nähere Angaben über die benöthigten Quantitäten und Materialgattungen sind aus den Offertformularien zu entnehmen, welche ebenso wie die allgemeinen und besonderen Lieferungsbedingnisse bei den betreffenden k. k. Eisenbahn-Betriebsdirectionen eingesehen, behoben oder gegen Einsendung des Porto bezogen werden können.

Die Offerten, zu deren Verfassung die hiezu aufgelegten Offertformularien benützt werden müssen, sind per Bogen mit einem 50 kr.-Stempel versehen, versiegelt und mit der Aufschrift: „Offert für Lieferung von Beleuchtungs- und Schmiermaterialien" bei der betreffenden k. k. Eisenbahn-Betriebsdirection bis längstens **30. Mai l. J., 12 Uhr Mittags,** einzubringen.

Die Preise sind franco einer Station der k. k. Oesterr. Staatsbahnen incl. aller Spesen zu notiren.

Die zu dem Offerte gehörigen Qualitätsmuster sind separat verpackt franco aller Spesen in einer zur Erprobung derselben hinreichenden Quantität beizustellen.

Die Lieferung sämmtlicher Artikel wird im Laufe des Jahres 1896/97 nach Massgabe des eintretenden Bedarfes auf Grund von Theilbestellungen zu bewerkstelligen sein.

Der Offerent hat das Recht, der am 30. Mai l. J. Nachmittags stattfindenden commissionellen Offerteröffnung persönlich beizuwohnen.

Den k. k. Eisenbahn-Betriebsdirectionen steht es frei, die Offerten rücksichtlich des ganzen offerirten Quantums oder nur eines Theiles desselben zu acceptiren oder ganz abzulehnen.

Offerten, welche nach dem obigen Termine eingebracht werden oder den Bestimmungen dieser Ausschreibung nicht entsprechen, bleiben unberücksichtigt.

Diese Lieferungs-Ausschreibung wird unter Einem auch Seitens jeder der Eingangs erwähnten k. k. Eisenbahn-Betriebsdirectionen für ihren Amtsbezirk in den betreffenden Provinz-Amtsblättern verlautbart.

Wien, am 10. Mai 1896.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

K. k. Eisenbahn-Betriebsdirection Prag.

Bau-Ausschreibung.

In der Station Beneschau der Linie Gmünd—Prag gelangt ein einstöckiges Aufnahms- und Restaurationsgebäude mit Veranda und angebauten ebenerdigen Nebengebäuden sammt Zugehör zur Ausführung, das bestehende Aufnahmsgebäude zur Adaptirung.

Die zu vergebenden Arbeiten bestehen in der completen Herstellung der in vollständig benützungsfähigem Zustande zu übergebenden Objecte.

Die Bauvergebung erfolgt gegen einen Pauschalbetrag, und es wird hiezu beigefügt, dass die Arbeiten unter den in den Plänen eingetragenen Normallinien, dann die sonstigen Arbeiten auf Nachmass auf Grund der zu offerirenden Einheitspreise entschädigt werden.

Die näheren Bestimmungen rücksichtlich der Bauvollendung der Arbeiten, dann jener für die Einbringung der Offerte, die Formularien der letzteren und der Preisliste für Arbeiten auf Nachmass, ferner die auf den Bau Bezug habenden Pläne, allgemeine und specielle Baubedingnisse, sowie die Baubeschreibung liegen in dem Bahnerhaltungs-Inspectorate der gefertigten k. k. Eisenbahn-Betriebsdirection Prag, Hybernergasse Nr. 1564/II auf, und kann dort während der Bureaustunden, d. i. an Wochentagen von 8 bis 3 Uhr, an Sonn- und Feiertagen von 9 bis 12 Uhr in dieselben Einsicht genommen werden.

Dortselbst werden auch alle etwa gewünschten Aufklärungen ertheilt und die vorbezeichneten Formularien für die Offerte und die Preisliste, dann die näheren Bestimmungen für die Einbringung der Offerte jedem Offerenten ausgefolgt. Die Offerte, welcher die Erlagsbestätigung der Directionscasse über das erlegte Vadium per 3800 fl. beizuschliessen ist, ist versiegelt und auf dem Couvert mit der Aufschrift „Offerte auf den Bau des Aufnahmsgebäudes in Beneschau" versehen, **bis 20. Mai l. J. um 12 Uhr Mittags** bei der gefertigten k. k Eisenbahn-Betriebsdirection einzureichen.

Die Offerenten bleiben bis zur Entscheidung der k. k. Eisenbahn-Betriebsdirection Prag mit ihrem Offerte im Worte. Im Erstehungsfalle hat das erlegte Vadium die Caution zu bilden. Zur Danachachtung wird ausdrücklich hervorgehoben, dass nur jene Offerenten bei der Offertverhandlung auf eine Berücksichtigung ihres Angebotes zählen können, welche in einer alle Zweifel ausschliessenden Weise ihre finanzielle und technische Leistungsfähigkeit bezüglich der soliden Ausführung der übernommenen Bauten darzuthun in der Lage sein werden.

Weiters wird darauf aufmerksam gemacht, dass Offerte, denen eine der als Bestandtheil derselben bezeichneten Beilagen mangelt, oder deren Einbringung ohne Erlag des Vadiums erfolgte, oder in denen eine gänzliche oder theilweise Aenderung der Offertgrundlagen angestrebt wird, als nicht eingelangt betrachtet werden.

Prag, am 2. Mai 1896.

K. k. Eisenbahn-Betriebsdirection Prag.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

Offert-Ausschreibung.

Für die Wiener Stadtbahn ist die **Lieferung und Aufstellung von eisernen Brücken** im allgemeinen öffentlichen Offertwege zu vergeben.

Die Lieferung umfasst Blech- und Fachwerksbrücken im Gesammtgewichte von rund 3600 Tonnen.

Das Materiale dieser Lieferung besteht aus weichem Martinflusseisen.

Die Vergebung erfolgt nach Einheitspreisen per 100 kg.

Die näheren Bestimmungen für die Einbringung der Angebote, sowie alle weiteren Behelfe und Bedingnisse liegen bei der k. k. Baudirection für die Wiener Stadtbahn in Wien, VI. Mariahilferstrasse Nr. 126, I. Stock, zur Einsicht auf.

Die bezüglichen Offerte müssen bis längstens 27. Mai l. J., 12 Uhr Mittags, im Einreichungsprotokolle der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen in Wien (XV. Bezirk, Administrationsgebäude) eingereicht werden.

Wien, im Mai 1896.

K. k. Baudirection für die Wiener Stadtbahn.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

Bau-Ausschreibung.

Auf der für Rechnung der Commission für Verkehrsanlagen in Wien herzustellenden Wiener Stadtbahn ist die Ausführung von Unterbauarbeiten in den Baulosen 16, 17 und 20 im Offertwege zu vergeben.

Die Bauvergebung erfolgt auf Nachmass gegen Einheitspreise, getrennt nach Losen.

Die annäherungsweisen Kosten betragen:

	fl. ö. W.
a) in dem 2·663 km langen Baulose 16 der Vorortelinie (von der Wagenfettfabrik in Breitensee bis zur Zeillergasse in Ottakring)	829.008
b) in dem 2·132 km langen Baulose 17 der Vorortelinie (von der Station Penzing der Linie Wien—Salzburg bis zur Wagenfettfabrik in Breitensee)	1,146.789
c) in dem 2·335 km langen Baulose 20 der Wienthallinie, bezw. Gürtellinie (von der Lobkowitzbrücke bis zur Wackenroder Brücke, bezw. von der Lobkowitzbrücke bis zur Wienflussübersetzung bei der Waltergasse)	969.566

Die näheren Bestimmungen für die Einbringung der Offerte, die Formulare hiefür, die Preislisten, die summarischen Kostenanschläge, die Bedingnisse und die Detailpläne sind bei der k. k. Baudirection für die Wiener Stadtbahn (VII. Bezirk, Mariahilferstrasse Nr. 126), dann ad a) und b) bei der k. k. Bauleitung der Wiener Stadtbahn, Section Vororte- und Donaustadtlinie (XV. Bezirk, Gerstnergasse Nr. 1), und ad c) bei der k. k. Bauleitung der Wiener Stadtbahn, Section Donaucanal- und Wienthallinie (IX. Bezirk, Waisenhausgasse Nr. 16), einzusehen.

Die bezüglichen Angebote sind versiegelt spätestens am 1. Juni 1896, 12 Uhr Mittags, bei der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen in Wien einzureichen.

Zur Danachachtung wird ausdrücklich hervorgehoben, dass nur jene Offerenten bei der Offertverhandlung auf eine Berücksichtigung ihres Angebotes zählen können, welche in einer alle Zweifel ausschliessenden Weise ihre finanzielle und technische Leistungsfähigkeit bezüglich der Durchführung der von ihnen zu übernehmenden Aufgabe darzuthun vermögen.

Offerte, bei welchen eine der als Bestandtheile derselben bezeichneten Beilagen von dem Aussteller des Offertes nicht unterschrieben wurde oder deren Einbringung vor Erlag des für das Los 16 fl. 41.500, dann für Los 17 fl. 57.000 und für Los 20 fl. 49.000 betragenden Vadiums erfolgte, ferner solche Offerte, in denen eine gänzliche oder theilweise Aenderung der Offertgrundlagen angestrebt wird, werden als nicht eingelangt betrachtet.

Wien, im Mai 1896.

K. k. Baudirection für die Wiener Stadtbahn.

(Nachdruck wird nicht bezahlt.)

SPEDITION.

Hervorragende Spediteure des In- und Auslandes.

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt im k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 54. Wien, 14. Mai 1896. IX. Jahrgang.

Die Korbweidencultur längs der österr. Eisenbahnen mit Ende 1894.

Mit Schluss des Jahres 1894 war der Stand der Weidencultur folgender:

a) einzelne Weiden . . . . 1,156.533 Stück
b) Reihenpflanzungen . . . . 3,540.970 m
c) geschlossene Bestände . . . . . 4,141.829 m²

und entfielen bei einer Länge von 14.359·8 km auf das Bahnkilometer 80·53 Stück Einzelnweiden, 246·58 m Reihenpflanzungen und 290 m² geschlossene Bestände. Werden nun sämmtliche Weidenbestände auf die Stückzahl reducirt und hiebei angenommen, dass ein Meter Reihenpflanzungen 1·3 Stück und 1 m² geschlossene Bestände 1·6 Stück entsprechen, so ergeben sich mit Ende 1894 folgende Zahlen:

		Stück
a) einzelne Weiden		1,156.533
b) Reihenpflanzungen	3,540.970 × 1·3 =	4,603.261
c) geschlossene Bestände	4,141.829 × 1·6 =	6,625.926
Zusammen		12,385.720

das ist 862·58 Stück auf ein Bahnkilometer. Der mit 12,385.720 ausgewiesene Gesammtbestand vertheilt sich auf die einzelnen Bahnen, wie folgt:

	Stück	pCt.
1. Kaiser Ferdinands-Nordbahn	1,093.591 =	70·28
2. K. k. Oesterr. Staatsbahnen	78.239 =	14·06
3. Buschtěhrader Eisenbahn	32.240 =	49·65
4. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	22.459 =	1·76
5. Böhmische Westbahn	17.152 =	21·84
6. Ostrau-Friedlander Bahn	12·747 =	31·69
7. Südbahn	10.613 =	0·86

Zu bemerken ist, dass jene Bahnen, welche weniger als 5000 Stück Weiden auszuweisen haben, hier nicht angeführt erscheinen. Da der Gesammtbestand der Weiden zu Ende des Jahres 1893 mit 11,398.918 Stück ausgewiesen wurde, so hat derselbe inclusive der Localbahnen im Jahre 1894 um 986.800 Stück zugenommen, das ist um 10·48 pCt.

Die Localbahnen weisen, auf Stücke reducirt, folgende Bestände aus:

	Stück
1. Kremsthalbahn	40.000
2. Böhmische Commercialbahnen	31.400
3. Mühlkreisbahn	15.200
4. Salzkammergut-Localbahn	7.850
5. Bozen-Meraner Bahn	6.140
6. Steyrthalbahn	2.200
Zusammen	102.790

Eine Verminderung des Bestandes hat sich ergeben namentlich bei der Oesterr. Nordwestbahn um 18.000 Stück. Bei den übrigen Bahnen hat sich der Bestand der Weidenculturen nicht wesentlich verändert.

Die Verminderung der Weidenbestände bei der Oesterr. Nordwestbahn ist dadurch begründet, dass in Folge der Einmündung der Reichenau-Solnitzer Localbahn und von Schleppbahnen grössere Weidenbestände beseitigt werden mussten.

Der Ertrag der Weidenculturen im Jahre 1894 beträgt für die zu Bahnzwecken verwendeten Weiden 6.797 fl. 45 kr.
für verkaufte Weiden . . . . 5.973 fl. 76 kr.
somit im Ganzen . . . . 12.771 fl. 21 kr.

Von diesem Betrage entfallen
1. auf Privatbahnen . . . . 7483 fl. 62 kr.
2. auf die in Oesterreich gelegenen Theilstrecken der fremden Staatsbahnen . . . . 6 fl. — kr.
3. auf die von der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen verwalteten Staatsbahnen . . . . 5281 fl. 59 kr.

Das Erträgniss der Weidenculturen bei den Localbahnen betrug 163 fl.

Das Gesammterträgniss hat sonach im Jahre 1894 bei den Privatbahnen um 1346 fl. 81 kr., d. i. um 13·46 pCt. abgenommen, dagegen bei den Oesterr. Staatsbahnen um 680 fl. 84 kr., d. i. um 6·8 pCt. zugenommen.

Wird ferner der mit 12,385.720 Stück ermittelte Gesammtweidenbestand auf das Flächenmass reducirt, so ergibt sich unter Berücksichtigung der Annahme, dass auf einem Quadratmeter 1·6 Weidenpflanzen wachsen, die gesuchte Fläche mit 7,741.075 m^2 gleich 77.410 Ar. Hieraus resultirt der Ertrag durchschnittlich mit 16·7 kr. für das Jahr 1894, während er im Vorjahre 18·8 kr. betrug, daher eine Abnahme um 2·1 kr. nachweist.

Für den gegenüber dem Jahre 1893 eingetretenen Rückgang ist der Grund theils in Missernten, theils in Folge der Einmündung neuerbauter Localbahnen in die mit Weidenbeständen bewachsenen Hauptbahnen, theils in der geringen Nachfrage um Weidenruthen für Handelszwecke zu suchen.

Die Verwendung der Weiden für Bahnzwecke blieb im Allgemeinen dieselbe, daher theils zu Neuanpflanzungen, lebenden Zäunen, Versicherung von Einschnitten und Böschungen, Uferschutzbauten, Schneehürden und Faschinen, sowie zum Anbinden der Obstbäume, Anfertigung von Schaufelstielen und zur Erzeugung von Korbflechtwaaren für Bahnzwecke u. s. w., mit welchen Arbeiten die Bahnbediensteten und ihre Familien betraut wurden.

Was insbesondere den Bestand der für Korbflechtarbeiten besserer Qualität geeigneten Weidensorten von Salix viminalis und Salix purpurea anbelangt, so ergab sich derselbe im Jahre 1894 wie folgt: Salix viminalis 1,710.515 Stück, Salix purpurea 604.849 Stück. Der Bestand der edleren Weidensorten betrug sohin 19·2 pCt. des Gesammtbestandes, gegen 25·24 pCt. im Vorjahre, und hat demnach um 6·22 abgenommen.

Schliesslich ist zu bemerken, dass sich ein Einfluss der Seitens des k. k. Ackerbauministeriums im Jahre 1892 getroffenen Verfügung zu Gunsten der Zunahme der Weidenculturen, bezw. des Erträgnisses derselben noch nicht bemerkbar gemacht hat.

[Vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 48 vom 25. April 1895.]

Neue Verfrachtungsbedingungen der Oesterreichischen Nordwest-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Mit Giltigkeit vom 1. April 1896 sind bei der Oesterreichischen Nordwest-Dampfschiffahrts-Gesellschaft neue Verfrachtungsbedingungen unter Aufhebung der bisherigen Bestimmungen vom 1. Jänner 1892 und der dazu erlassenen Nachträge I und II in Kraft getreten.

Dieselben regeln in umfassender Weise das ganze Verfrachtungsgeschäft der Gesellschaft und enthalten eingehende Anordnungen über die Geltung der neuen Bestimmungen, über den Ladeschein und über unrichtige Angaben in demselben, über die Zoll- und Steuervorschriften, über die Beladung, und zwar über den Ort der Beladung bei Verfrachtung des Schiffes im Ganzen, über die Anzeige der Ladebereitschaft, über die Ladezeit bei Verfrachtung des Schiffes im Ganzen, über die Ueberliegezeit, über die Berechnung des Ueberliegegeldes, über die Ueberschreitung der Lade- und Ueberliegezeit, über den Lieferungsverzug des Absenders, über das Rücktrittsrecht des Absenders, über die Wiederausladung der Güter, über die Ladezeit für Theilladungen, über die Ladezeit für Stückgüter unter 10.000 kg, über den Ladeplatz bei Theilladungen und Stückgütern, über die Arbeitsleistung bei der Beladung, über die Aenderung der Art der Güter, über die Umladung, über aussergewöhnliche Kosten bei der Beladung, über Bescheinigungen bei der Abnahme, über Uebergabe und Uebernahme der Güter, über die wasserstandsgemässe Beladung, über ungefähre Mengen, über bedingungsweise zu befördernde Güter, über die Verpflichtungen des Absenders, betreffend die Bezeichnung und Verpackung der Güter; über die Beförderung und die Behandlung des Gutes während derselben; über die Ablieferung, und zwar über die Ankunftsanzeige, über den Entlöschungsort bei Verfrachtung des Schiffes im Ganzen, über die Anzeige der Löschbereitschaft, über die Löschzeit bei Verfrachtung des Schiffes im Ganzen, über die Ueberliegezeit und das Ueberliegegeld, über die Ueberschreitung der Lösch- und Ueberliegezeit, über die Ueberschreitung der Wartezeit, über die Löschzeit für Theilladungen, über die Löschzeit für Stückgüter unter 10.000 kg, über den Löschplatz bei Theilladungen und Stückgütern, über die Arbeitsleistung bei der Entlöschung, über die Löschzeit bei Ableichterungen, über die gemeinsame Löschzeit, über aussergewöhnliche Kosten bei der Entlöschung, über Bescheinigungen bei der Ablieferung, über die Reihenfolge bei der Ablieferung, über die Empfangnahme der Güter am Ablieferungsorte, über die Empfangsbescheinigung, über den Berechtigungsausweis des Empfängers, über nachträgliche Anweisungen des Absenders, über Abänderung der Ablieferungsorte, über den Ladungsüberschuss, über den Ladungsabgang, über das Verfahren bei Ablieferungshindernissen; über die Berechnung und Zahlung von Fracht, Nebengebühren und Auslagen, und zwar über die Berechnung der Fracht- und Nebengebühren im Allgemeinen; über die Zahlung von Fracht, Nebengebühren und Auslagen, über Nachnahme und Nachnahmeprovision, über das Pfandrecht der Gesellschaft; über deren Haftpflicht, und zwar über die Haftpflicht im Allgemeinen, über die Beschränkung der Haftpflicht, über die Zeitdauer der Haftpflicht, über den Geldwerth der Haftung, über die Haftung für Lieferzeit, über die Haftung für Zölle und über die Haftung für Lagergüter; über das Verfahren bei Verlust- oder Beschädigungsfällen, über das Schiedsgericht bei Streitigkeiten zwischen dem Absender oder Empfänger und der Gesellschaft, über die Aufhebung des Frachtvertrages, über die zeitweilige Unterbrechung der Beförderung, über die Haferei, über die Versicherung durch die Gesellschaft; den Schluss bilden besondere Bestimmungen über die Abnahme und Ablieferung von Gütern und die Anordnungen über die Abänderung der Verfrachtungsbedingungen.

Die Verfrachtungsbedingungen sind in Dresden bei Johannes Pässler in Druck erschienen und um 50 Pfg. käuflich. Aenderungen derselben werden, sowie Nachträge unter Anderem auch in der Wiener und Prager Zeitung kundgemacht und gelten für alle von der Zeit dieser

Bekanntmachung an abzuschliessenden Frachtverträge für beide Theile als verbindlich.

Nebst den allgemeinen Verfrachtungsbedingungen wurden ferners neu erstellt:

Besondere Verfrachtungsbedingungen für Eilgüter; weitere Anlagen derselben bilden

A. Bestimmungen für die Berechnung der Nebengebühren, als Ein- und Ausladekosten, Kosten für die Ueberführung in Schuten und Schleusengeld, aussergewöhnliche Kosten bei der Abnahme oder Ablieferung der Güter, Nacht- und Sonntagsarbeit, Zu- und Abrollgeld, Liegegeld, Ufer-, Quai- und Krahngeld, Wiegegeld und Zählgebühr, statistische Gebühren und Zollabfertigungskosten, Provision für Nachnahmen und Zollauslagen, Kosten der Ausbesserung und sonstigen Behandlung des Gutes, Hafereikosten, Stempelgebühren, Wagenstandsgeld, Schlepplöhne in Hamburg und Altona, Lagergeld und das Hafengeld;

B. besondere Bestimmungen und Tarife für die Abnahme, Ablieferung und Lagerung von Gütern in Hamburg, Harburg und Altona, und zwar betreffend die Abnahme und Ablieferung mittelst Elbschiffes, die Erlaubnissscheine des Hafenmeisters, die Abnahme und Ablieferung mit Schuten durch die Gesellschaft, die Anlieferung und Abnahme mittelst Schuten durch Absender oder Empfänger, die Nacht- und Sonntagsarbeit, die Bemänglungen bei der Ablieferung an Seeschiffe, die Abnahme von Wolle, Baumwolle, Rohjute u. dgl., das Quai-, Schleusen- und Hafengeld, die Giltigkeitsdauer der Uebernahmeverpflichtung der Gesellschaft, die Löschzeit für Stückgüter, die Lagerung von Gütern in den Schuppen der Gesellschaft und die Zahlungspflicht des Empfängers für Nebengebühren;

C. die Bedingungen für die Versicherung der Güter durch die Gesellschaft;

D. ein Verzeichniss der Geschäftsstellen der Gesellschaft (darunter in Oesterreich die Station Prag-Karolinenthal für den Bezirk von Prag bis einschliesslich Raudnitz, die commercielle Agentur in Prag, die Station Aussig für den Bezirk von Raudnitz bis einschliesslich Nestomitz, die Station Tetschen für den Bezirk ab Nestomitz bis ausschliesslich Laube und die commercielle Agentur in Laube);

E. ein kilometrischer Entfernungszeiger von Prag bis Hamburg, endlich

F. die Bestimmungen über Haferei.

Inland.

Parlamentarisches.

Die in der 489. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 7. Mai von den Abgeordneten Dr. Fux und Genossen in Angelegenheit des Localbahngesetzes überreichte Interpellation lautet:

In allen Kronländern haben nach mannigfachen Verhandlungen mit der Regierung Beschlussfassungen über die Sicherstellung von Localbahnen stattgefunden. Zum Theil haben die betreffenden Landesvertretungen für ihre Beitragsleistung die im Jahre 1896 erfolgende verfassungsmässige Sicherstellung zur Voraussetzung.

Die Bevölkerung in allen Kronländern erwartet daher mit Spannung das Erscheinen der bezüglichen Regierungsvorlage.

Da nun bis zu den Pfingstfeiertagen nur mehr wenige Sitzungstage zur Verfügung stehen, die erwartete Localbahnvorlage dem Abgeordnetenhause aber bisher nicht vorligt, so stellen die Gefertigten die Anfrage:

„Gedenkt die Regierung in den nächsten Tagen die Vorlage über die im Jahre 1896 verfassungsmässig sicherzustellenden Localbahnen dem Hause vorzulegen?"

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Oesterr. Nordwestbahn. (Linie Wien—Tetschen: Herstellung einer Sicherungsanlage in der Station Mähr.-Budwitz.) Das Project für die Herstellung einer Sicherungsanlage in der Station Mähr.-Budwitz anlässlich der Einmündung der Localbahn Mähr.-Budwitz—Jamnitz wurde zur Ausführung genehmigt. [15. April, H.-M.-Z. 3678.]

— (Zubau an das Aufnahmsgebäude in der Station Leština.) Dem Projecte für den Zubau eines Wartesaales an das Aufnahmsgebäude in der Station Leština und für die Vermehrung der Dienstwohnungen ebendort wurde der Bauconsens ertheilt. [16. März, E.-M.-Z. 3695/I.]

— (Heizanlage für eine Kanzleihütte in Mähr.-Budwitz.) In der Station Mähr.-Budwitz wird in der Kanzleihütte der Firma Jos. Silberstern & Söhne eine Heizanlage hergestellt. [4. April, Z. 3049/I.]

— (Linie Trautenau—Freiheit: Erweiterung des Wächterhauses in der Station Trübenwasser.) Für die Erweiterung des doppelten Wächterhauses Nr. 4 F in der Station Trübenwasser wurde der Bauconsens ertheilt. [24. März, E.-M.-Z. 3899/I.]

Südnorddeutsche Verbindungsbahn. (Linie Pardubitz — Seidenberg: Wagenkastenaufstellung in Reichenberg.) In der Station Reichenberg wird beim Frachtenaufgabsmagazin Nr. 2 ein Wagenkasten für die Einlagerung feuergefährlicher Güter aufgestellt. [24. April, Z. 1109/I.]

— (Auswechslung von Holzbrücken gegen Eisenconstructionen.) Die Projecte für die Auswechslung der Holzbrücken in km 17·9 18·0 und 26·4/5 der Linie Pardubitz—Seidenberg wurden zur Ausführung genehmigt. [22. April, E.-M.-Z. 2600/I.]

— (Linie Eisenbrod—Tannwald: Herstellung eines gedeckten Warteraumes in der Station Plaw.) In der Haltestelle Plaw wird ein gedeckter Warteraum nebst Verlegung und Umbau des daselbst befindlichen Nebengebäudes hergestellt. [16. März, E.-M.-Z. 3521/I.]

Localbahn Deutschbrod-Humpoletz. (Vergrösserung des Aufnahmsgebäudes in der Station Humpoletz.) Das Project für die Vergrösserung des Aufnahmsgebäudes in der Station Humpoletz wurde zur Ausführung genehmigt. [16. März, E.-M.-Z. 3898/I.]

Bukowinaer Localbahnen. (Locomotivremise in der Station Russ-Moldawitza: Localcommission.) Die k. k. Landesregierung in Czernowitz hat hinsichtlich des von der Actiengesellschaft Bukowinaer Localbahnen auszuführenden Projectes für die Errichtung eines Heizhauses in der Station Russ-Moldawitza die politische Begehung auf den 15. Mai anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Bezirkshauptmann Carl Freiherr v. Wolfarth betraut. [E.-M.-Z. 4140.]

Wiener Tramway-Gesellschaft. (Umlegung der Tramwaygeleise in der Hernalser Hauptstrasse: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Wien hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes der Wiener Tramway-Gesellschaft für die Umlegung der Tramwaygeleise in der Hernalser Hauptstrasse aus Anlass der Erbauung der Strassenbrücke nächst der Station Hernals der Vorortelinie der Wiener Stadtbahnen auf den 15. Mai anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Bezirkscommissär Hans Hruschka betraut. [G.-I.-Z. 8387.]

Rollbahn des Alfred Freiherrn Wrazda von Kunnwald in Pullitz. (Anordnung der politischen Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Brünn hat hinsichtlich des vom Bauunternehmer Eduard Fiala in Prag vorgelegten Projectes für eine Rollbahn mit animalischem Betriebe in Pullitz behufs Verführung von Holzmaterialien aus dem Reviere „Kupa" nach Pullitz die politische Begehung auf den 16. Mai anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Bezirkscommissär Martin Frič betraut. [G.-I.-Z. 8112.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Oesterr. Nordwestbahn. (Einstellung von drei Biertransportwagen und eines Reservoirwagens für Mineralöltransporte.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die von der Oesterr. Nordwestbahn vorgelegten Typenpläne für zwei Biertransportwagen mit Bremse und eines solchen Wagens ohne Bremse, welche die Brauerei Eckelmann & Wolfrum in Gross-Priesen a. d. Elbe in den gesellschaftlichen Fahrpark einzustellen beabsichtigt, genehmigt. Desgleichen wurde die von der Firma Kind & Herglotz in Aussig a. d. Elbe beabsichtigte Einstellung eines für Mineralöltransporte bestimmten Reservoirwagens mit Bremse, welcher nach den mit dem Erlasse des k. k. Handelsministeriums vom 14. November 1893, Z. 60.192, genehmigten Typenplänen in der Maschinenfabrik Märky, Bromovsky & Schulz in Adamsthal erbaut werden soll, genehmigt. [Z. 3732.]

Localbahnen Spielfeld-Radkersburg und Radkersburg-Luttenberg. (Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit.) Auf Grund der am 10. und 11. April abgehaltenen Localcommission hat das k. k. Eisenbahnministerium die Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit von 25 km auf 30 km per Stunde auf den Localbahnen Spielfeld-Radkersburg und Radkersburg-Luttenberg genehmigt. [E.-M.-Z. 3730.]

Rollbahn Castelbek-Golsaun. (Locomotivprüfung.) Am 8. April fand in Castelbek im Sinne der Bestimmungen der Eisenbahn-Betriebsordnung die technisch-polizeiliche Prüfung der für die Rollbahn Castelbek-Golsaun bestimmten Tenderlocomotive statt, welche in der Locomotivfabrik Krauss & Comp., Actiengesellschaft in München, erbaut wurde und mit der Fabriksnummer 1623 versehen ist. Der Locomotivkessel hat laut Certificat die gesetzliche Probe anstandslos bestanden. Die Maschine hat im Ganzen zwei Achsen, von denen die zweite Triebachse und die erste Kuppelachse ist; dieselbe hat ferner aussenliegende horizontale Cylinder, innenliegende Frames, die Steuerung zeigt die Construction Stephenson, ist aussenliegend, und geschieht die Umsteuerung mittelst Hebel. Das Kesselgewicht wird durch drei Federn auf die Achsen übertragen. Der Kessel ist mit einer vollständigen Armatur ausgerüstet, und ist die Locomotive noch versehen mit einem Injector, einer Pumpe, cylindrischem Rauchfang, Funkensieb, Bahnräumer und Wurfbremse. Die Spurweite beträgt 0·72 m und das Totalgewicht der Maschine in ausgerüstetem Zustande 6·5 t. Bei der Probefahrt wurde eine maximale Geschwindigkeit von 15 km per Stunde erreicht. Mit Rücksicht auf das durchwegs günstige Ergebniss dieser technisch-polizeilichen Prüfung obwaltete kein Anstand, dass die vorbeschriebene Maschine für den Schleppbahndienst auf der genannten Rollbahn verwendet werde, wovon der Eigenthümer der Rollbahn, Bauunternehmer Anton Guschelbauer, verständigt wurde. [Z. 4553/I.]

Nachrichten aus Ungarn.

Eisenbahnprojecte. (Ertheilung von Vorconcessionen.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat den Nachbenannten die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten im Sinne der bestehenden Normen für nachfolgend bezeichnete Eisenbahnlinien ertheilt:

1. Mit Erlass vom 13. April, Z. 19.054. dem k. und k. Kämmerer Ludwig Baron Ožegović, Einwohner von Gušćerovac, und Consorten für eine von der Station Károlyváros (Karlstadt) der südlichen Hauptlinie Budapest—Dombovár—Zágráb (Agram)—Fiume der kgl. Ungarischen Staatsbahnen abzweigende, über Turán, Kruzok, Veljun, Blagaj, Sluin, Rakovica, Drežnik, Petrovoselo, Baljevac, Zavalje, Nebljinje, Lapak-Dolnji, Boričevac, Suvaja, Srb, Kalderma und die Gemarkung der Gemeinde Drenovac bis zur croatisch-dalmatinischen Landesgrenze nächst Knin führende normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.
2. Mit Erlass vom 13. April, Z. 21.625, dem Grossgrundbesitzer Theodor Béldi de Uzon in Bodolai und Consorten für eine von der Endstation Kézdi-Vásárhely der im Betriebe der kgl. Ungarischen Staatsbahnen stehenden Localbahn Brassó (Kronstadt)—Kézdi-Vásárhely abzweigende, über Oroszfalu, Sárfalva, Nyujtód-Semhény und die Gemarkung der Gemeinde Bereczk durch das Ojtozthal bis in den Bereich des Ojtoz-Passes, eventuell über Sósmezö bis zur ungarisch-rumänischen Landesgrenze zum seinerzeitigen Anschlusse an das rumänische Eisenbahnbetriebsnetz führende normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.

Untergrundbahn mit elektrischem Betriebe in Budapest. (Eröffnung des Betriebes.) Die Budapester Untergrundbahn mit elektrischem Betriebe (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 46) wurde am 2. Mai dem Verkehre übergeben. Die ersten Züge werden von den beiden Endstationen um 6 Uhr Früh (die letzten um 11 Uhr Abends) abgelassen und folgen einander bei normalen Verkehrsverhältnissen in fünf, bei grösserem Andrange in drei Minuten. Die Baupläne der vom Director der Budapester Stadtbahn für Strasseneisenbahnen mit elektrischem Betriebe projectirten Untergrundbahn wurden vom Oberingenieur der Gesellschaft Adolf Wörner, die maschinellen Anlagen vom Oberingenieur der Firma Siemens & Halske, Baurath Heinrich Schwieger entworfen und ausgearbeitet und der Bau vom Bauunternehmer Robert Wünsch ausgeführt. Der Bau nahm ein effectives Capital von 3,600.000 fl. in Anspruch, die Concessionsdauer ist mit 90 Jahren bemessen.

Königl. Ungarische Staatsbahnen. (Ergebnisse des Personenverkehres im Betriebsjahre 1895.) Dem officiellen Ausweise über die Resultate des Personenverkehres im Betriebsjahre 1895 zufolge wurden auf den Linien der Staatsbahnen befördert 34,328.039 Reisende — hievon entfallen auf den Nachbarverkehr 19,937.083 — demnach um 1,347.740 Reisende = 4 pCt. mehr als im Vorjahre. Von dieser Vermehrung kommen auf den Nachbarverkehr 803.371 Reisende. Die Einnahme betrug nach Abzug der Transportsteuer und des Stempels — unter welchem Titel fl. 4,213.000 an die Staatscasse abgeführt wurden — fl. 19,740.341, oder um fl. 301.361 = 1·6 pCt. mehr als im Jahre 1894.

— (Investitionen im Betriebsjahre 1895.) Dem officiellen Ausweise zufolge über die im Laufe des Betriebsjahres 1895 zu Gunsten der kgl. Ungarischen Staatsbahnen vorgenommenen Investitionen betrugen die Kosten derselben auf ihren sämmtlichen Linien für Materialien und Inventargegenstände fl. 29,155.151. Von dieser Summe entfallen fl. 27,788.445 = 95·3 Percent auf Anschaffungen im Inlande, und nur 1,366.666 = 4·7 pCt. gingen nach dem Auslande. Der Werth der inländischen Anschaffungen hat sich im Vergleiche zum Jahre 1894 gehoben, da in diesem Jahre die inländischen Anschaffungen 92·06 pCt. des ganzen verausgabten Betrages von fl. 28,996.200 repräsentirten.

— (Eröffnung der Haltestelle Batta für den Güterverkehr in Wagenladungen.) Die Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen verlautbart, dass die auf der Hauptlinie Budapest—Érd—Dombovár—Gyékenyes—Zágráb (Agram)—Fiume zwischen den Stationen Érd und Ercsi gelegene Haltestelle Batta am 15. April für den Güterverkehr in Wagenladungen eröffnet wurde. Die Bestellung der Waggons, sowie die Aufgabe, Auslösung und Verrechnung erfolgt auf der Station Érd.

— (Einführung von ermässigten Tour- und Retourkarten im Nachbarverkehre grösserer Provinzstädte.) Die Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen verlautbart, dass im Nachbarverkehre grösserer Provinzstädte den bisherigen Tarifen gegenüber entsprechend ermässigte Tour- und Retourkarten II. und III. Classe zur Ausgabe gelangen.

Ausland.

Preussen. (Vorarbeiten für eine Nebeneisenbahn von Bergedorf nach Geesthacht.) Der Vereinigten Eisenbahnbau- und Betriebsgesellschaft in Berlin ist die Erlaubniss zur Vornahme allgemeiner Vorarbeiten für eine vollspurige Nebeneisenbahn von Bergedorf nach Geesthacht bezüglich des preussischen Staatsgebietes ertheilt worden.

Frankreich. (Betriebsergebnisse der französischen Eisenbahnen im Jahre 1895.) Die Staatsbahnen, wie früher 2761 km lang, trugen 41,204.500 Frcs., um 1,540.954 Frcs. mehr wie im Jahre 1894, d. i. per Kilometer 14.924 Frcs. (+ 558 Frcs.). Die Privat-Hauptbahnen, zusammen 32.573 km (+ 53 km gegenüber 1894) lang, trugen 1.189,329.779 Frcs. (+ 28,355.986 Frcs.), was per Kilometer 36.573 Frcs. (+ 624 Frcs.) ausmacht. Das Erträgniss der 813 km langen Localbahnen belief sich auf 8,718.982 Frcs. (+ 176.319 Frcs.), sohin per Kilometer auf 10.724 Frcs. (+ 217 Frcs.). Die 342 km Kleinbahnen trugen 1,305.012 Frcs. (+ 88.595 Frcs.), d. i. per Kilometer 3816 Frcs. (+ 38 Frcs.). Das Gesammtergebniss ist demnach nachstehendes: Länge 36.489 km (+ 53 km), Gesammterträgniss 1.240,568.273 Frcs. (+ 29,809.216 Frcs.), Erträgniss per Kilometer 34.048 Frcs. (+ 593 Frcs.).

Schiffahrt.

Erste Donau - Dampfschiffahrts - Gesellschaft. (Einführung eines neu erstellten Fahrplanes für den Budapester Localverkehr mit Rücksicht auf die durch die Millenniums-Ausstellung geschaffenen geänderten Verhältnisse.) Die Budapester Betriebsdirection der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft verlautbart, dass im Budapester Localverkehre ein neuer Fahrplan mit 1. Mai in Kraft getreten ist, zu dessen Durchführung eine der bisherigen gegenüber grössere Anzahl von Schiffen in Verkehr gesetzt wurde. Der neue Fahrplan bietet auch in formeller Beziehung eine Neuerung, indem er die Fahrzeiten für jede Localstation ziffermässig ersichtlich macht und ferner — mit Rücksicht auf die zur Millenniums-Ausstellung erwarteten Fremden — ausser der ungarischen und deutschen Sprache auch französisch und englisch textirt ist.

— (Ausgabe von besonders ermässigten Tour- und Retourkarten in der Relation Budapest—Wien.) Die Budapester Betriebsdirection der Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft verlautbart, dass als Neuerung die Ausgabe von ungemein billigen Tour- und Retourkarten Wien—Budapest, giltig zur Thalfahrt mit dem täglich um 7 Uhr Früh ab Wien-Weissgärber und Wien-Praterquai nach Budapest fahrenden Postdampfer und zur Rückfahrt mit allen Zügen der kgl. Ungarischen Staatsbahnen nach Wien-Staatsbahnhof oder Wien-Nordbahnhof zur Einführung gelangt ist. Die Karten haben 14tägige Giltigkeit und überdies auf der Schiffsstrecke 25 kg Freigepäck-Anspruch. Ab 1. Mai verkehren die Postdamfer ab Gönyö direct in Eilfahrt ohne Berührung der Zwischenstationen bis Budapest, während ein zweiter Dampfer die Berührung der Stationen ab Gönyö bis Budapest übernimmt, derart, dass die Wiener und Pressburger Passagiere bereits um 6 Uhr Abends in Budapest eintreffen können.

— (Ausgabe ermässigter Rückfahrkarten nach Wien [Nordwestbahnhof] im Anschlusse an die besonders ermässigten combinirten Rückfahrkarten Wien—Budapest.) In der Zeit vom 15. Mai bis 15. September gelangen in Aussig, Časlau, Deutschbrod, Iglau, Jungbunzlau, Königgrätz, Kolin, Leitmeritz-Stadt, Prag Oe.N.W.B., Reichenberg, Sedletz-Kuttenberg, Tetschen, Znaim besonders ermässigte Rückfahrkarten nach Wien mit 21tägiger Giltigkeit zur Ausgabe, und zwar bei gleichzeitiger Lösung der billigen Rückfahrkarten Wien—Budapest Thalfahrt mit den täglich verkehrenden Salondampfern der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft, Rückfahrt mit den Zügen der kgl. Ungarischen Staatsbahnen nach Wahl via Marchegg oder Bruck a. d. L. nach Wien-Nordbahnhof oder Wien-Staatsbahnhof. Die Fahrpreise betragen: Für Wien—Budapest I. Platz Schiff zu Thal und retour I. Classe Bahn 13 fl., I. Platz Schiff zu Thal und retour II. Classe Bahn 10 fl. 20 kr., I. Platz Schiff zu Thal und retour II. Classe Bahn (Schnellzug) 12 fl., II. Platz Schiff zu Thal und retour III. Classe Bahn 7 fl. 25 kg Freigepäck wird nur auf dem Postschiffe gewährt.

— (Wachauer Vergnügungsfahrten Wien [Praterquai]—Krems—Aggsbach—Melk und zurück.) Ab 24. Mai fährt an jedem Sonn- und Feiertage ein Separatschiff ab Wien-Praterquai nach Melk und zurück unter Berührung aller Schiffsstationen (Nussdorf, Korneuburg, Greifenstein, Tulln, Zwentendorf, Hollenburg, Krems, Stein, Rossatz, Weissenkirchen, Spitz, Aggsbach). Die Abfahrt erfolgt ab Wien-Paterquai um 6 Uhr 30 Minuten Früh, die Ankunft in Krems um 1 Uhr 5 Minuten Nachmittags, in Melk um 3 Uhr 55 Minuten Nachmittags statt. Die Rückfahrt erfolgt ab Melk um 4 Uhr 15 Minuten Nachmittags, ab Krems 5 Uhr 50 Minuten Nachmittags, die Ankunft in Wien um 9 Uhr Nachts. Für diese Separatfahrten werden ab Wien-Praterquai besonders ermässigte Tour- und Retourkarten, nur zur Hin- und Rückfahrt mit diesem Schiffe und für den Tag, an welchem die Karte gelöst wurde, giltig, ausgegeben. Die am 24. Mai, bezw. 28. Juni gelösten Tour- und Retourkarten gelten auch zur Rückfahrt am 25. Mai, bezw. am 29. Juni. — Die Fahrpreise betragen ab Wien-Praterquai nach allen Stationen bis inclusive Stein und retour nach Wien-Praterquai I. Platz 2 fl., II. Platz 1 fl. 10 kr., ab Wien-Praterquai nach Rossatz, Weissenkirchen, Spitz, Aggsbach und retour nach Wien-Praterquai I. Platz 2 fl. 50 kr., II. Platz 1 fl. 50 kr., und ab Wien-Praterquai nach Melk und retour nach Wien-Praterquai I. Platz 3 fl., II. Platz 1 fl. 70 kr. per Billet. — Zwei Kinder unter 10 Jahren fahren mit einem Billet. Eine erwachsene Person und ein Kind unter 10 Jahren können gegen Lösung einer Fahrkarte des I. Platzes den II. Platz benützen. Halbe Tour- und Retourkarten werden nicht ausgegeben. — Den Besitzern dieser ermässigten Tour- und Retourkarten steht es frei, bereits an dem vorhergehenden Abende das um 9 Uhr 30 Minuten Nachts ab Wien-Praterquai nach Linz fahrende Postschiff bis Melk, ebenso in der Thalfahrt nach Wahl das Postschiff oder das Separatschiff bis Wien zu benützen. — Im gesammten Zwischenverkehre der Strecke Wien—Melk zu Berg und zu Thal werden für dieses Separatschiff ermässigte Tourfahrkarten, nämlich auf dem I. Platze solche zum Preise des II. Platzes, auf dem II. Platze solche zum Verdeckpreise des allgemeinen Personentarifes vom Jahre 1894 sammt Nachträgen ausgegeben. — Bei Tourfahrten ist auf dem Postschiffe der normale Personentarif (I. II., III. Platz) zu bezahlen. Jedes ganze Billet gibt Anspruch auf 25 kg Freigepäck. Separatcabinen werden zum Preise von 3 fl. für die Strecke Wien—Melk oder umgekehrt auf dem Tages-Separatschiffe angewiesen. — Auf dem Postschiffe ist für Separatcabinen die tarifmässige Gebühr zu bezahlen.

Deutsches Reich. (Betriebsergebnisse des Norddeutschen Lloyd pro 1895.) Dem Berichte zur ordentlichen Generalversammlung des Norddeutschen Lloyd vom 30. April entnehmen wir Folgendes: Das verflossene Geschäftsjahr hat zwar auf den transatlantischen Hauptverkehrslinien zu einer nicht unerheblichen Besserung der Einnahme sowohl im Passagewie im Frachtgeschäfte geführt, doch hat das Gesammtergebniss nicht hingereicht, die Vertheilung einer Dividende pro 1895 in Vorschlag bringen zu können. Es ist jedoch in der zweiten Hälfte des Jahres gelungen, eine befriedigende Verständigung zwischen den im nordatlantischen Verkehre concurrirenden continentalen und englischen Linien herbeizuführen, welche, in Verbindung mit der gegenwärtig erheblichen Zunahme des Passagierverkehres, ein befriedigendes Resultat für das laufende Geschäftsjahr in Aussicht stellt.

Das Gewinn- und Verlustconto zeigt einen Ueberschuss von Mk. 5,251.245·75, während zur Vornahme der regelmässigen Abschreibungen ein Betrag von Mk. 6,027.314·85 erforderlich ist, so dass ein Fehlbetrag von Mk. 776 069·10 verbleibt. Ausserdem wurde eine ausserordentliche Abschreibung von $2^1/_2$ Millionen Mark auf einen Theil des transatlantischen Dampfermateriales vorgenommen, da diese Dampfer bei ihrer verhältnissmässig geringen Ladefähigkeit eine nutzbringende Verwendung zu anderen Zwecken kaum noch gestatten.

Was die einzelnen vom Norddeutschen Lloyd befahrenen Linien anbelangt, so constatirt der Bericht vor Allem eine Zunahme des Verkehres bei den Reichspostdampferlinien nach Ostasien und Australien. Die Laderäume der auf diesen Linien laufenden Dampfer waren auf der Hin- wie auf der Rückreise regelmässig voll in Anspruch genommen, so dass sogar wiederholt, namentlich im ausgehenden Verkehre, Ladung zurückgelassen werden musste. Die Einstellung neuer grosser Dampfer hat auch den Personenverkehr auf diesen Linien in günstiger Weise beeinflusst.

Die Resultate der Schnelldampferlinie Bremen—New-York blieben, namentlich im Kajütsverkehr, hinter den Erwartungen zurück. Das Ergebniss der Schnelldampferfahrt Genua—New-York konnte dies nur zum Theil ausgleichen; dagegen ergab der Passagier- und Frachtverkehr der Post- und Rolanddampfer befriedigende Resultate.

Auf den südamerikanischen Linien musste im verflossenen Jahre, sowohl ausgehend wie einkommend, mit sehr gedrückten Frachten gerechnet werden. Im Laufe des Sommers gelang es jedoch, wenigstens für den ausgehenden Verkehr nach dem La Plata zwischen den concurrirenden Linien eine Verständigung über die Frachtraten herbeizuführen. Der Dienst musste, wegen Bedarfes geeigneter Schiffsräume im nordatlantischen Verkehre, zum grossen Theil mit gecharterten Dampfern bewerkstelligt werden; der Bericht gibt jedoch der Hoffnung Ausdruck, in absehbarer Zeit den Dienst wieder in vollem Umfange mit eigenem Schiffsmateriale aufnehmen und dann in diesem Betriebe gute Ergebnisse erzielen zu können.

Zur Herstellung einer Verbindung mit den südbrasilianischen Linien wurde versuchsweise ein Dampfer in den Dienst zwischen den Häfen Rio, Santos, Paranagua, San Francisco, Desterro und Rio Grande gestellt.

Der Norddeutsche Lloyd beförderte im Jahre 1895 auf den transoceanischen Reisen 148.525 Personen, gegen 140.766 im Jahre 1894.

Die europäische Fahrt, wie auch die Verbindung mit den Seebädern ergab, im Vergleiche zum Vorjahre, gute Resultate.

Im verflossenen Jahre wurden sechs ältere Schiffe verkauft, hingegen gelangten vier neue Dampfer à 3970 Brutto-Registertonnen zu Ablieferung.

Der Stand der Flotte beträgt 72 Dampfer mit 217.222 Brutto-Registertonnen und 191.996 Pferdekräften. In Bau gegeben

wurden zwei Doppelschrauben-Schnelldampfer von 21 Meilen Fahrt und vier Doppelschrauben-Passagier- und Frachtdampfer von je 10.000 Tonnen Bruttoregister (sämmtlich bei deutschen Werften).

Preussen. (Elbestrompolizei.) Der Oberpräsident der Provinz Sachsen hat als Chef der Elbestrombauverwaltung unterm 7. April 1896 die nachstehende Polizeiverordnung, betreffend den Schiffsverkehr auf der Elbe bei der Schönebecker Fähranstalt erlassen: Im Anschluss an § 37 der Polizeiordnung für die Schiffahrt und Flösserei auf der Elbe vom 18. Februar 1894 wird hiedurch auf Grund des § 138 des Gesetzes über die allgemeine Landesverwaltung vom 30. Juli 1883 Folgendes verordnet:

§ 1.

Wenn während der Nachtzeit — § 2 der Polizeiordnung vom 18. Februar 1894 — mehrere Schleppzüge bergwärts unmittelbar nach einander an der Schönbecker Fährstelle vorüberzufahren im Begriffe sind, so muss auf das an der Fährstelle erfolgende Auf- und Niederbewegen von zwei über einander angebrachten Lichtern, von denen das obere grün und das untere weiss ist, jedesmal der dritte Schleppzug anhalten und zunächst das Fährschiff vorüberlassen.

§ 2.

Zuwiderhandlungen gegen vorstehende Bestimmung werden mit Geldstrafe bis zu 60 Mark oder mit verhältnissmässiger Haft bestraft.

Sachsen. (Elbestrompolizei.) Die kgl. Amtshauptmannschaft Dresden-Neustadt hat als Elbestromamt unterm 2. April 1896 die nachstehende Bekanntmachung betreffend die Nothankerung vor der Augustusbrücke erlassen: Um den zu Thal fahrenden, durch Sturm oder plötzlich einfallenden Nebel u. s. w. etwa in Noth kommenden Fahrzeugen die Möglichkeit zu bieten, noch kurz vor der hiesigen Augustusbrücke ankern zu können, sind etwa 90 bis 120 m vor derselben auf Anordnung des kgl. Finanzministeriums zwei Ketten, welche oberhalb der Dampfschifflandestelle an den auf der linksuferigen Quaimauer mit grossen gelben Scheiben bezeichneten Stellen und an den gegenüber liegenden Uferstellen entsprechend befestigt sind, quer über den Strom gelegt worden, an welchen Ketten in Fällen von Nothankerungen bei rechtzeitigem Auswerfen der Anker die letzteren voraussichslich fassen dürften. Die Markirscheibe für die obere Kette ist mit O, diejenige für die untere Kette mit U bezeichnet. Solches wird zur Nachachtung für die Schiffahrtstreibenden hiemit unter dem Bemerken bekannt gemacht, dass gegebenen Falles das Unterlassen des rechtzeitigen Auswerfens der Anker für den Schiffsführer die Verantwortlichkeit für etwa entstehende Schäden nach sich ziehen würde. Das Zurückschleppen eines an den betreffenden Ketten festgeankerten Kahnes behufs Freimachung der Fahrbahn hat auf Kosten des Schiffseigners, und zwar thunlichst sofort zu erfolgen.

Frankreich. (Binnenschiffahrt im Jahre 1894.) Die soeben veröffentlichte Statistik der französischen Binnenschiffahrt im Jahre 1894 weist folgendes Bild auf: Die Gesammtlänge der schiff- und flossbaren Wasserstrassen betrug 16.701 km. Hievon entfallen 11.842 km auf Flüsse und Ströme, wovon 8932 km schiffbar und 2910 km flossbar waren, und 4859 km auf schiffbare Canäle. Für die staatliche Instandhaltung auf 11.482 km wird seit dem Jahre 1880 keine Abgabe entrichtet. Die Flüsse haben 609, die Canäle 1382 Schleusen. — Verschifft wurden 27,873.475 t (um 2,369.145 t mehr als in 1893). Es entfielen 11,995.928 t (+ 1,307.605 t gegen 1893) auf die Flüsse und 15,877.547 t (+ 1,061.540 t gegen 1893) auf die Canäle. Die Hauptartikel sind: Baumaterialien 8,498.642 t, Kohlen 7,826.312 t, ländliche Erzeugnisse 4,149.791 t, Erze 2,195.746 t, Hölzer 2,073.604 t, Dünger 1,629.974 t. — Der Hauptverkehr entfällt auf Paris mit 4,006.987 t und auf den Norden des Landes mit 12,429.539 t. — Die Instandhaltung kostete 593 Millionen Francs seit dem Jahre 1879 bis 1893, wovon 228 Millionen Francs auf die Flüsse und 365 Millionen Francs auf die Canäle entfielen.

Verschiedene Mittheilungen.

Brünner Localeisenbahn - Gesellschaft. (Generalversammlung.) Am 30. März wurde unter Vorsitz des Präsidenten des Verwaltungsrathes Dr. Carl Freiherrn von Offermann die diesjährige Generalversammlung der Actionäre der Brünner Localeisenbahn-Gesellschaft abgehalten. Nach dem pro 1895 vorgelegten Geschäftsberichte betrugen die Gesammteinnahmen 174.133 fl. und die Gesammtausgaben 81.730 fl., so dass sich ein Betriebsüberschuss von 92.403 fl. ergibt. Nach Antrag des Verwaltungsrathes wurde beschlossen, von dem nach statutenmässiger Dotirung des Amortisations-, Reserve- und Erneuerungsfonds verbleibenden Reingewinne, wie im Vorjahre, 5½ pCt. auf das Actiencapital per 1,330.000 fl., d. i. 11 fl. per Actie zu vertheilen und den Rest auf neue Rechnung vorzutragen. Ausserdem wurde der Beschluss gefasst, die Statuten dahin abzuändern, dass die Gesellschaft berechtigt werden solle, bei einer künftigen Capitalsvermehrung zum Zwecke des weiteren Ausbaues ihrer Linien und zur theilweisen Einführung des elektrischen Betriebes, sowie zum Zwecke der Erwerbung und des Ausbaues weiterer Localbahnen mit jeweiliger Genehmigung der Regierung 4percentige Prioritätsobligationen auszugeben, wodurch der Gesellschaft künftighin eine billigere Capitalsbeschaffung ermöglicht wird. Schliesslich wurden das ausscheidende Verwaltungsrathsmitglied Wilhelm von Lindheim und die bisherigen Revisoren wiedergewählt. In der nach der Generalversammlung abgehaltenen Sitzung des Verwaltungsrathes wurden Dr. Carl Freiherr v. Offermann zum Präsidenten und Wilhelm von Lindheim zum Vicepräsidenten wiedergewählt.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des XCV. Stückes.) Das am 8. Mai herausgegebene XCV. Stück enthält unter

Nr. 2200: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Niederösterreich vom 6. Mai 1896, Z. 43.163, betreffend Beschränkungen im Verkehre mit Wiederkäuern und Schweinen aus Galizien nach Niederösterreich.

Nr. 2201: Kundmachung der königl. Landesregierung in Agram vom 28. April 1896, Z. 24.064, betreffend das Verbot der Einfuhr von Schweinen aus mehreren Bezirken in Steiermark nach Croatien und Slavonien.

Nr. 2202: Erlass des k. k. Ministeriums des Innern vom 30. April 1896, Z. 14 213, an alle politischen Landesbehörden, betreffend die Bekanntmachung des königl. bayerischen Staatsministeriums des Innern vom 10. März 1896 über die Gestattung der Einfuhr von lebenden Rindern aus Oesterreich-Ungarn in die Schlachthäuser von Lindau und Passau in Bayern.

— (Inhalt des XCVI. Stückes.) Das am 9. Mai herausgegebene XCVI. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2203: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Schlesien vom 6. Mai 1896, Z. 8289, betreffend die Beschränkung des Verbotes der Einfuhr von Klauenthieren aus Galizien nach Schlesien auf den Bezirk Lemberg.

Nr. 2204: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Schlesien vom 6. Mai 1896, Z. 8290, betreffend die Beschränkung der Einfuhr von Schweinen aus Galizien nach Schlesien.

Nr. 2205: Erlass des k. k. Ministeriums des Innern vom 12. April 1896, Z. 12.162, an alle politischen Landesbehörden, betreffend das Verbot der Einfuhr von Rindvieh aus den von der Lungenseuche betroffenen Sperrgebieten des Deutschen Reiches.

— (Inhalt des XCVII. Stückes.) Das am 11. Mai herausgegebene XCVII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2206: Kundmachung der k. k. Landesregierung für die Bukowina vom 5. Mai 1896, Z. 7535, betreffend die Wiedergestattung der Einfuhr von Schweinen, Schafen und Ziegen aus dem Comitate Pozsony und von Schweinen aus den Städten Versecz und Sopron in Ungarn nach der Bukowina.

Nr. 2207: Kundmachung der k. k. Landesregierung für die Bukowina vom 5. Mai 1896, Z. 7787, betreffend das Verbot der Ein- und Durchfuhr von Schafen und Schweinen aus dem rumänischen Districte Braila in und durch die Bukowina.

— (Inhalt des XCVIII. Stückes.) Das am 12. Mai herausgegebene XCVIII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2208: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Niederösterreich vom 11. Mai 1896, Z. 45.341, betreffend Abänderungen in der Bestimmung der Ausladestationen für aus Ungarn, Croatien-Slavonien, dem Occupationsgebiete und Serbien provenirende, in geschlachtetem Zustande nach Wien zur Einfuhr gelangende Schweine.

Nr. 2209: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 10. Mai 1896, Z. 77.522, betreffend das Verbot der Einfuhr von Zucht- und Nutzschweinen aus Schlesien nach Böhmen.

Nr. 2210: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Oberösterreich vom 8. Mai 1896, Z. 8017/II, betreffend das Verbot der Einfuhr von lebenden Schweinen aus Krain nach Oberösterreich.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.
K. k. priv. Oesterreichische Nordwestbahn.
K. k. priv. Böhmische Nordbahn.

Aufhebung des Tarifes für mineralische Kohle vom 1. März 1882.

Am 1. Juli 1896 wird der Tarif vom 1. März 1882 für den Transport mineralischer Kohle und Coaks von Stationen der ehemaligen Böhmischen Westbahn nach Stationen der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn und der k. k. priv.. Südnorddeutschen Verbindungsbahn via Prag—Visočan ohne Ersatz ausser Wirksamkeit gesetzt.

Wien, am 9. Mai 1896. [357]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Russischer Grenzverkehr.

Ausnahmetarif für Wolle und Kameelhaare von Odessa nach Wien.

Der im Tarife für den Oesterreichisch-Ungarisch-Russischen Grenzverkehr vom 1. Juli 1892 auf Seite 263 enthaltene Ausnahmetarif für Wolle und Kameelhaare in Sendungen von 10.000 kg = 610 Pud pro Frachtbrief von Odessa-Towarnaja nach Wien (Nordbahnhof) via Podwołoczyska tritt mit 1. Juli 1896 ausser Kraft und wird vom gleichen Termine durch nachstehenden ersetzt:

Ausnahmetarif
für Wolle und Kameelhaare in Sendungen von 10.000 kg = 610 Pud per Frachtbrief und Wagen von Podwołoczyska (Bhf.) transit (für Sendungen von Odessa-Towarnaja) nach Wien (Nordbahnhof)

Nach Wien (Nordbahnhof) von	Frachtsatz für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen
	Gulden ö. W.
Podwołoczyska (Bhf.) trs. (für Sendungen von Odessa-Towarnaja) .	151·75

Bemerkung.

Bei Sendungen von Wolle, bezw. Kameelhaaren in ungepressten oder nur mit der Handpresse gepressten Ballen können für die Verladung einer Sendung von 10.000 kg pro Frachtbrief in dem Falle auch zwei Wagen verwendet werden, wenn die Verladung in einem Wagen durch Beistellung eines Wagens mit einem entsprechenden Fassungsraume nicht möglich sein sollte, und wird die Fracht in solchen Fällen nur für 10.000 kg pro Frachtbrief berechnet. Für Sendungen von Wolle, bezw. Kameelhaaren in maschinenmässig gepressten Ballen mit eisernen Reifen dagegen erfolgt die Frachtberechnung stets für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen.

Hiedurch wird die in diesem Blatte vom 13. November 1894, Nr. 130, verlautbarte Kundmachung, betreffend die Aufhebung des russischen Schnittsatzes im bezüglichen Ausnahmstarife, gegenstandslos.

Wien, am 9. Mai 1896. [358]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.
K. k. priv. Eisenbahn Wien-Aspang.

Aenderung von Fahrpreisen im Tarife für den directen Personenverkehr zwischen Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen einerseits und Stationen der k. k. priv. Eisenbahn Wien-Aspang andererseits, giltig vom 1. October 1895.

An Stelle der in diesem Tarife enthaltenen Fahrpreise für den Verkehr mit Wöllersdorf treten mit 20. Mai 1896 die nachstehenden Fahrpreise in Kraft, und zwar:

Zwischen Wöllersdorf und	I. Cl.	II. Cl.	III. Cl.
	Gulden ö. W. incl. Stempel		
Wien E.W.A. und Simmering	2·29	1·48	0·77
Centralfriedhof	1·99	1·28	0·67
Maria Lanzendorf und Seebenstein	1·68	1·08	0·57
Biedermannsdorf	1·68	1·08	0·57
Traiskischen	1·38	0 87	0·47
Trumau	1·38	0·87	0·47
Oberwaltersdorf	1·07	0·67	0·37
Tattendorf und Felixdorf	1·07	0·67	0·37
Wr. Neustadt	1·38	0·87	0·47
Klein-Wolkersdorf	1·38	0·87	0·47
Erlach	1·68	1·08	0·57
Pitten	1·68	1·08	0·57
Scheiblingkirchen	1·99	1·28	0·67
Edlitz	1·99	1·28	0·67
Aspang	2·29	1·48	0·77

Wien, am 11. Mai 1896. [359]

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahnverband.

Einführung des Nachtrages I zu dem vom 1. November 1895 giltigen Ausnahmetarife für die Beförderung von Petroleum und Rohbenzin (Petroleumnaphtha), sowie des Nachtrages I zum Anhange hiezu.

Mit Wirksamkeit vom 1. Juni 1896 gelangen die in der Ueberschrift bezeichneten Nachträge zur Einführung.

Der Tarifnachtrag I enthält:

1. eine Ergänzung der besonderen Bestimmungen;
2. die Aufnahme neuer Stationen in den Tarif;
3. die Aenderung der Frachtsätze (Abth. b) für Pardubitz;
4. eine Ergänzung des Kilometerzeigers.

Insoweit Frachterhöhungen eintreten, gelten die seitherigen Frachtsätze noch bis zum 15. Juli 1896.

Der Nachtrag I zum Anhange enthält die bezüglichen Coursdifferenzen, welche jedoch bis auf Weiteres nicht zur Anwendung gelangen.

Exemplare der vorerwähnten Drucksachen sind durch die betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen und Stationen zum Preise von 0·10 Mark oder 0·15 Kronen per Stück erhältlich.

Wien, am 11. Mai 1896. [360]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Rheinisch-Westphälisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Einführung des Nachtrages VI zum Tarifheft 2.

Mit Giltigkeit vom 1. Juni 1896 tritt der Nachtrag VI zum Tarife, Theil II, Heft 2, des oben bezeichneten Eisenbahnverbandes in Wirksamkeit.

Derselbe enthält die Einbeziehung verschiedener österreichischer und deutscher Stationen in unterschiedliche Ausnahmetarife, bezw. auch in den Classenguttarif, einen neuen Ausnahmetarif für Möbel aus gebogenem Holze, ferner Aenderungen, Ergänzungen und Berichtigungen des Haupttarifes.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den betheiligten Endbahnen und Stationen zum Preise von 20 Pfg. oder 10 kr. für das Stück erhältlich.

Wien, am 9. Mai 1896. [361]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Directer Personen- und Gepäcksverkehr zwischen Stationen der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen und der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn einerseits und Stationen der Main-Neckar-Eisenbahn einschliesslich Mannheim über Darmstadt, Station der grossherzogl. Badischen Staatseisenbahnen, und der Hessischen Ludwigs-Eisenbahn-Gesellschaft andererseits.

Einführung des Nachtrages IV zum Tarife für obigen Verkehr.

Am 1. Juni 1896 tritt obiger Tarifnachtrag, nach welchem die im Tarife für den Verkehr Mannheim—Karlsbad und umgekehrt enthaltenen Bestimmungen und Sätze und dementsprechend auch im Titel und Vorwort der Firmaname der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn zu streichen sind, in Wirksamkeit.

Prag, am 9. Mai 1896. [362]

Die General-Direction der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Norddeutscher Donau-Umschlagsverkehr mit Serbien, Rumänien, Bulgarien und Russland über Wien Donauuferbahnhof.

Aufhebung der directen Frachtsätze mit Zittau.

Mit Ende des Monates Juni 1896 gelangen alle im Verbandsgütertarife Theil II für den Norddeutschen Donau-Umschlagsverkehr mit Serbien, Rumänien, Bulgarien und Russland über Wien Donauuferbahnhof, giltig vom 1. April 1895, enthaltenen directen Frachtsätze mit der Station Zittau zur Aufhebung.

Wien, am 9. Mai 1896. [363]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Niederösterreichischer, bezw. Niederösterreichisch-Böhmischer Gemeinschaftsverkehr.

Einführung eines neuen Tarifes, Theil II, Heft 1.

Mit 1. Juli 1896 tritt ein neuer Tarif, Theil II, Heft 1, für den Niederösterreichischen, bezw. Niederösterreichisch-Böhmischen Gemeinschaftsverkehr in Wirksamkeit.

Derselbe enthält:

I. Einleitung.
II. Besondere Bestimmungen:
  A. Anwendung des Tarifes.
  B. Ergänzung der Bestimmungen des Tarifes, Theil I.
  C. Abänderung der Güterclassification des Tarifes, Theil I.
  D. Beschränkungen im Güterverkehre.
  E. Lieferfrist.
III. Gebührenberechnungs-Tabelle.
IV. Stationstarife im Verkehre mit: 1. Klein-Schwechat, 2. Nussdorf, 3. Simmering E.W.A., 4. Wien Donau-Quaibahnhof, 5. Wien E.W.A. und Wien S.B. (Matzleinsdorf), 6. Wien K.F.N.B. und Wien St.E.G., 7. Wien Lagerhaus und Wien Praterquai, 8. Wien Oe.N.W.B., 9. Ebenfurth, 10. Wiener Neustadt, 11. Wittmannsdorf.
V. Ausnahmetarife.
VI. Anhang (ermässigte Frachtsätze für einzelne Artikel und Relationen).
VII. Kilometerzeiger.

Hiedurch wird der gleichnamige Tarif, Theil II, Heft 1, giltig vom 1. August 1893, sammt Nachtrag I und II ausser Kraft gesetzt.

Exemplare des neuen Tarifes können ab 16. Juni 1896 bei den Verbandsverwaltungen und am Wiener Südbahnhofe (Commercielle Direction) zum Preise von 1 Krone per Stück bezogen werden.

Wien, am 10. Mai 1896. [364]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Kgl. Preussische Staatseisenbahnen. (Einführung des Nachtrages 3 für die Tarifgruppe II.) Am 1. Mai 1896 ist zum Gütertarif für die Tarifgruppe II der Nachtrag 3 in Kraft getreten. Durch denselben werden in Folge des am 1. April 1896 erfolgten Uebertrittes der Strecke Nikrisch (ausschliesslich)—Zittau in den Besitz der Sächsischen Staatseisenbahnen die für die Bahnhöfe Görlitz und Zittau bestehenden Bestimmungen in Betreff der Ueberführung von Gütern beseitigt und die Stationen Hirschfelde, Ostritz und Zittau aus dem Tarif ausgeschieden.

Der Nachtrag 3 enthält ausserdem eine Ergänzung der Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger hinsichtlich der Erhebung einer Verschiebegebühr von 50 Pfg. bei Sendungen von und nach Kosel (Oderhafen), ferner die in Folge der Eröffnung der Reststrecke Luschwitz—Blotnik der Nebenbahn Lissa i. P.—Wollstein eintretenden Entfernungsabkürzungen und Entfernungen für die im Directionsbezirk Posen eröffnete Haltestelle Wirschkowitz und die in diesen Bezirk übergangene Station Glowno, sowie Aenderungen der Ausnahmetarife, des Umkartirungstarifes und Berichtigungen.

Bayerisch-Schweizerischer Gütertarif, Theil II, III. Heft (Verkehr mit S. C. B. und weiter), vom 1. September 1892. (Ausserkraftsetzung dieses Tarifheftes.) Mit Wirksamkeit ab 1. Juni tritt das vorbezeichnete Tarifheft sammt Nachtrag ausser Kraft. Die Einführung des neuen Tarifheftes wird besonders bekanntgegeben.

Bayerisch-Sächsischer Gütertarif, Heft 2, vom 1. Jänner 1891. (Neue Frachtsätze für die Stationsverbindung Eltersdorf—Klingenthal.) Mit Wirksamkeit vom 20. April wurden für die Stationsverbindung Eltersdorf—Klingenthal Frachtsätze für den Classengüterverkehr — Seite 18 des Nachtrages XIII — und für die Ausnahmetarife 3 für Holz des Specialtarifes II, und 4 für Stammholz — Seite 35 des Nachtrages XVI und Seite 70 des Nachtrages XI wie folgt eingeführt:

Kilometer	Frachtsätze für 100 Kilogramm in Mark									
	Stückgut			Wagenladungen						
	Eilgut	Allgemeine Stückgut-classe	Specialtarif für bestimmte Stückgüter	Allgemeine Wagenladungs-classen		Specialtarif				Ausnahmetarif 2 für Artikel der Oesterr. Stückgut-classe II
				A^1	B	A^2	I	II	III	
230	5·60	2·67	2·09	1·70	1·50	1·30	1·18	0·95	0·54	2·58

Ausnahmetarif 3 für Holz des Specialtarifes II . . . . 0·83
„ 4 „ Stammholz . . . . 0·79

Königl. Bayerische Staatseisenbahnen. (Fahrpreisermässigung aus Anlass der in Nürnberg stattfindenden Landesindustrie- und Gewerbeausstellung.) Die unter Ziffer 4 der im Verordnungs-Blatte Nr. 32 vom 19. März enthaltenen Bekanntmachung angegebene Fahrpreisermässigung wird in nachstehender Weise erweitert:

4) In jedem Ausstellungsmonate werden zweimal an je zwei auf einander folgenden Tagen von allen Staatseisenbahn-Stationen Fahrkarten zur einfachen Fahrt nach Nürnberg ausgegeben, die zur taxfreien Rückfahrt innerhalb 10 Tagen berechtigen, wenn sie in der Ausstellung mit dem hiefür bestimmten Stempel abgestempelt werden.

Solche Fahrkarten werden zu allen fahrplanmässigen Zügen (zu den Schnellzügen zum Schnellzugspreise) ausnahmlich des Orientexpresszuges und des Wien—Ostende-Expresszuges ausgegeben.

Zu Schnellzügen gelöste Fahrkarten berechtigen auch zur Rückfahrt in Schnellzügen, Personenzugskarten nur gegen Zulösung von Ergänzungskarten.

Vorortezugskarten können nicht zur Rückfahrt giltig erklärt werden, jedoch können auf Verlangen zu den Vorortezügen auch Karten des allgemeinen Verkehres abgegeben werden.

Stationen, bei denen Karten nach Nürnberg nicht aufliegen, haben Blancokarten auszufertigen.

An den betreffenden Tagen sind alle an diesen gelösten nach Nürnberg lautenden einfachen Fahrkarten in den Händen der Reisenden zu belassen. — Reisenden von Localbahn-Stationen (einschliesslich jener der Bayerischen Localbahn-Actiengesellschaft) sind auf Wunsch auch die Localbahnkarten zu belassen. Diese werden in der Ausstellung gleichfalls zur Rückfahrt giltig erklärt, wenn sie in Verbindung mit einer Fahrkarte von der Uebergangsstation nach Nürnberg vorgezeigt werden.

Das Gleiche gilt für Fahrkarten von Haltestellen, die zur Ausfertigung von Blancokarten nicht befugt sind.

Als Tage, an denen Fahrkarten nach Nürnberg zum einfachen Fahrpreise, die nach erfolgter Abstempelung zur Rückfahrt berechtigen, ausgegeben werden, sind vorerst bestimmt:

14. und 15. Mai,
23. und 24. Mai,
6. und 7. Juni.

Die weiteren Tage werden später bekannt gegeben werden.

Im Uebrigen bleiben die Bestimmungen der Eingangs erwähnten Bekanntmachung in Kraft.

Personen-, Gepäck- und Expressgutverkehr mit Stationen der bayerischen Linien der Localbahn-Actiengesellschaft München. Tarif vom 1. November 1893. (Nachtrag II.) Mit Giltigkeit vom 1. Mai ist der Nachtrag II zu dem vom 1. November 1893 giltigen Tarif für den directen Personen-, Gepäck- und Expressgutverkehr zwischen Stationen der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen einerseits und Stationen der bayerischen Linien der Localbahn-Actiengesellschaft andererseits zur Einführung gekommen.

Badisch-Bayerischer Gütertarif, Theil II, vom 1. Juni 1891. (Nachtrag VII.) Mit Giltigkeit ab 1. Mai gelangte der Nachtrag VII zur Einführung. Derselbe enthält Aenderungen und Ergänzungen des Tarifes.

Bayerisch-Schweizerischer Gütertarif, Theil II, 3. Heft (Verkehr mit S. C. B. und weiter) vom 1. September 1892. (Einführung ermässigter Frachtsätze für Mehlsendungen.) Mit Wirksamkeit ab 1. Mai werden für Mehlsendungen, welche zu den directen Frachtsätzen des Specialtarifes I b abgefertigt worden sind, neben anderen die nachstehenden ermässigten Frachtsätze im Rückvergütungswege gewährt:

Nach den Stationen	Von		
	Hof	Passau	Rosenheim
	Frachtsätze in Centimes für 100 Kilogramm		
Aarburg	—	305	238
Altsolothurn	—	334	267
Bern	363	364	297
Biberist	—	—	271
Biel	356	357	290
Bremgarten	—	—	230
Burgdorf	342	—	276
Chaux-de-fonds	375	381	314
Delsberg	—	—	—
Fribourg	—	395	328
Genf loco	499	500	433
Hasle-Ruegsau	—	—	282
Herzogenbuchsee	—	—	259
Kirchberg	—	—	280
Langenthal	319	—	253
Langnau	362	—	296
Lausanne	452	—	386
Liestal	—	—	225
Montreux	—	—	410
Neuchâtel	384	385	318
Neusolothurn	—	—	266
Olten	—	301	234
Sion	—	—	474
St. Imier	—	—	300
Sursee	—	—	261
Thun	—	393	326
Travers	405	406	339
Utzenstorf	—	—	277
Vevey	—	—	40[illegible]
Wangen a. Aare	—	—	258
Wohlen-Villmergen	—	—	223
Zofingen	—	307	240

Main-Neckarbahn-Bayerischer Gütertarif vom 1. Jänner 1891. (Einführung des Nachtrages VI.) Mit Giltigkeit ab 1. Mai 1896 gelangte der Nachtrag VI zur Einführung. Derselbe enthält:

Aenderungen zu Abschnitt A. Zusatzbestimmungen zur Verkehrsordnung.

Aenderungen zu Abschnitt B. Zusatzbestimmungen zu den allgemeinen Tarifvorschriften etc.

Aenderungen und Ergänzungen zu Abschnitt E. Kilometerzeiger.

Aenderungen und Ergänzungen zu Abschnitt F. Tarif-Tabellen.

Aenderungen von Stationsnamen.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die uachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachsteheuden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zngestäudniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
951	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Kaiser Ferdinands-Nordbahn und Kaschau-Oderberger Eisenbahn	Holz der Pos. II—19 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Alt-Sandez		Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis zur Einführung im Tarifwege, längstens bis Ende December 1896	Ost-Nordwestösterreichischer Eisenbahnverband, Tarifheft 1 vom 1. October 1893	Bestehen keine directen Frachtsätze	Kreuzer		Im Kartirungswege		
					Angern					81				
					Auspitz					78				
					Bielitz					41				
					Bisenz-Pisek					71				
					Branek					63				
					Branowitz					78				
					Brodek					67				
					Brünn					75				
					Drösing					78				
					Dürnkrut					80				
					Dzieditz					43				
					Eywanowitz					69				
					Feldsberg					76				
					Gänserndorf					82				
					Göding					73				
					Granica					50				
					Grussbach-Schönau					81				
					Hohenau					77				
					Holleschau					66				
					Hullein					67				
					Hradisch					70				
					Kadolz-Mailberg					83				
					Kojetein					67				
					Kostel					76				
					Krasna					63				
					Kremsier					67				
					Krzenowitz					72				
					Laa					82				
					Leipnik					64				
					Lundenburg					75				
					Luschitz					74				
					Mähr.-Neudorf					74				
					Mähr.-Ostrau					56				
					Napagedl					69				
					Neusiedl-Dürnholz					80				
					Nezamislitz					69				
					Nikolsburg					78				
					Olmütz					68				
					Pernhofen-Wulzeshofen					82				
					Prossnitz					70				
					Rohatetz					72				
					Saitz					77				
					Teschen K.F.N.B. und K.O.E.					51				
					Troppau					62				
					Wagram					83				
					Wall.-Meseritsch					63				
					Weisskirchen					63				
					Wischau					70				
					Zauchtl					62				
					Zellerndorf					85				
952	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Schilf und Schilfrohr, auch Rohrdecken (durch Draht verbundenes Schilfrohr) und Binsen	Eszterháza-Fertő Szt. Miklós		Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen und Frachtbrief, sowie Einhaltung der im Oesterr.-Ungarisch-Schweizerischen Eisenbahnverbande bestehenden Tarifbestimmungen	Vom 1. Juni 1896 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1896	Localtarife	Bestehen keine	Centim.		Im Kartirungswege		
					Bregenz transit					185				
					Buchs transit					181				
					St. Margrethen transit					185				
					Lindau transit					185				
					Romanshorn					203				
					Zürich (Hauptbahnhof)					242				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
953	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	K. k. General-Direction der österreichischen Staatsbahnen	Pflastersteine (Granitwürfel)	Niederlindewiese	Nikolsburg	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Auf- und Abladen der Sendungen durch Parteiorgane. Im Uebrigen Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1896	Localtarife	Besteht kein directer Frachtsatz	40·3 kr.		Im Kartirungswege		
954	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Schwefelkiese	Margitfalu	Bruck a. d. M.	Frachtzahlung für das factische Gewicht, mindestens aber für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen hat die Partei zu besorgen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Südwestösterr.-Ungar. Eisenbahn-Verband, Theil II, Heft 3	178 Heller	169·3 Heller	8·7 Heller	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage dc. auf den Namen des Reclamanten als Aufgeber lautenden Frachtbrief-Duplicate, welche längstens bis Ende März 1897 an die Direction der kgl. ungar. Staatseisenbahnen (Abtheilung C III b) vorzulegen sind	
955	Oesterr. Nordwestbahn	Südnorddeutschen Verbindungsbahn	Holzstoff der Classe C	Freiheit-Johannisbad	Kleinskal	Bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen dieser Transporte muss auf Kosten und durch Arbeiter der Partei in der hiefür jeweilig festgesetzten Frist erfolgen	Bis auf Widerruf, jedoch längstens bis Ende December 1896	Localtarif vom 1. August 1883			Auflassung des Zuschlages zu den Gebühren der S.N.D.V.B. im Betrage von 4 kr. ö. W. pro 100 kg	Im Kartirungswege		

K. k. Eisenbahn-Betriebsdirection Krakau.

Verkauf von Altmaterialien.

Die k. k. Eisenbahn-Betriebsdirection beabsichtigt, nachstehend specificirte, im Materialmagazine zu Neu-Sandec angesammelte Altmaterialien im Wege einer öffentlichen Concurrenz zu verkaufen, und zwar:

Nähere Bezeichnung der zum Verkaufe bestimmten Altmaterialien	Menge in Kilogramm
Altes Eisenblech bis 4 mm Stärke, auch Blechabfälle	15.000
Altes Plattenblech über 4 mm Stärke, auch Kesselbleche	8.000
Altes Gusseisen, verbrannt	9.000
Pauscheisen, unverbrannt (darunter 21.000 kg Siederohre über 4 m lang und 58.855 kg Oberbaulaschen und diverse Bestandtheile)	129.855
Zerreneisen, darunter 6110 kg alte Schrauben	31.110
Alte Radsterne mit gusseiserner Nabe	6.612
Schmiedeiserne und Stahldrehspäne, im Freien gelagert	70.000
Alter Stahl in grösseren Stücken (davon 3258 kg Herzstücke, 249 kg Leitstangen)	6.317
Alter Blattfederstahl in kleinen Stücken	1.200
Alter Volutfederstahl in kleinen Stücken	8.000
Alte Stahltyres mit Nieten	35 000
Gewöhnliches Bruchkupfer	2.000
Plattenkupfer (Feuerbox)	3.378
Galvanisches Kupfer von Telegraphen-Batterien	70
Gewöhnliches Bruchmessing	540
Messingrohre, darunter 6 Stück bis 1 m lang und 17 Stück bis 3 m lang	163
Altes Packfong	28
Kupferspäne	2.073
Metallspäne von Rothguss	1.405
Altes Bruchzink (Zinkblech und Zinkblechabfälle)	258
Telegraphenzink	800
Kautschukwaarenabfälle mit Einlage	2·300
„ ohne Einlage, darunter 178 kg neue abnormale Ringe	300
Lederwaaren, gewöhnliche, in kleineren Stücken	20
Bruchglas	5.000
Maculaturpapier, unsortirt	1.865
„ Telegraphenstreifen	380
	Stück
Oelfässer	180
Packfässer	150
Petroleumfässer	50
	Kilogramm
Alte Dienstkleider (worunter 156 kg Tuch-, 222 kg Pelz- und 182 kg Lodenkleider)	560

Die diesbezüglichen, auf dem hiezu aufgelegten Formulare verfassten und gestempelten Offerte sind gesiegelt und mit der Aufschrift: „Offerte auf Ankauf von Altmaterialien“ versehen bis zum 27. Mai l. J., 12 Uhr Mittags, bei der k. k. Eisenbahn-Betriebsdirection Krakau einzureichen.

Um 1 Uhr erfolgt am genannten Tage die commissionelle Eröffnung der Offerte, wobei die Herren Offerenten zugegen sein können.

Gleichzeitig mit der Offerte ist, jedoch gesondert, ein Vadium in der Höhe von 5 pCt. der ganzen Kaufsumme bei der Casse der k. k. Eisenbahn-Betriebsdirection Krakau, und zwar in Baarem oder in Wertheffecten, letztere 10 pCt. unter dem Tagescourse berechnet, zu erlegen.

Die Offerte können auf die ganzen zum Verkaufe bestimmten Mengen oder nur auf Theilquantitäten derselben lauten, und sind die Preise loco Materialmagazin Neu-Sandec zu erstellen. Die erstandenen Altmaterialien müssen von dem Ersteher binnen längstens acht Tagen nach erfolgter Verständigung über die Annahme seines Offertes bei der in dem Verständigungsschreiben bezeichneten Casse baar bezahlt werden, und muss die Uebernahme derselben binnen 30 Tagen, vom Datum des Verständigungsschreibens an gerechnet, erfolgen.

Die Offerenten haben mit ihrem Anbote durch vier Wochen, vom Schlusstermine der Offerteinreichung an gerechnet, im Worte zu bleiben.

Es ist Sache der Herren Offerenten, die zum Verkaufe bestimmten Altmaterialien zu besichtigen, indem spätere, wegen Qualität der erstandenen Materialien etwa vorgebrachte Reclamationen nicht berücksichtigt werden.

Die bezüglichen Offertformularien, sowie die Verkaufsbedingnisse sind im Bureau für Zugförderungs- und Werkstättendienst der gefertigten k. k. Eisenbahn-Betriebsdirection erhältlich.

Die gefertigte k. k. Eisenbahn-Betriebsdirection behält sich das Recht vor, die eingelaufenen Offerte rücksichtlich der ganzen offerirten Mengen oder nur auf Theilquantitäten zu berücksichtigen, sowie auch ganz abzulehnen.

Krakau, am 10. Mai.

K. k. Eisenbahn-Betriebsdirection Krakau.

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 55. Wien, 16. Mai 1896. **IX. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine schmalspurige Kleinbahn mit elektrischem Betriebe von der Station Pergine der Valsuganabahn in das Pinéthal über Montagnaga bei Serraglia.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat der Marktgemeinde Pergine in Südtirol die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine schmalspurige Kleinbahn mit elektrischem Betriebe von der Station Pergine der Valsuganabahn in das Pinéthal über Montagnaga bei Serraglia im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Wien, am 23. März 1896. Z. 909/I.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von Eisenbrod nach Aujezd oder einem anderen Punkte der projectirten Localbahn Jičin-Turnau.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem k. k. Notar und Gemeindeausschusse Friedrich Postler in Eisenbrod die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von Eisenbrod über Rovensko nach Aujezd oder einem anderen Punkte der projectirten Localbahn Jičin-Turnau im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Wien, am 31. März 1896. Z. 1858/I.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für folgende Localbahnen:
1. von der Station Kaaden-Brunnersdorf der Buschtěhrader Bahn nach Willomitz;
2. von der Station Radonitz der Staatsbahnlinie Kaschitz—Radonitz nach Duppau mit einer eventuellen Fortsetzung bis Buchau;
3. von der Station Kaschitz der Staatsbahnlinie Pilsen—Dux nach Michelob zum Anschlusse an die Buschtěhrader Bahn.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem Dr. Carl Reif, Bezirksobmann und Bürgermeister in Kaaden, die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für folgende normalspurige Localbahnen:

1. von der Station Kaaden-Brunnersdorf der Linie Komotau—Eger der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn über Pohlig und Fünfhunden nach Willomitz zum Anschlusse an die Staatsbahnlinie Kaschitz—Radonitz;
2. von der Station Radonitz der vorbezeichneten Staatsbahnlinie über Saar nach Duppau mit einer eventuellen Fortsetzung bis Buchau;
3. von der Station Kaschitz der Staatsbahnlinie Pilsen—Dux nach Michelob zum Anschlusse an die a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn

im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Wien, am 6. Mai 1896. Z. 2369/I.

Kundmachung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 28. April 1896, Z. 3933/I, betreffend ungiltig gewordene Certificate anspruchsberechtigter Unterofficiere.

Die im § 11 des Gesetzes vom 19. April 1872, R.-G.-Bl. Nr. 60, vorgezeichneten Vormerkungen, betreffend die Bewerbung anspruchsberechtigter Unterofficiere, sind im Sinne des Art. 12 der Ministerialverordnung vom 12. Juli 1872 (R.-G.-Bl. Nr. 98) nach dem folgenden Verzeichnisse richtig zu stellen.

Wien, am 28. April 1896.

Verzeichniss

des k. und k. Reichs-Kriegsministeriums über die an anspruchsberechtigte Unterofficiere erfolgten Certificate, deren Giltigkeit erloschen ist.

Nr. des Certificates	Vor- und Zuname des Anspruchsberechtigten	Das Certificat hat seine Giltigkeit verloren in Folge: Anstellung (des Anspruchsberechtigten)	freiwilliger Verzichtleistung (des Anspruchsberechtigten)	strafgerichtlicher Verurtheilung (des Anspruchsberechtigten)	Ablebens (des Anspruchsberechtigten)	Verlust desselben	Original-Certificat rückgelangt
5570	Bitschnau Josef			1			*a*
6176	Hofbauer Johann				1		*a*
6246	Wecko Anton				1		1
7317	Hanel Roman				1		1
7408	Zebčević Stefan				1		*a*
8325	Vlahovec Joso				1		1
9733	Bielsfeld Josef	1					1
10320	Pacura Theodor	1					*b*
10922	Michalec Franz	1					1
11001	Šafař recte Kowař Johann	1					1
11875	Weinberg Hersch	1					1
12061	Kaulich Franz	1					1
12279	Löwl Franz	1					1
12371	Pier Josef	1					1
15563	Marozsán Emerich	1					1
12704	Cunat Franz	1					1
12780	Obrekar Felix	1					1
12818	Kwiciński Eduard	1					1
12838	Kierein Carl	1					1
12839	Dronski Johann	1					*b*
13025	Machaček Maximilian	1					1
13079	Plank Johann	1					1
13214	Schruff Jakob	1					1
13244	Weiss Leopold	1					1
13254	Guggy Gottfried	1					1
13315	Bräuer Dionysius	1					1
13371	Steuer Victor Heinrich	1					1
13378	Harbud Alois	1					1
13409	Ondřich Josef	1					1
13456	Schimon Gottlieb	1					1
13465	Bock Heinrich	1					1
13537	Telařik Leopold	1					1
13610	Hörl Wenzel	1					1
13675	Kottowicz Josef	1					1
13700	Sigl Rudolf	1					1
13718	Pichl Anton	1					1
13742	Reschütz Wladimir	1					1
13802	Kozik Josef	1					
13806	Kozaczyński Josef	1					1
13819	Almási Alexander	1					1
13825	Henneberk Wenzel	1					1
13860	Orsáček Vincenz	1					1
13872	Sowa Franz	1					1
13893	Kontnik Andreas	1					1
13941	Plzák Ferdinand	1					1
13981	Lenhart Vincenz	1					1
13991	Rosen Rudolf	1					1
14039	Staňek Carl	1					1
14046	Jedliczka Leon Josef	1					1
14084	Dörner Heinrich	1					1
14095	Rustler Michael	1					1
14096	Prokopowicz Vojciuch	1					1
14117	Pudło Adalbert	1					1
14121	Tesařik Julian	1					1
14140	Petrykiewicz Carl	1					1
14141	Morović Martin	1					1
14149	Winiarski Carl	1					1
14184	Zitterbart Adolf	1					1
14190	Staub Abraham	1					1
14198	Veverka Josef	1					1
14205	Raabl Sylvester	1					1
14206	Bačić Eduard	1					1
14276	Vodopivec Jakob	1					1
14299	Kobzik Jakob	1					1
14307	Libal Franz	1					1
14321	Ketner Josef	1					1
14322	Marčić Nikolaus	1					1
14325	Zimmermann Franz Josef	1					1
14328	Bistrica Lovro	1					1
14350	Wozniczka Wojcech	1					1
14403	Štulik Carl	1					1
14407	Klee Peter	1					1
14435	Borsukowski Julian	1					1
14454	Böse Carl	1					1
14455	Formánek Paul	1					1
14472	Smetan Heinrich	1					1
14485	Haas Alois	1					1
14510	Rupert Franz	1					1
14539	Aduatz Andreas	1					1
14550	Rinesch Kilian	1					1
14551	Minařik Josef	1					1
14569	Klingelbrunner Franz	1					1
14576	Zych Julian	1					1
14583	Wolisch Wolf Lieber	1					1
14584	Wybiral Johann	1					1
14603	Sykora Franz				1		1
14608	Harth Heinrich				1		1
14625	Schamanek Wenzel	1					1
14640	Svoboda Johann	1					1
14649	Filipović Andrija	1					1
14655	Gerstner Christof	1					1
14676	Wegner Adolf						1 *c*
14679	Vuičić Gjuro	1					1
14681	Nazarewicz Sylvester	1					1
14703	Sirový Heinrich	1					1
14704	Ivaniš Leopold	1					1
14718	Plucha Franz	1					1
14735	Flam Franz	1					1
14740	Tichý Franz	1					1
14742	Bernat Jakob	1					1
14798	Zborowsky Franz	1					1
14802	Rogolja Mato	1					1
14862	Prammesberger Johann	1					1
14872	Bartunek Josef	1					1

Nr. des Certificates	Vor- und Zuname des Anspruchsberechtigten	Das Certificat hat seine Giltigkeit verloren in Folge: Anstellung	freiwilliger Verziehtleistung	strafgerichtlicher Verurtheilung	Ablebens (des Anspruchsberechtigten)	Verlust desselben	Original-Certificat rückgelangt
14878	Doroszewicz-Podhorodecki Michael	1	.	.	.	.	1
14888	Sakár Ludwig Anton	1	.	.	.	.	1
14898	Gietl Ferdinand	1	.	.	.	.	1
14904	Melzer Eduard	1	.	.	.	.	1
14911	Köhler Johann	1	.	.	.	.	1
14920	Brunner Vincenz	1	.	.	.	.	1
14921	Schantl Josef	1	.	.	.	.	1
14943	Kafiaków Onufer	1	.	.	.	.	1
15011	Lomšek Andreas	1	.	.	.	.	1
15023	Kocan Anton	1	.	.	.	.	1
15035	Girtlschmid Martin	1	.	.	.	.	1
15036	Pucharski Johann	1	.	.	.	.	1
15038	Fiel Jakob	1	.	.	.	.	1
15051	Kučera Franz	1	.	.	.	.	1
15078	Ehard Johann	1	.	.	.	.	1
15100	Spousta Johann	1	.	.	.	.	1
15152	Sommer Friedrich	1	.	.	.	.	1
15226	Prock Johann	1	.	.	.	.	1
15307	Leicht Carl	1	.	.	.	.	1
15349	Kučera Emanuel	1	.	.	.	.	1

a Certificate uneruirbar.
b Certificate in Verlust gerathen.
c Certificat annullirt, weil der Besitzer zur Zeit der Ausstellung die gesetzlich normirte Activdienstzeit nicht vollstreckt hatte.

Aus den Entscheidungen des Verwaltungs-Gerichtshofes.

1. Bei Bauten auf Anlagen und Gründen der Eisenbahnen in Schlesien ist die oberste Eisenbahnbehörde als baubewilligende Behörde bezüglich aller, also auch der Fragen betreffend Baulinien, Niveau und Strassenbreite, die Entscheidung zu treffen competent.

2. Bei Aufführung eines Zubaues ist die neue Baulinie, und zwar mit Rücksicht auf den rechtskräftig festgesetzten Strassenregulirungsplan zu bestimmen.

Der k. k. Verwaltungs-Gerichtshof hat über die Beschwerde der Stadtgemeinde Troppau gegen die Entscheidung des k. k. Handelsministeriums vom 17. October 1894, Z. 51.411, betreffend den Bauconsens für Erweiterungsbauten am Centralbahnhofe in Troppau, zu Recht erkannt:

Die angefochtene Entscheidung wird nach § 7 des Gesetzes vom 22. October 1875, R.-G.-Bl. Nr. 36 ex 1876, aufgehoben.

Entscheidungsgründe:

Die Beschwerde wendet gegen die Gesetzmässigkeit der angefochtenen Entscheidung, mit welcher bei der Ertheilung der Baubewilligung für Erweiterungsbauten am Bahnhofe zu Troppau der Mährisch-schlesischen Centralbahn dem Begehren der Stadtgemeinde Troppau um Erweiterung der Durchfahrt für die Olmützerstrasse auf die im Stadtregulirungsplane vorgesehene Breite von 19 m keine Folge gegeben wurde, in erster Linie die Incompetenz des Handelsministeriums zur Entscheidung ein, weil auch bei Eisenbahnbauten die Bestimmung der Gassenbreite und der Baulinie ausschliesslich in die Competenz der autonomen Baubehörden falle.

Der Verwaltungs-Gerichtshof war indessen an der Hand der schlesischen Bauordnung vom 2. Juni 1883, L.-G.-Bl. Nr. 26, nicht in der Lage, diese Einwendung als gesetzlich begründet zu erkennen.

Die §§ 1—4 der schlesischen Bauordnung normiren ganz allgemein, dass die Feststellung der Baulinie durch die „baubewilligende Behörde", „durch die Baubehörde" zu bestimmen sei.

Unter der „baubewilligenden Behörde", „Baubehörde" kann nur diejenige Behörde verstanden werden, welche im concreten Falle für den betreffenden Bau die Baubewilligung zu ertheilen hat.

Wenn nun auch im 8. Abschnitte der Bauordnung, § 100, im Allgemeinen bestimmt wird, dass die Handhabung der Bauordnung durch die Gemeindevorsteher, bezw. in mit besonderen Statuten betheilten Orten durch die in diesen Statuten vorgesehenen Organe (§ 76 des Landesgesetzes vom 20. Jänner 1866, Nr. 10, das Bürgermeisteramt) zu erfolgen hat und daher diese Gemeindeorgane in der Regel auch die Baubehörde sein werden, so macht hievon der § 102 der Bauordnung bezüglich der Staats-, Landes- und öffentlichen Fondsbauten und bezüglich der Bauführungen auf Anlagen und Gründen der Eisenbahn eine Ausnahme und bestimmt insbesondere bezüglich der zuletzt angeführten Bauten, dass jene Behörde, welche den Consens zum Bahnbaue zu ertheilen hat, auch die Baubewilligung ertheilt.

Hieraus ergibt sich, dass bei Bauten auf Anlagen und Gründen der Eisenbahn das Handelsministerium als baubewilligende Behörde bezüglich aller, also auch bezüglich der in den §§ 1—4 der Bauordnung enthaltenen Fragen, betreffend Baulinie, Niveau und Strassenbreite, die Entscheidung zu treffen competent ist.

Eine Ausnahme könnte nur dann stattfinden, wenn, wie dies beispielsweise im § 127 der Bauordnung für die Stadt Prag (böhmisches Landesgesetz vom 10. April 1886, Nr. 40) geschieht, ausdrücklich normirt wäre, dass die Feststellung der Baulinie und des Niveau auch bei Eisenbahnbauten den autonomen Baubehörden zusteht. Da nun die Bauordnung für Schlesien eine solche Ausnahme nicht statuirt, kann die Gemeinde Troppau eine behördliche Ingerenz wegen Feststellung des Niveau und der Baulinie bei einer Bauführung auf Anlagen und Gründen der Eisenbahn für sich nicht in Anspruch nehmen.

In meritorischer Richtung konnte jedoch die angefochtene Entscheidung nicht als gerechtfertigt erkannt werden.

Nach § 1 der Bauordnung ist für jeden Neu-, Zu- oder Umbau an einer öffentlichen Passage um die Bestimmung der Baulinie anzusuchen. Der § 16 der Bauordnung definirt den Zubau als eine Vergrösserung des Baues in wagrechter und lothrechter Richtung.

Mit der projectirten Aufmauerung des Bahndammes soll nun eine Erweiterung desselben in wagrechter und lothrechter Richtung derart vorgenommen werden, dass bis zur Fusslinie der neuen Strasse gegenüber eine neue Mauerflucht entstehen würde.

Dieser Zubau ist daher als ein an einer öffentlichen Passage geführter anzusehen, zumal die in öffentlicher mündlicher Verhandlung vorgebrachte Einwendung des Handelsministeriums, dass es sich nicht um einen „auf Anlagen und Gründen" der Eisenbahn auszuführenden Hochbau, sondern um einen Eisenbahnbau (Kunstbau) handelt, für welchen nicht die Bestimmungen der Bauordnung, sondern lediglich die Vorschriften des § 10, lit. c) der Verordnung vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238, massgebend seien, nicht zutrifft, weil die Bestimmungen der Bauordnung in ihrem Rayon, soweit sie sachlich anwendbar sind, für alle Bauten Geltung haben.

Hienach musste bei Aufführung des gedachten Zubaues die neue Baulinie, und zwar mit Rücksicht auf den rechtskräftig festgesetzten Strassenregulirungsplan bestimmt werden, welcher eine Strassenbreite von 19 m vorschreibt.

Die angefochtene Entscheidung war demgemäss nach Vorschrift des § 7 des Gesetzes vom 22. October 1875, R.-G.-Bl. Nr. 36 ex 1876, aufzuheben.

[Erkenntniss vom 3. Jänner 1896, Z. 41; cf. E.-M.-Act Z. 2008/I ex 1896.]

Inland.

Parlamentarisches.

In der 77. Sitzung des Herrenhauses vom 12. Mai gelangt der Gesetzentwurf, betreffend den Bau der Eisenbahn Chodorów-Podwysokie, ohne Debatte in zweiter und dritter Lesung zur Annahme.

In der 494. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 13. Mai übermittelte der Herr Eisenbahnminister einen Gesetzentwurf, betreffend die im Jahre 1896 sicherzustellenden Bahnen niederer Ordnung. Die Regierungsvorlage wurde dem Eisenbahn-Ausschusse zugewiesen.

In der Sitzung des Eisenbahn-Ausschusses des Abgeordnetenhauses vom 12. Mai wurde die Debatte über die Verstaatlichung der Nordwestbahn fortgesetzt.

Abg. Kaftan sagte, dass es ihm scheine, dass die Herren, welche die Regierungsvorlage bekämpfen, dies mehr aus socialpolitischen und fiscalischen Gründen thun, dabei aber weniger Gewicht auf das für uns wichtigste Moment, nämlich auf das wirthschaftliche und handelspolitische Moment, legen. Redner bemerkte, er habe bereits in seiner diesbezüglichen Rede im Abgeordnetenhause sich entschieden für die Verstaatlichung der Oesterr. Nordwestbahn aus wirthschaftlichen Gründen erklärt, jedoch hinzugefügt, dass er sich mit aller Energie für eine Verbesserung der Vorlage einsetzen werde. In der Sitzung des Subcomité habe er diesbezügliche Anfragen an die Herren Regierungsvertreter gerichtet, welche dieselben auch präcise beantwortet haben. Redner gewann daraus die Ueberzeugung, dass

1. günstigere Bedingungen für den Staat Seitens der Gesellschaft in dem heutigen Stadium leider nicht zu erzielen sind;
2. dass die Einlösung der Linie A und der Südnorddeutschen Verbindungsbahn concessionsmässig wohl möglich sei, aber mit Bezug auf die Austragung zahlreicher strittiger Fragen, die nur im ordentlichen Processwege erfolgen könnte, eine weite Hinausschiebung der Besitzergreifung der beiden Linien zur Folge hätte, ausser die Regierung würde sich zur Anwendung von Gewalt entschliessen, was auf den Staatscredit nicht ohne Einfluss bleiben dürfte;
3. die Möglichkeit nicht ausgeschlossen erscheint, dass im Falle die bemerkte Steigerung der Einnahmen der beiden Linien anhält, welche in der Zeit vom 1. Jänner bis 30. April d. J. an 560.000 fl. beträgt, wir diese Linien, insbesondere die Elbethalbahn, später zu ungünstigeren finanziellen Bedingungen einlösen müssten.

Die Ertragsberechnungen in der Analyse des Herrn Berichterstatters wurden von dem Herrn Regierungsvertreter als vollkommen richtig erklärt. Redner habe nachgerechnet und sei mit geringen Abweichungen zu dem ähnlichen Resultate gekommen, dass das finanzielle Opfer des Staates maximal an 500.000 fl. betrage, welche jedoch, da der Berechnung die concessionsmässige Einlösung der A-Linie auf Basis der Garantie zu Grunde gelegt wurde, durch die steigenden Einnahmen dieser Linie, welche gegen das Vorjahr heute schon im ersten Drittel des Jahres über 260.000 fl. betragen, wettgemacht werden. Für den Redner bilde den Ausschlag auf der Waage der eminente wirthschaftliche Vortheil der raschen Verstaatlichung der A- und B-Linie und der Südnorddeutschen Verbindungsbahn.

Diese Vortheile seien: 1. Verschmelzung der Oesterr. Nordwestbahn mit dem Staatsbahnnetze zu einem Netze von 10.000 Kilometer; 2. Befreiung der östlichen Hälfte des Königreiches Böhmen und der in die Oesterr. Nordwestbahn einmündenden Localbahnen von dem parteiischen, eigennützigen Einflusse einer Privatbahn; 3. Verbilligung der Tarife; 4. Durchrechnung der Tarife in einem sehr ausgedehnten Netze; 5. Einfluss des Staates auf die günstige Einlösung der Oesterr.-ungar. Staatsbahn-Gesellschaft, auf die Tarife aus der östlichen Reichshälfte in Bruck und Marchegg, was sich beim nächsten Ausgleiche ziemlich fühlbar zu Gunsten unserer Landwirthschaft machen könnte; 6. Beherrschung des Umschlagsverkehres in Korneuburg und Laube im staatlichen Interesse. Dies allein bestimmt ihn, auch für dieses Uebereinkommen einzutreten. Er thue es ehrlich und allein im Interesse des Königreiches Böhmen, welches er und seine Gesinnungsgenossen hier vertreten.

Abg. Dr. Russ wies darauf hin, dass die Generalversammlungen der Südnorddeutschen Verbindungsbahn und der Oesterr. Nordwestbahn beschlossen haben, dass die mit dem Staate getroffenen Uebereinkommen nach dem 15. Mai für sie jede bindende Kraft verlieren, sofern bis dahin die verfassungsmässige Genehmigung nicht erreicht ist. Es werde niemand behaupten können, dass binnen drei Tagen die kaiserliche Sanction einem solchen Gesetze zugewendet werden könne, welches in dem einen Hause sich noch in dem Stadium der Vorberathung befindet. Es gehe nicht an, dass etwa eines der beiden Häuser des Reichsrathes oder aber selbst nur der Ausschuss eines dieser Häuser einen Beschluss fasse, welcher dem Belieben einer Privatunternehmung ausgesetzt wäre, weil dies der Würde der Legislative und der bisherigen Uebung nicht entsprechen würde. Da nach den Statuten die Generalversammlungen sechs Wochen vorher einberufen werden müssen, so trete ein vielwöchentlicher Zeitraum ein, in welchem die Gesellschaft nicht an das Uebereinkommen gebunden ist.

Als ein Uebereinkommen mit der Kaiser Ferdinands-Nordbahn seinerzeit von der Regierung vorgelegt worden war und sich im Ausschusse vielfachen Anfechtungen gegenüber fand, habe die Regierung ihre Vorlage zurückgezogen, sei in neue Verhandlungen mit der Gesellschaft eingetreten und habe ein neues Uebereinkommen in Form einer neuen Gesetzesvorlage dem Hause unterbreitet. Andererseits würde, nachdem eine neue Verhandlung mit der Gesellschaft mindestens wegen Verlängerung der Frist unbedingt nothwendig sein wird, die Regierung gar nicht in der Lage sein, wegen günstigerer Gestaltung des Uebereinkommens mit der Gesellschaft in Verhandlung zu treten, sobald ein das vorliegende Uebereinkommen billigender Beschluss des Ausschusses vorläge. In beiden Fällen also, ob ein ablehnender Beschluss des Ausschusses oder ein zustimmender vorliegt, würde immer gegenüber der Legislative das reine Belieben einer Privatgesellschaft hervortreten, die Regierung selbst ihre freie Hand für neue Verhandlungen verlieren und die ganze Situation eine durchaus verwirrte und ungünstige sein. Redner stelle deshalb den Antrag auf Vertagung der Beschlussfassung, nicht aber der Berathung, und zwar deshalb, weil in der Berathung vielleicht noch immer eine Reihe von Momenten zu Tage treten könne, welche der Regierung werthvolle Fingerzeige für die künftige Verhandlung zu geben vermöchten.

Eisenbahnminister Ritter von Guttenberg erklärte, dass die Regierung gegen den Antrag des Abgeordneten Dr. Russ auf Vertagung der Beschlussfassung keine Einwendung erhebe, nachdem die Ausführungen desselben theoretisch gewiss richtig sind, wenn sich auch in der Praxis die Sache vielleicht anders gestalten würde. Bezüglich des Exposé des Abg. Schwab bemerkte der Minister, dass die Zifferngruppirung in demselben keineswegs als richtig anerkannt werden kann, vielmehr sind nur die Aufstellungen des Berichterstatters zutreffend. Die Regierung hält das Uebereinkommen für ein dem Staate finanziell sehr günstiges, und sie ist der Ueberzeugung, dass selbst ein finanzielles Opfer, wenn ein solches gebracht werden müsste, mit Rücksicht auf die grossen Vortheile des Uebereinkommens, insbesondere die gleichzeitige Erwerbung der wichtigen und entwicklungsfähigen Elbethalbahn, gerechtfertigt wäre. Die Regierung würde besonderen Werth darauf legen, die Anschauungen des Ausschusses als Directive für etwaige weitere Verhandlungen mit der Gesellschaft insbesondere in der Richtung kennen zu lernen, ob auf eine Verlängerung des Termines, innerhalb dessen die Gesellschaft an das Uebereinkommen gebunden ist, resp. auf den Abschluss eines neuen Uebereinkommens hingewirkt werden soll.

Abg. Dr. Fux erklärte, dass er im Interesse des Landes Mähren für die Verstaatlichung der Nordwestbahn sei, jedoch trotzdem das mit der Gesellschaft geschlossene Uebereinkommen ablehnen müsse. Er sei für die concessionsmässige Einlösung der Nordwestbahnlinie A und der Südnorddeutschen Verbindungsbahn. Das vorgelegte Uebereinkommen könne Redner nicht acceptiren, weil es erstens zu harte Bedingungen dem Staate auferlegt, resp. die Bahn zu theuer ist, zweitens auch jetzt dem Ausschusse noch nicht alle Daten vorliegen, welche zur Beurtheilung nothwendig sind, drittens der Staat noch viele grössere Bahnen einzulösen hat und es eine den Staat schädigende Wirkung haben müsste, wenn der Staat sich scheut, von der concessionsmässigen Einlösung Gebrauch zu machen.

Die in Aussicht genommenen Ersparungen der Gesellschaftsauslagen und Betriebsauslagen, die man mit 200.000 bis 300.000 fl. berechnet, könne Redner nicht anerkennen, da der Staat gewiss nicht billiger betreibt als die Privatbahnen, vielmehr das Gegentheil der Fall sei. Redner halte das Uebereinkommen nicht für vortheilhaft und könne demselben nicht zustimmen. Die Regierung möge sofort die concessionsmässige Einlösung ins Werk setzen

Abg. Jax constatirte, dass alle Mitglieder des Eisenbahn-Ausschusses für die Fortführung der Verstaatlichung sind, aber nur unter Bedingungen, welche gerecht und dem Staate nicht ungünstig sind. Redner stehe auf dem Standpunkte, dass die Verstaatlichung auf concessionsmässigem Wege erzielt werden soll oder im Ausgleichswege wenigstens unter Bedingungen, welche der concessionsmässigen Einlösung nahestehen. Redner behält sich vor, wenn ein neues Uebereinkommen mit der Nordwestbahn vorliegen sollte, in das Ziffernmaterial und in die Rechnungen näher einzugehen.

Abg. Schwab sagte, er sehe sich genöthigt, mit wenigen Worten dem Abg. Kaftan zu erwidern, welcher glaubte, im Namen der böhmischen Abgeordneten das wirthschaftliche Interesse Böhmens in dieser Frage wahren zu müssen. Er erklärte, dass in Bezug auf die Wahrung der wirthschaftlichen Interessen des Landes zwischen den deutschen und czechischen Abgeordneten kein Unterschied bestehe, da die Deutschen, die im Lande wohnen und in hervorragender Weise an Industrie und Verkehr betheiligt sind, dasselbe Interesse an der Wahrung der wirthschaftlichen Angelegenheiten des Landes haben.

Redner wendete sich gegen die Bemerkungen des Eisenbahnministers, welcher die Richtigkeit der vom Redner im Ausschusse vorgelegten Ziffern in Zweifel gezogen hat. Redner würde sehr bitten, dass ihm diese Einwendungen im Einzelnen bekanntgegeben würden. Er sei der Meinung, dass seine Ziffern vollständig richtig und nicht bestreitbar sind. Er erklärte, dass er bei seinen Aufstellungen nur die sicheren Mehrauslagen und die für den Staat in sicherer Aussicht stehenden Opfer in Berücksichtigung gezogen. Redner schloss sich dem Vertagungsantrage des Abg. Dr. Russ an und bittet den Ausschuss, für denselben zu stimmen.

Abg. Kaftan anerkennt, dass, nachdem die Frist binnen drei Tagen, das ist am 15. d. M., abläuft, es technisch unmöglich ist, die Vorlage im Abgeordnetenhause und im Herrenhause zur Verhandlung zu bringen und der Sanction vorzulegen. Redner bedauert aufrichtig, dass dies in Folge der Hinausziehung der Verhandlung, an der allerdings das Präsidium des Ausschusses nicht schuld ist, der Fall ist, denn die beantragte Vertagung heisst eigentlich Absetzung der Vorlage von der Tagesordnung und Verlegung derselben ad calendas graecas. Soweit Redner die Verhältnisse beurtheilen kann, würde heute im Ausschusse eine Majorität für die Vorlage zu gewinnen sein, wenn die Majorität nicht aus Rücksicht für die Linke zurückhalten würde, welche sich schroff gegen die Verstaatlichung, respective gegen die Vorlage ausgesprochen hat. Die Vorlage sei leider für diesen Augenblick verloren; dennoch wende sich Redner an die Regierung mit dem Ansuchen, sie möge mit aller Kraft dahin streben, die Verstaatlichung der Nordwestbahn noch im heurigen Jahre durchzuführen, widrigenfalls die Einlösungssumme zufolge der stetigen Steigerung der Einnahmen dieser Bahn später höher ausfallen würde.

Abg. Dr. Steinwender ist gegen die Vertagung der Abstimmung, welche der Regierung gar keine Directive gebe; eine solche Directive, aber auch die kräftigste Stärkung für die Position der Regierung in der Verstaatlichungsaction liege in der Aufforderung an die Regierung, sofort an die concessionsmässige Verstaatlichung zu gehen. Die Regierung könne sich auf dieses, mehr noch auf das künftige Parlament verlassen, dass künftighin bei Verstaatlichungen nichts mehr verschenkt wird. Steht diese Ueberzeugung fest, so werde ein besseres Uebereinkommen als das vorliegende mit Sicherheit erzielt werden. Redner hält daher den Antrag aufrecht, die Regierung zur concessionsmässigen Verstaatlichung aufzufordern.

Regierungsvertreter Sectionschef Dr. Ritter von Wittek widerlegte eingehend die ziffermässige Aufstellung des Abg. Schwab und hob die in derselben vorkommenden Unrichtigkeiten einzeln hervor. Insbesondere wird die für den Staat günstige Periode vom Jahre 1902 bis zu der mit 1906 beginnenden Tilgung der Staatsschuldverschreibungen ganz ignorirt, der zu erzielende Convertirungsgewinn bei diesen Staatsschuldverschreibungen gar nicht in Rechnung gezogen, beim Zinsenconto nur die Passivzinsen, nicht aber auch die sehr namhaften Activposten berücksichtigt, endlich auch die eventuelle Convertirung der vierpercentigen Prioritätsobligationen ganz ausser Betracht gelassen. Ganz unerklärlich erscheint es, dass der Antheil an dem Convertirungsgewinn bei den fünfpercentigen Prioritätsobligationen als Passivpost, also als Nachtheil des Uebereinkommens dargestellt wird, ebenso auch ein Mindererforderniss von 49.000 fl. bei der Verzinsung und Tilgung der Prioritätsobligationen. Nach Ausscheidung der angeführten Unrichtigkeiten würde die Rechnung nahezu genau zu den gleichen Schlussziffern gelangen, die der Abg. Szczepanowski ausweist.

Schliesslich macht der Herr Regierungsvertreter auf die tiefgehenden Unterschiede aufmerksam, die sich in den Anschauungen der Abgeordneten kundgeben, welche der Regierung die concessionsmässige Einlösung empfehlen. Einerseits werden die Nebenunternehmungen als abzulösende betrachtet, andererseits wird gefordert, das ganze Vermögen der Gesellschaft, also auch die Elbethalbahn, zur Tilgung der Garantieschuld heranzuziehen. Die Austragung solcher Differenzen müsste wohl zunächst den betreffenden Abgeordneten überlassen bleiben.

Berichterstatter Abg. Szczepanowski schloss sich den Ausführungen des Regierungsvertreters Sectionschefs Dr. Ritter von Wittek über die Berechnungen des Abg. Schwab an. In diesen Berechnungen seien unbegreifliche Fehler enthalten, die nach Hunderttausenden zählen und nach deren Richtigstellung die Ziffern des Abg. Schwab mehr oder weniger auf dasselbe herauskommen wie die vom Redner angegebenen.

Abg. Schwab berichtigte thatsächlich die vom Regierungsvertreter Sectionschef Dr. Ritter von Wittek vorgebrachten Bemängelungen seiner ziffermässigen Aufstellungen.

Bei der Abstimmung wurde der Antrag des Abg. Dr Russ angenommen.

Hierauf wurde Abg. Dr. Russ zum Referenten für das von der Regierung angekündigte Localbahnengesetz gewählt. Sodann wurde die Sitzung geschlossen.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Schneebergbahn. (Linie Wr.-Neustadt—Puchberg: Hochbauten: Bauconsens.) Die k. k. Statthalterei in Wien hat im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums hinsichtlich des von der Bauunternehmung Leo Arnoldi vorgelegten Projectes, betreffend die Hochbauten auf der Linie Wr.-Neustadt—Puchberg der Schneebergbahn den Bauconsens ertheilt. [E.-M.-Z. 4443.]

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Linie Lundenburg—Brünn: Umlegung und Entwässerung eines Theiles der Strassengasse in Brünn.) Für die Umlegung und Entwässerung eines Theiles der Strassengasse in Brünn im Bereiche des im Umbau stehenden Nordbahnhofes, dann für die Ueberbrückungen dieser Gasse wurde der Bauconsens ertheilt. [27. Februar, E.-M.-Z. 3621/I.]

— (Errichtung eines vierfachen Wächterhauses in Rohrbach i. M.) In der Station Rohrbach i. M. wird zum Zwecke der Beschaffung von Dienstwohnungen für das bisher ausserhalb der genannten Station untergebrachte Personale ein vierfaches Wächterhaus hergestellt. [23. April, Z. 3154/I.]

— (Linie Wien — Krakau: Herstellung einer Wagenausbindehalle in der Station Lundenburg.) Für den Anbau einer Wagenausbindehalle an das bestehende Werkstättengebäude in der Station Lundenburg wurde der Bauconsens ertheilt. [3. Februar, E.-M.-Z. 3981/I.]

Localbahn Rakonitz-Petschau. (Theilstrecke Rakonitz—Pladen: Eisenconstruction.) Die vom Landesausschusse in Prag vorgelegten Eisenconstructionspläne für die abnormalen Brücken in km 0·9318 und 5·1714 der Theilstrecke Rakonitz—Pladen der Localbahn Rakonitz-Petschau wurden zur Ausführung genehmigt. [E.-M.-Z. 3611.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Behebung einer Verkehrsstörung.

Böhmische Nordbahn-Gesellschaft:

13. Mai. Der Elbeumschlagsplatz in Tetschen a. d. Elbe, Station Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, wurde für den Verkehr wieder eröffnet.

Nachrichten aus Ungarn.

Parlamentarisches. (Vorlage des Gesetzentwurfes zu Gunsten des Ausbaues der projectirten Localbahn Viljevo-Kapelna — Cadjavica-Noskovci.) Der „Vasuti és közlekedési közlöny" Nr. 55 vom 6. Mai verlautbart den vom kgl. ungar. Handelsminister dem Abgeordnetenhause vorgelegten Gesetzentwurf, betreffend den Ausbau und Betrieb der vom kgl. Rathe Wilhelm Gutmann de Gelse und dessen Brüdern Edmund, Ladislaus und Aladár Gutmann de Gelse projectirten Theilstrecke Viljevo-Kapelna—Cadjavica-Noskovci des von ihnen im Bereiche Slavoniens projectirten Localbahnnetzes (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 9 ex 1895, Vorconcession Post 1 a). Die projectirte, im Sinne des G.-A. XXXI ex 1880 und des diesen ergänzenden G.-A. IV ex 1888 als schmalspurige Localbahn zu erbauende und als solche zu betreibende Linie wird von der Endstation Viljevo-Kapelna der Slavonischen Draubahn, d. i. der im Eigenbetriebe der Firma Gutmann stehenden schmalspurigen Localbahn Belišce—Viljevo-Kapelna, aus diese über Moslavina und die Gemarkung der Gemeinde Cadjavica in der Station Cadjavica-Noskovci mit der im Betriebe der Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen stehenden Localalbahn Baranya-Szent Lörincz—Slatina—Našić verbinden. Die effectiven Baukosten dieser 20·6 km langen Linie sind mit 392.000 fl., d. i. 19.502 fl. per laufendes Bahnkilometer, bemessen, Mit Hinzurechnung zum ursprünglichen Capitale der Linie Belišce—Viljevo-Kapelna per 720.000 fl. wird das Gesammtcapital für die Strecke Belišce—Viljevo-Kapelna—Cadjavica-Noskovci fernerhin 1,112.000 fl. betragen, von welcher Summe der Betrag von 50.250 fl. auf Beschaffung der Fahrbetriebsmittel entfällt.

Strasseneisenbahn mit elektrischem Betriebe Budapest-Ujpest-Rákospalota. (Nachtrag zur Concessionsurkunde.) Der „Vasuti és közlekedési közlöny" Nr. 56 vom 8. Mai verlautbart den Erlass des kgl. ungar. Handelsminister vom 25. April 1896, Z. 29.257, laut welchem das ursprünglich mit 1,590.000 fl. bemessen gewesene Actiencapital der von Budapest über Ujpest nach Rákospalota führenden Strasseneisenbahn mit elektrischem Betriebe um 700.000 fl., somit auf 2,290.000 fl. erhöht wird. Dieser Capitalszuwachs ist zur Herstellung des zweiten Geleises auf einem Theile der Hauptstrecke (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 47) und zum Ausbaue einer Flügelbahn zu verwenden.

Budapester Untergrundbahn mit elektrischem Betriebe. (Benennung der Bahn nach dem Namen Sr. Majestät.) Se. Majestät hat mit Allerhöchster Entschliessung, Budapest vom 3. Mai, gestattet, dass die Budapester elektrische Untergrundbahn allerhöchstseinen Namen führe. Diese Bahn wird in Folge dessen von nun an officiell „Budapester elektrische König Franz Josef-Untergrundbahn" und kurz „Franz Josef-Untergrundbahn" benannt werden. Aus diesem Anlasse liess die Direction in der grossen unterirdischen Halle am Giselaplatze eine Gedenktafel mit folgender Inschrift anbringen:

„Unter der Regierung des Apostolischen Königs Franz Josef I. wurde der Bau am 13. August 1894 begonnen, zu welcher Zeit Dr. Alexander Wekerle Ministerpräsident, Béla Lukács Handelsminister und Carl Hieronymi Minister des Innern war. Beendet wurde der Bau am 11. April 1896, zu welcher Zeit Baron Desider Bánffy de Losoncz Ministerpräsident, Ernst Dániel de Szamos-Ujvár-Németh Handelsminister und Desider Perczel de Bonyhád Minister des Innern war."

Localbahn Nagy-Belicz—Privigye. (Technisch-polizeiliche Begehung und Betriebseröffnung.) Am 18. April fand unter Führung des Ministerialsecretärs Dr. Andór Bartos des kgl. ungar. Handelsministeriums und mit Beiziehung der Vertreter der interessirten Staats-, Comitats- und Gemeindebehörden, sowie jener der den Betrieb übernehmenden Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen die technisch-polizeiliche Begehung der Localbahn Nagy-Bélicz — Privigye, einer Fortsetzung der Nyitrathalbahn Tótmegyer—Nyitra (Neutra)—Nagy-Tapolcsany—Nagy-Bélicz (vergl. Concessionsurkunde Vrdgs.-Bl. Nr. 82 ex 1895), mit den Stationen Nagy-Ugrócz, Nemes-Kosztolány, Nyitra-Novák, Privigye-Bajmócz, ferner den Halte-Ladestationen Oszlány, Nyitraszeg, Koós und der Haltestelle Simony statt. Sämmtliche Stationen und Halte-Ladestationen sind zur Aufnahme von Personen, Gepäck und Wagenladungsgütern eingerichtet, während die Haltestelle blos für den Personen- und Gepäcksverkehr bestimmt ist. Nachdem die Commission den Bauzustand und die Einrichtung der Linie als entsprechend befand, ertheilte der Commissionsleiter die Bewilligung zur sofortigen Eröffnung des Betriebes.

Verschiedene Mittheilungen.

Neue Wiener Tramway-Gesellschaft. (Generalversammlung.) Am 16. April wurde unter Vorsitz des Regierungsrathes Moritz Morawitz die 23. ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Neuen Wiener Tramway-Gesellschaft abgehalten. An derselben nahmen 30 Actionäre Theil, welche insgesammt 9075 Actien mit 641 Stimmen vertraten. Der pro 1895 vorgelegte Geschäftsbericht hebt hervor, dass im Bestande des gesellschaftlichen Netzes keine wesentlichen Veränderungen eingetreten sind, dass aber die Bewerthung des Bahnkörpers sich entsprechend dem Verkaufe von Grundstücken für die Wiener Stadtbahn um den Betrag von 152.320 fl, vermindert hat. Die Betriebseinnahmen erfuhren im letzten Jahre eine Steigerung von 47.628 fl., gleichzeitig aber auch die Betriebsausgaben eine solche von 38.169 fl. Die Bilanz schliesst nach Bestreitung der Dotation für den Oberbau- und Fahrbetriebsmittel-Erneuerungsfonds, für die Abschreibung vom Pferdeconto und für die Capitalsamortisation (zusammen 64.708 fl.) mit einem Reingewinne von 131.438 fl., gegen 121.965 fl. im Jahre 1894. Mit Einschluss des Gewinnvortrages per 15.983 fl. standen somit 147.421 fl. der Generalversammlung zur Verfügung. Hievon wurden bereits früher 77.480 fl. zur Einlösung des Coupons der im Umlaufe befindlichen 15.496 Prioritätsactien mit 5 fl. per Stück verwendet. Hinsichtlich des verbleibenden Betrages von 69 941 fl. beschloss die Versammlung über Antrag des Verwaltungsrathes, auf die im Umlaufe befindlichen 24.600 Stammactien 49.200 fl., d. i. 2 fl per Actie, zu vertheilen, 10.000 fl. dem Oberbau- und Fahrbetriebsmittel-Erneuerungsfonds als ausserordentliche Dotation zuzuweisen und den Restbetrag von 10.741 fl. pro 1896 vorzutragen. Ferner wurden über Antrag des Verwaltungsrathes mehrere Statutenänderungen, insbesondere die Abänderung des Artikels 9 in dem Sinne beschlossen, dass der Verwaltungsrath berechtigt sein solle, die dem statutarischen Tilgungsplane entsprechende Amortisation von Prioritätsactien für die Jahre 1895—1897 ganz oder theilweise zu sistiren. In dem Geschäftsberichte wird diese Massnahme damit motivirt, dass die sonst nothwendige Ausgabe von Genussscheinen die im Falle der Genehmigung der Gesellschaftsofferte für die Herstellung eines Bahnnetzes mit elektrischem Betriebe im Gemeindegebiete von Wien unerlässliche finanzielle Umgestaltung des gesellschaftlichen Unternehmens wesentlich erschweren würde. Nach der Wiederwahl der ausscheidenden Verwaltungsrathsmitglieder Arthur Mayer und August Werthner wurde die Generalversammlung geschlossen.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Französisch-Rumänischer Güterverkehr.

Frachtberechnung im Verkehre mit Bukarest-Filaret.

Die im Nachtrage I zum Tarife für den Französisch-Rumänischen Güterverkehr vom 1. Juli 1892 enthaltenen Frachtsätze für Bukarest finden mit Giltigkeit vom 1. Juni 1896 auf den Verkehr mit Bukarest-Filaret unter Zuschlag folgender Beträge Anwendung:

	Francs	
Für Eilgut	0·20 für	100 kg
„ Frachtstückgut	0·96 „	1000 kg
„ Frachtgut in Ladungen von oder bei Frachtzahlung pro Wagen und Frachtbrief für mindestens		
5.000 kg	0·40 „	1000 kg
10.000 „	0·40 „	1000 kg

Die Zuschlagslieferfrist für die Ueberführung von Bukarest Nord nach Bukarest-Filaret, bezw. umgekehrt, beträgt 12 Stunden für Eilgut und 24 Stunden für Frachtgut.

Wien, am 11. Mai 1896. [365]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischer Eisenbahnverband.

Provisorischer Ausnahmetarif für Eilgüter, gewöhnliche, und Lebensmittel in Eilfracht.

Einbeziehung der Station Penzing.

Mit Giltigkeit vom 20. Mai 1896 wird die Station Penzing in den provisorischen Ausnahmetarif für die Beförderung von Eilgütern, gewöhnlichen, und Lebensmitteln in Eilfracht, giltig vom 1. August 1895, mit den für die Station Wien K.E.B. bestehenden Frachtsätzen einbezogen.

Wien, am 13. Mai 1896. [366]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Einführung des Rollfuhrdienstes Seitens der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft für die Ab- und Zustreifung von Eil- und Frachtgütern in der Station Cilli.

Mit 1. Juni 1896 bis auf Widerruf wird für die Ab- und Zustreifung von Eil- und Frachtgütern ab und nach der Station Cilli Seitens der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft im Sinne des § 68 des Betriebsreglements der Rollfuhrdienst etablirt, dessen Besorgung dem Spediteur Herrn Ferdinand Pellé in Cilli übertragen wurde.

Die für diesen Rollfuhrdienst festgesetzten Zustreifgebühren betragen:

1. für Eil- und Frachtgüter nach und von allen Richtungen innerhalb des Stadtgebietes Cilli 10 Heller pro 50 Kilogramm, wobei angefangene 50 Kilogramm für voll gerechnet werden. — Die Minimalgebühr für eine Sendung beträgt 40 Heller;
2. für jene Güter, welche nach dem Localtarife der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft als sperrig zu behandeln sind, werden die Zustreifgebühren doppelt berechnet.

Besondere Bestimmungen.

Von der Zustellung sind folgende Güter ausgeschlossen:

1. welche an solche Parteien adressirt sind, die bei der Güterabfertigungsstelle der Station Cilli das schriftliche Begehren gestellt haben, dass die für sie anlangenden Sendungen nicht zuzustellen, sondern zu avisiren sind;
2. Güter, welche mit Nachnahmen in höheren Beträgen als 200 Kronen belastet sind, sofern nicht specielle Abmachungen mit den Adressaten bestehen.

Die Organe der Rollfuhrunternehmung der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft in Cilli haben die Verpflichtung, den Zustreiftarif bei sich zu führen und denselben über Verlangen den Parteien vorzuzeigen.

Allfällige Beschwerden hinsichtlich der Ab- und Zustreifung von Gütern sind bei dem Stationschef in Cilli, eventuell bei der General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft einzubringen.

Wien, am 12. Mai 1896. [367]

Oesterreichischer Donau-Umschlagsverkehr via Wien, bezw. via Korneuburg.

Aenderung der Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 4 (Zucker aller Art).

Mit sofortiger Giltigkeit werden in dem vom 1. Juni 1895 giltigen Tarife für den überschriebenen Verkehr die auf Seite 17 verzeichneten „Frachtsätze bis zum Umschlagsplatze" des Ausnahmetarifes Nr. 4 für den Transport von Zucker aller Art b) bei Aufgabe von 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen

	von		auf
ab Aussig (Oe.N.W. u. St.E.G.)	156	auf	126
„ Časlau	„ 105	„	94
„ Dobrowitz	„ 127	„	107
„ Neubidschow	„ 126	„	107
„ Rossitz	„ 112	„	103
„ Wlkawa	„ 124	„	105

Centimes per 100 kg ermässigt.

Wien, am 13. Mai 1896. [368]

Die Direction der Ersten k. k. priv. Donau-Dampfschifffahrts-Gesellschaft.
Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft.

Wiederaufnahme des Verkehres in Aussig-Landungsplatz.

Der für den Elbe-Umschlagsplatz Aussig-Landungsplatz der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn wegen Hochwasser eingestellte Güterverkehr wurde am 12. Mai 1896 wieder aufgenommen.

Teplitz, am 13. Mai 1896. [369]

K. k. priv. Böhmische Nordbahn-Gesellschaft.

Wiederaufnahme des Verkehres in Tetschen-Bodenbach-Landungsplatz.

Unter Bezugnahme auf die Kundmachung in Nr. 51 dieses Blattes wird zur Kenntniss gebracht, dass der Betrieb in der Station Tetschen-Bodenbach-Landungsplatz am 13. Mai 1896 wieder unbeschränkt aufgenommen wurde.

Prag, am 14. Mai 1896. [370]

Sonstige Nachrichten.

Kgl. Bayerische Staatseisenbahen. (Directer Güterverkehr.) Am 1. Mai 1896 sind für den Verkehr mit Lichtenfels, soweit in den Tarifen des Rheinisch-Westphälisch-Bayerischen, Nassau-Bayerischen, Frankfurt a. M.-Oberhessisch-Bayerischen, Hannover-Bayerischen, Thüringisch-Hessisch-Bayerischen, Magdeburg-Bayerischen, Berlin-Bayerischen und Ostpreussisch-Bayerischen Verkehres directe Frachtsätze für diese Station vorgesehen sind, hinsichtlich der Beförderung von Langholz nachfolgende Bestimmungen in Kraft getreten:

„Bei Verladung von Langholz des Specialtarifes II auf ein Paar Schemel- oder Kuppelwagen wird die Fracht bis auf Weiteres nach den Sätzen der Ausnahmetarife für Holz dieses Specialtarifes für das wirkliche Gewicht der Sendung, mindestens jedoch für 10.000 kg für die Sendung berechnet."

Diese Frachtberechnung findet auch bei Zusammenladung von derartigem Langholz mit kürzeren Hölzern der Specialtarife II und III Anwendung.

Bayerisch-Schweizerischer Getreide-Ausnahmetarif, Heft 3 (Verkehr mit der Central- und Westschweiz) vom 1. Mai 1896. (Neuer Ausnahmetarif für Getreide u. s. w.) Am 1. Mai ist für Sendungen von Getreide, Hülsenfrüchten, Malz und Oelsaaten aus Bayern nach Stationen der Schweizerischen Centralbahn, der Emmenthalbahn und der Jura-Simplon-Bahn ein neuer Ausnahmetarif in Kraft getreten.

Localbahn-Actiengesellschaft in München. (Einführung des Tarifnachtrages III.) Mit Wirkung vom 1. Mai ist für den Localverkehr auf den normalspurigen bayerischen Linien:

Sonthofen—Oberstdorf,
Oberdorf b. B.—Füssen,
Murnau—Garmisch-Partenkirchen,
Fürth—Zirndorf—Cadolzburg und
Isarthalbahn (München—Wolfratshausen)

zum Localtarife für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, lebenden Thieren und Gütern der Nachtrag III erschienen.

Localtarif der Walhallabahn (Stadtamhof-Donaustauf). (Nachtrag II.) Mit sofortiger Giltigkeit ist der Nachtrag II zum Localtarife für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Hunden in Begleitung von Reisenden und Gütern ausgegeben worden

Offert-Ausschreibung.

Die Lieferung von **fünf Stück 15·1 m langen Eisenträgern aus Flusseisen** im Gesammtgewichte von 16.846 kg, bestimmt zu einer Abschlusswand vor dem Trockendock im Hafen von Bregenz, soll im Offertwege vergeben werden.

Die allgemeinen und speciellen Bedingnisse, sowie die Projectspläne, Gewichtsberechnung etc. liegen bei der k. k. Schiffahrtsinspection in Bregenz, sowie bei der k. k. Bahnerhaltungssection Feldkirch zur Einsicht bereit und werden auf Verlangen auch schriftlich übermittelt.

Vorschriftsmässig gestempelte Offerte sind bis längstens 15. Juni, 12 Uhr Mittags, an die k. k. Bodensee-Schiffahrtsinspection in Bregenz einzureichen.

Bregenz, am 15. Mai 1896.

K. k. Bodensee-Schiffahrtsinspection in Bregenz.

K. k. Oesterr. Staatsbahnen.

Offert-Ausschreibung

auf

Lieferung mineralischer Kohle.

Die Lieferung des Bedarfes an mineralischer Kohle für die Zeit vom 1. Jänner 1897 bis 31. December 1897 in dem für diesen Zeitraum erforderlichen Ausmasse von 1,091.000 Tonnen gelangt im Wege schriftlicher, bei den betreffenden k. k. Eisenbahn-Betriebsdirectionen einzubringender Offerte zur Vergebung.

Die k. k. Eisenbahn-Betriebsdirectionen behalten sich jedoch bei zusagendem Offerte vor, auf drei Jahre, d. i. vom 1. Jänner bis Ende December 1899, abzuschliessen.

Die Offerte können sich sowohl auf Stück-, wie auf Förder-, Würfel-, Nuss- und Kleinkohle erstrecken; in allen Fällen ist jedoch das Mischungsverhältniss auf Grund der „speciellen Bedingnisse für die Lieferung mineralischer Kohle" anzugeben.

Die der Offertstellung zu Grunde zu legenden allgemeinen und speciellen Bedingnisse können bei den k. k. Eisenbahn-Betriebsdirectionen behoben werden, bezw. werden dieselben dem Offerenten über Verlangen zugesendet.

Die vorschriftsmässig gestempelten und gehörig belegten Offerte sind versiegelt und mit der Aufschrift: „Offert zur Lieferung mineralischer Kohle" versehen, bis längstens 15. Juni d. J., Mittags 12 Uhr, im Einreichungsprotokolle der betreffenden k. k. Eisenbahn-Betriebsdirection abzugeben, und haben die Offerenten, in Abänderung der Bestimmungen des Art. 4 der allgemeinen Bedingnisse für die Lieferung von Materialien und Ausrüstungsgegenständen, für die Einhaltung der Offerte bis 31. August l. J. verbindlich zu bleiben.

In den Offerten kann eine beliebige Station der k. k. Oesterr. Staatsbahnen (mit Ausschluss von Stationen der Dalmatiner Staatsbahn) als Einlieferungsstelle norminirt werden.

Die ausgeschriebenen Mengen vertheilen sich auf die einzelnen k. k. Eisenbahn-Betriebsdirectionen, wie folgt:

k. k. Eisenbahn-Betriebsdirection	Wien	195.000 t
" " "	Linz	115.000 "
" " "	Innsbruck	150.000 "
" " "	Villach	140.000 "
" " "	Triest	11.000 "
" " "	Pilsen	123.000 "
" " "	Prag	180.000 "
" " "	Olmütz	44 000 "
" " "	Krakau	20.000 "
" " "	Lemberg	63.000 "
" " "	Stanislau	50.000 "
	Insgesammt	1,091.000 t

Wien, am 15. Mai 1896.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)
Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin hestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.
Bei Liquidirung jeder Rechnnng, welche anf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Puhlicationsnnd Liquidirungskosten vom Rückvergütungshetrage 2%, in maximo aher 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug hahender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zngeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich hezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Ronte) von	nach	hei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
956	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Zuckerrübensamen als Frachtgut	Austerlitz (Oe.U.St.E.G.)	Paris (Douane und Reuilly)	Frachtzahlung per Frachtbrief und Wagen für mindestens a) 5.000 kg h) 10.000 kg	Vom 1. Juni 1896 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis 31. December 1896	Localtarife der betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen	Verschieden	Francs Gold für 1000 kg a) 94·21 b) 85·20		Im Kartirungswege		Die Abfertigung der Sendungen erfolgt auf Grund der Bestimmungen des Tarifes, Theil I, für den Oesterreichisch-Ungarisch-Französischen Eisenbahnverband
				Krzenowitz (K.F.N.B.) Křenowitz T.B. (Oe.U.St.E.G.) oder in umgekehrter Richtnng						a) 93·56 h) 84·55				
957	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Altes Baumateriale als Frachtgut	Lindau	Lindau (Rangirbahnhof)	Aufgabe in Wagenladungen von mindestens 6000 kg per Wagen. Auf- und Abladen hat die Partei zu besorgen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende September 1896	Localtarif	6 Mkpfg.	4 Mkpfg.	2 Mkpfg.	Im Kartirungswege		
958	K. k. Genera.-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Getreide etc. des Tarifes vom 1. August 1894 für den Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverband, Theil III, Heft 2	Baranya Szt. Lörincs (hisher Szt. Lörincs)	Konstanz Lagerhaus, Station der grh. badischen Staatsbahnen	Einhaltung der im Tarife, Theil III, Heft 2, vom 1. August 1894 für den Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverband enthaltenen Bestimmungen	Bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis 31. December 1896	Tarif-Theil III, Heft 2, vom 1. August 1894 (Verkehr mit Ungarn) für den Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverband	Mk. 3·04	Mk. 3·02	Mk. 0·02	Im Kartirungswege		
				Pecs					3·13	3·12	0·01			
				Üszög					3·13	3·12	0·01			
				Stationen der kgl. ungarischen Staatseisenhahnen										
				Baranya Szt. Lörincs (hisher Szt. Lörincs)					3·04	3·02	0·02			
				Darany					2·92	2·88	0·04			
				Pecs					3·13	3·12	0·01			
				Szigetvar					3·04	2·93	0·11			
				Üszög					3·13	3·12	0·01			
				Stationen der kgl. priv. Fünfkirchen-Barcser Bahn										

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
959	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Glasflaschen, ordinäre, der Pos. G—20 des Tarifes, Theil I	Neusattl	Budapest- { dunaparti tehér-pályaudvár, Józsefváros, fővárosi közraktárak kitérő, nyugoti-pályaudvár (Westbahnhof), Lipótváros, Kelenföld, déli vasut (Südbahnhof) loco }, Ó-Buda-Filatorigát	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der für die Classe B allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarife der betheiligten Verwaltungen, bezw. Tarif, Theil II, Heft 4, des Oesterr.-Ungarischen Eisenbahnverbandes, giltig vom 1. Februar 1892	Bestehen keine directen Frachtsätze	240 Heller	Verschieden	Im Kartirungswege		
					Kőbánya alsó p. u. und Felső p. u.					244 Heller				
960	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Butter, frische, als Eilgut und Preisselbeeren als Eilgut	Batizfalu	Wien (St.E.G. oder K.F.N.B.)	Aufgabe in beliebigen Mengen, Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Oesterr.-Ungarischer Eisenbahn-Verbandstarif, Theil II, Heft 4, vom 1. Februar 1892	311 kr.	265 kr.	46 kr.	Im Kartirungswege		
961	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Güter der Classe I. Classe (Normalclasse)	Wien (St.E.G. oder K.F.N.B.) oder vice versa	Futtak	Aufrechthaltung der für die Güter der betreffenden Classe giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende November 1896	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	Kreuzer 300	Verschieden	Im Kartirungswege		Vorstehende Frachtsätze werden nicht angewendet: Für lebende Thiere, Mineralwasser in Flaschen, unverpackt, Porzellan, unverpackt, feuergefährliche und explodirbare Güter, beladene und leere Möbelwagen. — Auf Sendungen, welche im Verkehre mit Wien auf Grund dieser ermässigten Frachtsätze abgefertigt werden, finden die im Verordnungs-Blatte Nr. 146 ex 1895 unter Pos. 2369 rücksichtlich der Strecke Budapest (Kőbánya)—Wien (Refactietabelle II) publicirten Begünstigungen keine Anwendung
					Petrovácz-Glozsán					307				
					Bulkesz					307				
			A		Futtak					142				
			B		Futtak					100				
			A, B und C		Futtak	Bei Aufgabe in Quantitäten unter 5000 kg				165				
					Petrovácz-Glozsán					170				
					Bulkesz					170				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
962	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Güter der Classe A mit nachstehend bezeichneten Frachtgütern der Classe II zusammengeladen, und zwar: Butter und Rindschmalz (Pos. B—41 der Güterclassification); Druckerschwärze; Farbwaaren (Pos. F—6 der Güterclassification); Glaserkitt; Kerzen aller Art (exclusive Wachskerzen); Cassen und Cassenschränke, eiserne; Leder und Kunstleder (Imitationsleder), unverpackt; Seife, gemeine nicht parfumirte, Oel-, Fett- und feste Seife, verpackt; Schubwichse; Weinstein, roher und raffinirter (Weinsteinrahm, Cremor tartari)	Wien St.E.G. oder Wien K.F.N.B. (oder vice versa)	Budapest-Westbahnhof, Budapest-Lipótváros, Budapest-Josefstadt, Budapest-Franzstadt, Budapest-Kiberö, Budapest-Hauptzollamt, Budapest-Donauufer-Frachtbahnhof, Budapest-Hauptstädtische Communal-Lagerhäuser, Budapest-Kelenföld, Ó Buda Filatorigát, Budapest-Südbahnhof loco, Promontor, Budafok, Tétény und Palota Ujpest	Aufgabe von, oder Frachtzahlung für mindestens 8000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende November 1896	Oesterr.-Ungar. Eisenbahn-Verband, Tarif-Theil II, Heft 4 vom 1. Februar 1892	Verschieden	56 kr.	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Versender lautende Original-Aufnahmsscheine, welche keinen Refactiestempel tragen dürfen, vorzulegen bis längstens Ende April 1897, widrigenfalls jeder Refactieanspruch erlischt. Die auf Sendungen von Ungarn nach Oesterreich bezüglichen Frachtdocumente sind bei der Direction der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen in Budapest und die Frachtdocumente über Sendungen von Oesterreich nach Ungarn bei der Direction der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft in Wien vorzulegen	Ausgeschlossen von der Refactie sind nachstehende Artikel: Frisches Fleisch, frisches Obst, Gemüse und Grünzeug, verpackt; Bier, Mineralwasser in Flaschen, unverpackt
963	Südbahn-Gesellschaft		Kohle, mineralische	Cilli	Pöltschach	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Das Auf- und Abladen hat durch die Parteien, bezw. auf deren Kosten zu erfolgen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarif	28 Heller	24 Heller	4 Heller	Im Kartirungswege		
964	Südbahn-Gesellschaft	K. k. General-Direction der österreichischen Staatsbahnen	Bleischlacken	Thörl-Maglern und Tarvis	Littai	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Auf- und Abladen auf Kosten der Partei	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarife	57 Heller	48 Heller	9 Heller	Im Kartirungswege		

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt von der	Die Publication erfolgt und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	Das Zugeständniss wird gemacht für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Das Zugeständniss wird gemacht für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	Das Zugeständniss wird gemacht bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Das Zugeständniss wird gemacht und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
965	**Oesterr. Nordwestbahn**	Südnorddeutschen Verbindungsbahn	Kohle, Coaks und Kohlenbriquetts	Schwadowitz-Eipel	Rossitz	Aufrechthaltung der Bedingungen des citirten Tarifes	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarif der Oe.N.W.B. und S.N.D.V.B. vom 1. August 1883, sammt Nachträgen I A bis III A	Kreuzer ö. W. Noten 20·0	18·5	1·5	Im Rückvergütungswege	Bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe mit der reclamirenden Firma als Versenderin, consignirt spätestens vorzulegen bis Ende Februar 1897	Falls sich die in Betracht kommenden officiellen Frachtsätze des citirten Tarifes innerhalb der Giltigkeitsdauer ermässigen, verringern sich die zugestandenen Nachlässe im gleichen Ausmasse, eventuell bis zum gänzlichen Erlöschen
					Pardubitz loco				20·0	18·5	1·5			
					Chrudim				24·4	21·9	2·5			
					Časlau loco				34·9	32·4	2·5			

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt im k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr: Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl. „ das Deutsche Reich . . . 25 Mark „ das übrige Ausland . . . 33 Frcs. Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 56. Wien, 19. Mai 1896. IX. Jahrgang.

Eisenbahnverkehr im Monate März 1896

und Vergleich der Einnahmen im I. Quartal 1896 mit jenen der gleichen Periode 1895.

Im Monate März 1896, und zwar am 19., wurde die 2·143 km lange Theilstrecke Podĕbradgasse—Nová Balabenka der elektrischen Eisenbahn Prag-Vysočan-Lieben dem Verkehre übergeben.

Im Monate März 1896 wurden auf den österreichisch-ungarischen Eisenbahnen im Ganzen 11,277.074 Personen und 9,207.045 t Güter befördert und hiefür eine Gesammteinnahme von 28,038.144 fl. erzielt, d. i. per Kilometer 916 fl. Im gleichen Monate 1895 betrug die Gesammteinnahme, bei einem Verkehre von 10,236.881 Personen und 9,099.954 t Güter, 26,603.200 fl., oder per Kilometer 896 fl., daher resultirt für den Monat März 1896 eine Zunahme der kilometrischen Einnahmen um 2·2 pCt.

Im ersten Quartale 1896 wurden auf den österreichisch-ungarischen Eisenbahnen 29,648.444 Personen und 26,692.357 t Güter, gegen 27,427.096 Personen und 25,661.189 t Güter im Jahre 1895, befördert. Die aus diesen Verkehren erzielten Einnahmen beziffern sich im Jahre 1896 auf 79,216.173 fl., im Vorjahre auf 73,489.034 fl.

Da die durchschnittliche Gesammtlänge der österreichisch-ungarischen Eisenbahnen für die dreimonatliche Betriebsperiode des laufenden Jahres 30.596 km, für den gleichen Zeitraum des Vorjahres dagegen 29.689 km betrug, so stellt sich die durchschnittliche Einnahme per Kilometer für die erwähnte Periode 1896 auf 2589 fl., gegen 2475 fl. im Vorjahre, das ist um 114 fl. günstiger oder, auf das Jahr berechnet, pro 1896 auf 10.356 fl., gegen 9900 fl. im Vorjahre, das ist um 456 fl., mithin um 4·6 pCt. günstiger.

Nach der Höhe des auf Grund der Einnahmenziffern der ersten drei Monate 1896 per Jahr ermittelten Kilometerergebnisses ergibt sich die nachstehende Reihenfolge der Bahnen:

	Gerechnete Jahreseinnahme im Jahre 1896 Gulden
A. Oesterreichische und ungarische Hauptbahnen:	
1. Aussig-Teplitzer Eisenbahn	52.384
2. Kaschau-Oderberger Eisenbahn (öst. Strecke)	33.360
3. Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Hauptbahnnetz)	30.424
4. Leoben-Vordernberger Bahn	25.532
5. Buschtěhrader Eisenbahn, Linie lit. B	23.336
6. Südbahn-Gesellschaft (Hauptbahnnetz und Localbahnen in Oesterreich)	21.244
7. Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbau-Ges.	19.088
8. Oesterr. Nordwestbahn (Ergänzungsnetz)	18.936
9. Buschtěhrader Eisenbahn, Linie lit. A	18.884
10. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft (österr. Linien)	16.596
11. Oesterr. Nordwestbahn (garantirte Strecken)	14.808
12. Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn	13.372
13. Böhmische Nordbahn	12.244
14. Südnorddeutsche Verbindungsbahn	12.120
15. K. k. Staatsbahnen und vom Staate für eigene Rechnung betriebene Bahnen	10.652
16. Kaschau-Oderberger Eisenb. (ungar. Strecken)	10.300
17. Südbahn-Gesellschaft (ungar. Linien)	9.816
18. Kgl. Ungarische Staatsbahnen	9.760
19. Ostrau-Friedlander Eisenbahn	8.708
20. Eisenbahn Wien-Aspang	6.896
21. Mohács-Fünfkirchner Bahn	6.664
22. Fünfkirchen-Barcser Bahn	6.268
23. Raab-Oedenburg-Ebenfurther Eisenbahn	6.180
B. Oesterreichische und ungarische Localbahnen incl. der Dampftramways.	Gulden
1. Localbahn Swoleňowes-Smečna	21.476
2. Kahlenberg-Eisenbahn-Gesellschaft (Dampftramway Wien-Nussdorf)	15.692
3. Neue Wiener Tramway (Dampftramway Westbahnlinie—Hütteldorf)	14.052
4. Montanbahn Zeltweg-Fohnsdorf	13.552

		Gulden
5.	Kuttenberger Localbahn	11.580
6.	Brünner Localeisenb.-Ges. (Dampftramway)	10.704
7.	Stauding-Stramberger Localbahn	10.588
8.	Bozen-Meraner Bahn	9.556
9.	Localbahn Přivoz—Mähr.-Ostrau—Witkowitz (Dampftramway)	9.524
10.	Eisenbahn Reichenberg-Gablonz-Tannwald	9.024
11.	Vicinalbahn Budapest-Szt. Lörincz	8.692
12.	Neutitscheiner Localbahn	7.924
13.	Localbahn Petroszény-Lupény	7.228
14.	Budapester Localbahnen	6.516
15.	Wiener Localbahnen-Actiengesellsch. (Dampftramway Wien—Wr.-Neudorf—Guntramsdorf)	6.288
16.	K. k. Staatsbahn Königshan-Schatzlar (im Privatbetriebe)	5.796
17.	Dampftramway-Gesellsch. vorm. Krauss & Co.	5.748
18.	Wittmannsdorf-(Leobersdorf)-Ebenfurther Bahn	5.676
19.	Localbahn Dolina-Wygoda	5.292
20.	Localbahn Innsbruck-Hall i. T (Dampftramway)	4.660
21.	Steiermärk. Landesbahn (Localb. Cilli-Wöllan)	4.636
22.	Gölnitzthal-Bahn	4.352
23.	Poprádthal-Bahn	4.212
24.	Unterkrainer Bahnen	4.112
25.	Vereinigte Arader und Csánader Eisenbahnen	3.896
26.	Gr.-Kikinda—Gr.-Becskereker Bahn	3.864
27.	Localbahn Mösel-Hüttenberg	3.556
28.	K. k. Staatsbahn Časlau-Zawratetz (im Privatbetriebe)	3.544
29.	Localbahn Mori-Arco-Riva a. G.	3.496
30.	Loc. Zolyom-Brezó—Breznóbánya—Tiszolcz	3.192
31.	Südbahn-Gesellschaft (Localb. Mödling-Brühl, elektrischer Betrieb)	3.188
32.	Localbahn Keszthely—Balaton-Szt.-György	3.188
33.	Marmaroser Salzbahn-Actiengesellschaft	3.188
34.	Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft (Dampftramwaystrecke)	3.132
35.	Ungthal-Bahn	3.092
36.	Localbahn Fehring-Fürstenfeld	3.068
37.	Eisenbahn Vinkovce-Brčka	2.924
38.	Kremsthal-Bahn	2.860
39.	Localbahn Pressburg-Dunaszerdahely	2.856
40.	Belisće-Kapelna (Slavonische Drauthal-) Vicinalbahn	2.848
41.	Localbahn Gran—Almás-Füzitö	2.780
42.	Localbahn Gleisdorf-Weiz	2.688
43.	Localbahn Welchau-Wickwitz—Giesshübl Sauerbrunn	2.660
44.	Számosthal-Bahn	2.624
45.	Bukowinaer Localbahnen	2.608
46.	Localbahn Steinamanger-Pinkafeld	2.548
47.	Localbahn Strakonitz-Winterberg	2.456
48.	Háromszéker Localbahnen	2.452
49.	Localbahn Asch-Rossbach	2.444
50.	Holics-Gödinger Localbahn-Actiengesellschaft	2.432
51.	Bárcs-Pakraczer Eisenbahn	2.384
52.	Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów)	2.352
53.	Localbahn Auspitz	2.328
54.	Localbahn Szathmár-Nagybánya	2.304
55.	Localbahn Kaschau-Torna	2.300
56.	Torontaler Localbahnen	2.280
57.	Localbahn Plan-Tachau	2.228
58.	Vicinalbahn Güns-Steinamanger	2.188
59.	Mühlkreis-Bahn	2.184
60.	Terret-Kowásznaer Localbahn	2.176
61.	Localbahn Schwarzenau-Waidhofen a/Th.	2.140
62.	Zagorianer Bahn	2.128
63.	Localbahn Nagy-Károly—Somkut	2.092
64.	Westungar. Localbahnen (Transdanubische Vicinalbahn-Actiengesellschaft)	2.024
65.	Böhmische Commercialbahnen	2.016
66.	Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Localbahnen)	1.992
67.	Localbahn Reichenau a. K.-Solnitz	1.968
68.	Localbahn Wotic-Selčan	1.932
69.	Mährische Westbahn	1.912
70.	Localbahn Budapest-Gran	1.888
71.	Vicinalbahn Maros-Vásárhely—Szász-Régen	1.868
72.	Localbahn Késmárk—Szepes-Bélá	1.868
73.	Murthal-Bahn	1.860
74.	Localb. Salzburg-Lamprechtshausen (Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellsch.)	1.848
75.	Bács-Bodrogher Comitatsbahnen	1.804
76.	Kolomeaer Localbahnen	1.792
77.	Steyrthal-Bahn	1.792
78.	Biharer Vicinalbahnen	1.788
79.	Slavonische Localbahn	1.784
80.	Localbahn Gyulafehérvár-Zalathna	1.724
81.	Vicinalb. Debreczen—Hajdu-Nán.—B.-Mihály	1.712
82.	Szilágysager Eisenbahn	1.708
83.	Székler Eisenbahn	1.700
84.	Localbahn Gr.-Priesen—Wernstadt—Auscha	1.688
85.	Localbahn Hermannstadt-Felek	1.688
86.	Localbahn Wodňan-Prachatitz	1.660
87.	Localbahn Vöcklabruck-Kammer	1.640
88.	Csetnekthal-Bahn	1.632
89.	Löcsethal-Bahn	1.612
90.	Localbahn Ruma-Vrdnik	1.608
91.	Zsitvathal-Bahn	1.568
92.	Localbahn Göpfritz—Gross-Siegharts	1.560
93.	Localbahn Eperies-Bartfeld	1.540
94.	Vicinalbahn Kun-Szt. Márton—Szentes	1.532
95.	Vicinalbahn Nyiregyháza—Maté-Szalka	1.532
96.	Localbahn Körös-Belovár	1.520
97.	Welser Localbahn	1.508
98.	Vicinalbahn Puszta-Tenyö—Kun-Szt. Márton	1.504
99.	Localbahn Szepes-Bélá—Podolin	1.484
100.	Steiermärkische Landesbahnen (Preding-Wieselsdorf—Stainz, Pöltschach—Gonobitz und Kapfenberg—Au-Seewiesen)	1.468
101.	Vicinalbahn Ujszász-Jaszápáth	1.456
102.	Localbahn Szentes—Hod-Mezö-Vásárhely	1.412
103.	Localbahn Deutschbrod-Humpoletz	1.404
104.	Gailthal-Bahn	1.396
105.	Eisenbahn Grosswardein-Belenyes-Vaskoh	1.388
106.	Haraszti-Ráczkever Localbahn	1.364
107.	Localbahn Beneschau-Wlaschim	1.332
108.	Muranythal-Bahn	1.332
109.	Localbahn Bája-Zombor-Neusatz	1.324
110.	Localbahn Kis-Ujszállás—Devavanya-Gyoma	1.320
111.	Localbahn Debreczin—Füzes-Abony—Ohat-Kocs-Polgar	1.264
112.	Localbahn Szt. Lörincz-Szlatina-Našic	1.264
113.	Localbahn Potscherad-Wurzmes	1.232
114.	Localbahn Budapest-Lajosmizse	1.220
115.	Localbahn Hidegkut—Gyönk-Tamásy	1.184
116.	Localbahn Fürstenfeld-Hartberg	1.168
117.	Localbahn Steinamanger-Rum	1.144
118.	Békéser Comitatsbahnen	1.140
119.	Salzkammergut-Localbahn-Actiengesellschaft	1.120

	Gulden
120. Localbahn Somogy-Szobb—Bárcs	1.072
121. Felek-Fogáraser Localbahn	1.040
122. Friauler Localbahn	1.036
123. Matraer Vicinalbahnen	1.024
124. Localbahn Debreczin—Nagy-Léta	1.016
125. Localbahn Versecz—Kubin-Dunapart	992
126. Localbahn Temesvár—Nagy-Szt. Miklos	984
127. Mezötur-Turkever Eisenbahn	940
128. Békes-Csanáder Localbahn	896
129. Localbahn Szepes-Olaszi—Szepes-Várálja	840
130. Localb. Balaton-Szt. György—Somogy-Szobb	816
131. Localbahn Postelberg-Laun	800
132. Localbahn Radkersburg-Luttenberg	780
133. Localbahn Kaposvár-Mocsolád	688
134. Localbahn Zsebely-Csakovár	672
135. Localbahn Borossebes-Menyháza	656
136. Localbahn Nakři-Netolitz—Netolitz Stadt	644
137. Localbahn Hermannstadt—Nagy-Disznód	640
138. Vicinalbahn Máros-Ludas—Bistritz	560
139. Localb. Raab-Veszprém-Dombovár: Strecke Veszprém—Uj-Dombovár	500
140. Localbahn Warasdin-Golubovec	492
141. Localbahn Lemberg-Kleparów—Janów	384
142. Localbahn Kecskemét-Füllöpszállás	364
143. Taraczthal-Bahn	144

Nach der Zunahme des kilometrischen Ergebnisses im ersten Quartale 1896 ergibt sich gegen den gleichen Zeitraum 1895 die nachstehende Reihenfolge der Bahnen:

A) Oesterreichische und ungarische Hauptbahnen.

	%
Kaschau-Oderberger Eisenbahn (ungar. Strecken)	12·8
Eisenbahn Wien-Aspang	12·0
K. k. Staatsbahnen und vom Staate für eigene Rechnung betriebene Bahnen	11·7
Graz-Köflacher Eisenbahn- u. Bergbau-Gesellschaft	9·7
Südbahn-Gesellschaft (ungar. Linien)	8·0
Oesterr. Nordwestbahn (Ergänzungsnetz)	7·9
Kgl. Ungar. Staatsbahnen	7·1
Südbahn-Gesellschaft (Hauptnetz und Localbahnen in Oesterreich)	6·9
Aussig-Teplitzer Eisenbahn	6·7
Oesterr. Nordwestbahn (garantirte Strecken)	6·3
Südnorddeutsche Verbindungsbahn	5·4
Oesterr.-ung. Staatseisenb.-Gesellsch. (öst. Linien)	5·1
Kaschau-Oderberger Eisenbahn (österr. Strecke)	3·4
Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn	2·8
Raab-Oedenburg-Ebenfurther Bahn	2·7
Fünfkirchen-Bárcser Bahn	2·6
Böhmische Nordbahn	1·3
Leoben-Vordernberger Eisenbahn	1·2
Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Hauptbahnnetz)	1·1
Buschtěhrader Eisenbahn, Linie lit. B	0·2

B) Oesterreichische und ungarische Localbahnen incl. der Dampftramways.

	%
Localbahn Hermannstadt—Nagy-Disznod	97·5
Wiener Localbahnen-Actien-Ges. (Dampftramway Wien-Wr. Neudorf-Guntramsdorf)	63·9
Südbahn-Gesellschaft (Localb. Mödling-Brühl, elektrischer Betrieb)	62·0
Murthal-Bahn	50·5
Localbahn Körös-Belovár	45·0
Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft (Dampftramwaystrecke)	43·4
Localbahn Kaposvár-Mocsolad	38·7
Torontaler Localbahnen	37 0
Taraczthal-Bahn	33·3
Localbahn Borossebes-Menyháza	32 3
Vicinalbahn Budapest-Szt. Lörincz	32·0
Neue Wiener Tramway (Dampftramway Westbahnlinie—Hütteldorf)	31·5
Vereinigte Arader und Csánader Eisenbahnen	31·3
Localbahn Keszthely—Balaton-Szt. György	31·1
Slavonische Localbahn	29·7
Unterkrainer Bahnen	29·6
Békés-Csánader Localbahn	29·5
Budapester Localbahnen	29·4
Bihárer Vicinalbahn	28·8
Localbahn Debreczin—Nagy-Léta	27·6
Friauler Bahn	27·6
Stauding-Stramberger Localbahn	27·3
Localbahn Szepes-Olaszi—Szepes-Varalja	25·0
Vicinalbahn Kun-Szt. Márton—Szentes	24·4
Localbahn Hermannstadt-Felek	22·3
Localbahn Versecz—Kubin-Dunapart	21·6
Matraer Vicinalbahnen	21·3
Localbahn Asch-Rossbach	21·2
Localbahn Steinamanger-Rum	21·2
Zsitvathal-Bahn	21·0
Békéser Comitatsbahnen	20·8
Localbahn Debreczin—Füzes-Abony—Ohat-Kócs-Polgar	20·6
Steiermärkische Landesbahnen (Cilli-Wöllan)	20·5
Localbahn Kis-Ujszállás—Devavanya—Gyoma	20·4
Marmaroser Salzbahn-Actiengesellschaft	20·0
Localbahn Innsbruck-Hall i/T. (Dampftramway)	19 1
Bozen-Meraner Bahn	18·4
Mährische Westbahn	18·3
Localbahn Radkersburg-Luttenberg	18·2
Localbahn Hidegkut—Gyönk-Tamasy	17·9
Localbahn Vöcklabruck-Kammer	17·8
Localbahn Fürstenfeld-Hartberg	17·7
Dampftramway-Gesellschaft vorm. Krauss & Comp.	17·7
Localbahn Strakonitz-Winterberg	17·4
Brünner Localeisenb.-Gesellsch. (Dampftramway)	17·1
Kuttenberger Localbahn	16·9
Welser Localbahn	16·7
Felek-Fogaraser Localbahn	16·6
Mezötur-Turkever Eisenbahn	16·3
Localbahn Ruma-Vrdnik	15·9
Vicinalbahn Debreczen—Hajdu-Nánas—B.-Mihály	15 1
Localbahn Vinkovce-Brčka	14·8
Localbahn Steinamanger-Pinkafeld	14·4
Localbahn Haraszti-Ráczkeve	14·4
Zagorianer Bahn	13·9
Localbahn Přivoz—M.-Ostrau—Witkowitz (Dampftramway)	13·8
Számosthal-Bahn	13·7
Székler Eisenbahn	13·6
Barcs-Pakraczer Eisenbahn	13·5
Localbahn Auspitz	13·1
Localbahn Kaschau-Torna	13·0
Bács-Bodrogher Comitatsbahnen	12·8
Eisenbahn Grosswardein-Belenyes-Vaskoh	12·7
Kahlenberg-Eisenbahn-Gesellschaft (Dampftramway Wien-Nussdorf)	12·2
Localbahn Somogy-Szobb—Bárcs	11·7
Poprádthal-Bahn	11·4
Localbahn Szentes—Hod-Mezö-Vásárhely	11·6

	%
Localbahn Balaton-Szt. György—Somogy-Szobb	10·9
Csetnekthal-Bahn	10·9
Vicinalbahn Maros-Vásárhely—Szász-Régen	10·4
Localbahn Mori-Arco-Riva a/G.	10·2
Haromszéker Localbahnen	9·7
Ungthal-Bahn	9·0
Szilágysager Eisenbahn	7·8
Localbahn Gleisdorf-Weiz	7·7
Localbahn Fehring-Fürstenfeld	7·1
Mühlkreis-Bahn	7·1
Böhmische Commercialbahnen	7·0
Localbahn Budapest-Lajosmizse	6·6
Salzkammergut-Localbahn-Actiengesellschaft	6·5
Vicinalbahn Güns-Steinamanger	6·0
Gailthal-Bahn	5·8
Gölnitzthal-Bahn	5·3
Steiermärkische Landesbahnen (Preding-Wieselsdorf—Stainz, Pöltschach—Gonobitz, Kapfenberg—Au-Seewiesen)	5·2
Localbahn Schwarzenau-Waidhofen a/Th.	5·1
Localbahn Wodňan-Prachatitz	4·8
Vicinalbahn Ujszász-Jaszápáth	4·3
Kremsthal-Bahn	4·2
Belisče-Kapelna (Slavonische Drauthal-)Vicinalbahn	3·0
Localbahn Száthmár—Nagybánya	2·7
Steyrthal-Bahn	2·1
Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Localbahnen)	1·0
Localbahn Warasdin-Golubovec	0·8
Bukowinaer Localbahnen	0·5

Bei der Localbahn Terret-Kowaszna ergibt sich keine Differenz der kilometrischen Einnahmen gegenüber dem Jahre 1895.

Nach der Abnahme des kilometrischen Ergebnisses im ersten Quartale 1896 ergibt sich gegen den gleichen Zeitraum 1895 die nachstehende Reihenfolge der Bahnen:

A) Oesterreichische und ungarische Hauptbahnen.

	%
Buschtěhrader Eisenbahn, Linie lit. A	1·2
Ostrau-Friedlander Eisenbahn	5·8
Mohács-Fünfkirchner Bahn	7·6

B) Oesterreichische und ungarische Localbahnen incl. der Dampftramways.

	%
Localbahn Szepes-Bélá—Podolin	0·5
Neutitscheiner Localbahn	1·1
Holics-Gödinger Localbahn	1·6
Vicinalbahn Nyiregyháza—Maté-Szalka	2·0
Vicinalbahn Máros-Ludas—Bistritz	2·1
Gr.-Kikinda—Gr.-Becskereker Bahn	2·2
Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn	2·3
Westungarische Localbahnen (Transdanubische Vicinalbahn-Actiengesellschaft)	2 3
Localbahn Gran—Almás-Füzitö	2·5
Localbahn Késmárk—Szepes-Béla	3·1
Localbahn Wotic-Selčan	3·2
Eisenbahn Wittmannsdorf (Leobersdorf)-Ebenfurth	4·7
Löcsethal-Bahn	4·7
Localbahn Swoleňowes-Smečna	5·3
K. k. Staatsbahn Časlau-Zawratetz (im Privatbetriebe)	5·6
Localbahn Nagy-Károly—Somkut	6·8
Localbahn Petroszény-Lupény	7·0
Localbahn Plan-Tachau	7·5
Kolomeaer Localbahnen	9·9
Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów)	11·6
Montanbahn Zeltweg-Fohnsdorf	12·4
Localb. Welchau-Wickwitz—Giesshübl Sauerbrunn	13·6
Localbahn Mösel-Hüttenberg	13·7
Localbahn Dolina-Wygoda	13·9
K. k. Staatsbahn Königshan-Schatzlar (im Privatbetriebe)	15·5
Muranythal-Bahn	15·5
Localbahn Gr.-Priesen—Wernstadt—Auscha	16·1
Localbahn Deutschbrod-Humpoletz	22·9
Vicinalbahn Puszta-Tenyö—Kun-Szt. Márton	29·1
Localbahn Eperies-Bartfeld	29·5
Localbahn Reichenau a/K.-Solnitz	32·8
Localbahn Zsebely-Csakovár	50·3
Localbahn Potscherad-Wurzmes	68·7

Ueber die Ursachen der Mehr- und Mindereinnahmen, sowie sonstige zur Erläuterung der Betriebsausweisziffern dienliche Daten haben nachstehende Bahnverwaltungen, wie folgt, relationirt:

Aussig-Teplitzer Eisenbahn. Die im Monate März 1896 gegen das Vorjahr erzielte Mehreinnahme resultirt aus dem bereits am 2. März eröffneten Kohlenverkehre zur Elbe, dessen Beginn im Jahre 1895 erst in die zweite Aprilwoche fiel.

Die Einnahmen des Jahres 1895 sind definitiv, jene des laufenden Jahres provisorisch ermittelt.

Böhmische Nordbahn. Die Mehreinnahme im Personenverkehre correspondirt mit der grösseren Personenfrequenz, während die Mindereinnahme im Güterverkehre auf der Abnahme der Kohlentransporte beruht.

Buschtěhrader Eisenbahn. Im Monate März 1896 hat sich gegen den gleichen Monat des Vorjahres beim Unternehmen lit. A aus dem Personen- und Gepäcksverkehre eine Mehreinnahme von fl. 2170, aus dem Güterverkehre eine Mindereinnahme von fl. 13.170, zusammen daher eine Mindereinnahme von fl. 11.000; beim Unternehmen lit. B aus dem Personen- und Gepäcksverkehre eine Mehreinnahme von fl. 3267, aus dem Güterverkehre eine Mindereinnahme von fl. 43.067, zusammen daher eine Mindereinnahme von fl. 39.800 ergeben.

Die Mindereinnahme aus dem Güterverkehre bei den Unternehmen lit. A und B resultirt aus dem schwächeren Kohlenverkehre.

Die Einnahmen des Jahres 1895 sind definitiv, jene des Jahres 1896 provisorisch ermittelt.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. Auf den im Eigenthume des Staates stehenden und vom Staate für eigene Rechnung betriebenen Bahnen resultirt für den Monat März 1896, im Entgegenhalte zu den Ergebnissen der gleichen Periode des Vorjahres, im Personenverkehre, bei einer Minderfrequenz von 7743 Personen, eine Mehreinnahme von fl. 231.282, und im Güterverkehre, bei einer Mehrbeförderung von 38.949 t, eine Mehreinnahme von fl. 405.932.

Die Gesammt-Mehreinnahme beträgt somit fl. 637.214.

Im Personenverkehre wurde auf den östlichen Staatsbahnlinien, bei einer Minderbeförderung von 66 041 Personen, eine Mehreinnahme von fl. 64.389, und auf den westlichen Staatsbahnlinien, bei einer

Mehrfrequenz von 58.298 Personen, eine Mehreinnahme von fl. 166.893 erzielt. Auf den östlichen Staatsbahnen hat der Reiseverkehr durch in Folge von Schneeverwehungen eingetretene Betriebsstörungen eine Einbusse erlitten; auf den westlichen Staatsbahnen dagegen, wo günstige Witterungsverhältnisse im Berichtsmonate vorherrschend waren, eine wesentliche Zunahme erfahren. Die auf beiden Staatsbahnlinien nachgewiesenen Mehreinnahmen sind hauptsächlich durch die eingetretene Erhöhung des Personentarifes bedingt.

Von der im Güterverkehre nachgewiesenen Mehrbeförderung und Mehreinnahme entfallen auf die westlichen Linien 37.556 t und fl. 429.416, während auf den östlichen Linien, trotz einer Mehrbeförderung von 1393 t eine Mindereinnahme von fl. 23.484 zu verzeichnen ist.

Die Einnahmenvermehrung und Verkehrssteigerung auf den westlichen Staatsbahnlinien ist auf eine regere Güterbewegung im Localverkehre, namentlich in Baumaterialien, zurückzuführen.

Der Ausfall in den Einnahmen auf den östlichen Staatsbahnlinien ist in der geringeren Verfrachtung von Getreidetransporten begründet.

Auf sämmtlichen Linien der k. k. Oesterr. Staatsbahnen und der vom Staate betriebenen Privatbahnen, exclusive der Bodensee-Dampfschiffahrt, resultirt pro März 1896, bei einer Mehrfrequenz von 6054 Personen, eine Mehreinnahme von fl. 237.807, und, bei einer Mehrbeförderung von 43.267 t, eine Mehreinnahme von fl. 420.271, so dass das finanzielle Gesammtergebniss des Berichtsmonates ein Mehrerträgniss von fl. 658.078 ausweist.

Im ersten Quartale 1896 resultirt auf sämmtlichen Linien der k. k. Oesterr. Staatsbahnen und der vom Staate betriebenen Privatbahnen (exclusive der Bodensee-Dampfschiffahrt), im Vergleiche zu demselben Zeitabschnitte des Vorjahres, im Personenverkehre, bei einer Minderfrequenz von 44.709 Reisenden, eine Mehreinnahme von fl. 619.648, und im Güterverkehre, bei einer Mehrbeförderung von 149.622 t, eine Mehreinnahme von fl. 1,683 664.

Die Gesammt-Mehreinnahme im ersten Quartale des Jahres 1896 beträgt somit fl. 2,203.312.

Bodensee-Dampfschiffahrt.

Im Monate März 1896 betrug die Frequenz 9870 Personen und 9425 t, mit einer Einnahme von fl. 2668, bezw. fl. 8137, in Summa fl. 10.805, gegen fl. 11.617 im gleichen Monate des Vorjahres.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Im Monate März 1896 ergab der Personenverkehr auf dem Hauptbahnnetze eine Zunahme der Frequenz um 49.536 Personen und des Erträgnisses um fl. 42.427.

Was den Frachtenverkehr anbelangt, so ergab sich im Berichtsmonate, im Vergleiche zu derselben Periode des Vorjahres, eine Abnahme des Frachtquantums um 401 t und des Erträgnisses um fl. 224.929.

Transportzunahmen ergaben sich hauptsächlich bei den nachstehenden Massenartikeln, und zwar:

bei Getreide aller Art	um	7.903·2 t
„ Holz aller Art	„	8.942·0 t
„ Steinen aller Art	„	12,137·1 t
„ Erzen und Schlacken	„	4,232·5 t
„ Eisen und Stahl	„	4,016·8 t

Abnahmen in der Verfrachtung sind beispielsweise zu verzeichnen:

bei Mehl und Mahlproducten	um	2.006·6 t
„ Zucker, raffinirt	„	1.181·7 t
„ Zucker, roh	„	2.729 t
„ Kohlen	„	56.656·6 t

Der Rückgang im Kohlenverkehre wurde durch den anhaltenden Strike im Ostrau-Karwiner Reviere veranlasst.

Auf den Localbahnen nahm die Personenfrequenz um 10.530 Personen und das Erträgniss um fl. 2740 zu.

Der Güterverkehr zeigt eine Zunahme des Verfrachtungsquantums um 8254 t und des Erträgnisses um fl. 5080.

Transportzunahmen ergaben sich besonders:

bei Getreide aller Art	um	1.166·5 t
„ Zucker, roh	„	2.432·4 t
„ Holz aller Art	„	744·5 t
„ Steinen aller Art	„	3.283·2 t
„ Erzen und Schlacken	„	146·3 t
„ Eisen und Stahl	„	323·8 t

Was schliesslich die Ostrau-Friedlander Eisenbahn betrifft, so nahm der Personenverkehr um 941 Personen und das Erträgniss um fl. 652 zu.

Im Frachtenverkehre ist eine Abnahme des Frachtquantums um 5378 t und des Erträgnisses um fl. 9336 zu verzeichnen, wobei die Artikel „Holz aller Art", „Erze und Schlacken", sowie „Eisen und Stahl" eine Mehrverfrachtung, und die Artikel „Getreide aller Art", „Mehl und Mahlproducte", „Zucker, raffinirt und roh", dann „Steine aller Art" einen Frachtausfall aufweisen.

Kaschau-Oderberger Eisenbahn. Für den Monat März 1896 resultirt, im Vergleiche zur selben Periode des Vorjahres, ein Plus von fl. 14.619, welches hauptsächlich Erz- und Petroleumtransporten zuzuschreiben ist.

Oesterr. Nordwestbahn und Süd-norddeutsche Verbindungsbahn. Der Vergleich der im Monate März 1896 auf den genannten Linien beförderten Personen und Frachten, sowie der hiefür erzielten Einnahmen mit den analogen Ziffern des Vorjahres ergibt folgendes Resultat:

A. Personen:

(provisorische Einnahmen pro März 1896, mit den definitiven Ziffern des Vorjahres verglichen)

Oesterr. Nordwestbahn:		
Garantirtes Netz	+ 27.627 Personen	+ fl. 10.721·76
Ergänzungsnetz	+ 15.475 „	+ „ 2.778·92
Südnordd. Verbindungsbahn	+ 9.455 „	+ „ 5.045·00

Die günstigere Witterung hat auf die Entwicklung des Personenverkehres belebend eingewirkt.

B. Frachten:

(provisorische Einnahmen pro März 1896, mit den definitiven Ziffern des Vorjahres verglichen)

Oest. Nordwestbahn: Garantirtes Netz	+ 28.790 t	+ fl. 64 543·96
„ „ Ergänzungsnetz	+ 693 t	+ „ 42.334·37
Südnorddeutsche Verbindungsbahn	+ 4.310 t	+ „ 19.012·92

Die Zunahme des Verkehres ist vorwiegend der frühen Eröffnung der Schiffahrt auf der Donau und Elbe zuzuschreiben, und ist umso mehr zu beachten, als der Kohlenverkehr zufolge der, gegenüber dem Vorjahre erheblich günstigeren Witterungsverhältnisse nicht unwesentlich abgenommen hat.

(Fortsetzung auf Seite 1018.)

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebs-Länge im Monate März 1896 (Kilometer)	Durchschnittl. Betriebs-Länge im Monate März 1895 (Kilometer)	Im Monate März 1896 wurden befördert: Personen (Anzahl)	Im Monate März 1896 wurden befördert: Güter (Tonnen)	Die Einnahme betrug im Monate März 1896: für Personen und Gepäck (Gulden)	1896: für Güter (Gulden)	1896: im Ganzen (Gulden)	1896: pro Kilom. (Gulden)	1895: im Ganzen (Gulden)	1895: pro Kilom. (Gulden)	Differz. per Kilom. in Percent	Durchschnittl. Betriebs-Länge vom 1. Jänner bi[s] 31. März 1896 (Kilometer)	Durchschnittl. Betriebs-Länge vom 1. Jänner bi[s] 31. März 1895 (Kilometer)
Oesterreichische Eisenbahnen.													
I. Staatseisenbahnbetrieb.													
a) K. k. Staatsbahnen und vom Staate für eigene Rechnung betriebene Bahnen incl. Wiener Verbindungsbahn . . .	7.959	7.943	2,634.442	2,088.176	1,606 913	5,817.750	7,424.663	933	6,787.449	855	+ 9·1	7.959	7.94
b) Privatbahnen auf Rechnung der Eigenthümer:													
Localbahnen:													
Asch-Rossbach	15	15	4.463	6.242	502	2.439	2.941	196	2.560	171	+ 14·6	15	1
Beneschau-Wlaschim	23	. . .	2.271	676	1.015	1.384	2.399	104	. . . .	. . .	. . .	23	. . .
Bukowinaer Localbahnen	176	176	14.027	30.915	5.552	39.823	45.375	258	46.847	266	— 3·0	176	17
Dolina-Wygoda	8	8	. . . .	5.757	. . . .	4.230	4.230	529	4.948	619	— 14·5	8	
Fehring-Fürstenfeld	20	20	5 097	3.298	1.728	5.203	6.931	347	5.265	263	+ 31·9	20	2
Friauler Bahn	16	16	3.883	474	772	629	1.401	88	1.224	77	+ 14·3	16	1
Fürstenfeld-Hartberg	39	39	7.353	1.914	2.033	2 422	4.455	114	3.646	93	+ 22·6	39	3
Gailthal-Bahn	31	31	4.090	1.122	1.191	2.543	3.734	120	3.135	101	+ 18·8	31	3
Gleisdorf-Weiz	15	15	5.387	3.205	1.279	2.730	4.009	267	3.682	245	+ 9·0	15	1.
Göpfritz—Gross-Siegharts . . .	8	. . .	1.602	648	321	843	1.164	146	. . . .	. . .	. . .	8	. . .
Kolomeaer Localbahnen	33	33	1 990	3.862	273	4.329	4 602	139	5.556	168	— 17·3	33	3
Lemberg-Bełzec (Tomaszów) . .	89	89	12.562	6.141	8.210	8 374	16.584	186	19.085	214	— 13·1	89	8
Lemberg (Kleparów)-Janow . . .	22	. . .	2.175	225	775	374	1.149	52	. . . .	. . .	. . .	22	. . .
Mährische Westbahn	90	90	9.488	6.897	2.909	12.681	15.590	173	13.434	149	+ 16·1	90	9
Mösel-Hüttenberg	5	5	2.084	4.785	250	1.435	1.685	337	1.965	393	— 14·2	5	
Murthal-B. (Unzmarkt-Mauterndf.)	76	76	10.375	4.735	3.581	10 420	14.001	184	9.988	131	+ 40·5	76	7
Nakři-Netolitz—Netolitz Stadt .	14	. . .	1.647	275	326	366	692	49	. . . .	. . .	. . .	14	. . .
Plan-Tachau	13	13	3.028	1.794	795	2.339	3.134	241	2.497	192	+ 25·5	13	1
Postelberg-Laun	11	. . .	1.393	667	211	238	449	41	. . . .	. . .	. . .	11	. . .
Potscherad-Wurzmes	17	17	1.722	1.800	254	1.284	1.538	90	2.520	148	— 39·2	17	1
Schwarzenau-Waidhofen a./T. . .	10	10	3.765	1.070	709	1.123	1.832	183	1.966	197	— 7·1	10	1
Strakonitz-Winterberg	32	32	7.884	3.946	2.582	5.671	8 253	258	6.840	214	+ 20·6	32	3
Unterkrainer Bahnen	134	134	26.996	14.230	11.937	34.750	46 687	348	36.794	275	+ 26·5	134	13
Vöcklabruck-Kammer	11	11	3.005	1.173	646	1.096	1.742	158	1.326	121	+ 30·6	11	1
Welser Localbahn	54	54	15.038	4.096	4.249	3.522	7.771	144	6 533	121	+ 19·0	54	5
Wittmannsdorf - (Leobersdorf-) Ebenfurther Eisenbahn . . .	17	17	9.777	17.073	2.044	6.371	8.415	495	8.512	501	— 1·2	17	1
Wodňan-Prachatitz	28	28	8.483	1.543	1.950	2.333	4.283	153	3.897	139	+ 10·1	28	2
Wotic-Selčan	17	17	2.622	1.507	901	2.014	2.915	171	3.028	178	— 3·9	17	1
Zeltweg-Fohnsdorf	8	8	1.616	26.975	209	8.010	8.219	1.027	10.068	1.259	— 18·4	8	
II. K. k. Staatsbahnen im Privatbetriebe.													
Časlau-Zawratetz	24	24	1.933	8.452	543	6.345	6.888	287	6.945	289	— 0·7	24	2
Königshan-Schatzlar	5	5	840	4.805	131	2.131	2.262	452	2.747	549	— 17·7	5	
III. Privatbahnen unter Ausschluss der ad I b) angeführten Localbahnen.													
Aussig-Teplitzer Eisenbahn . . .	101	101	164.331	817.633	29.446	542.498	571.944	5.663	436.429	4.321	+ 31·1	101	10
Böhmische Nordbahn	320	320	178.855	168.195	69.570	277.229	346.799	1.084	343.533	1.074	+ 0·9	320	32
Buschtěhrader Eisenbahn													
Linie lit. A	186	186	58.267	215.181	33.346	253.348	286.694	1.541	297.694	1.601	— 3·7	186	18
Linie lit. B	236	236	99.712	304.144	42.755	401.541	444.296	1 883	484.096	2.051	— 8·2	236	23
Graz-Köflacher Eisenbahn u. B.-G.	91	91	36.081	60.947	13.757	119.247	133.004	1.462	134.296	1.476	— 0·9	91	9
Kaiser Ferdinands-Nordbahn:													
Hauptbahnnetz	1.036	1.036	742.481	866.120	442.220	2,084.028	2,526.248	2.438	2,708.750	2.615	— 6·8	1.036	1.03
Localbahnen	281	259	77.287	38.417	17.265	34.236	51.501	183	43.681	169	+ 8·3	281	25
Kaschau-Oderberger Eisenbahn:													
Oesterreichische Strecke . .	64	64	47.236	75.767	20.315	170.389	190.704	2.980	190.273	2 973	+ 0·2	64	
Leoben-Vordernberger Bahn . .	15	15	7.062	55.474	1.447	31.170	32.617	2.174	32.713	2.181	— 0·3	15	1

Vom 1. Jänner bis Ende März 1896 wurden befördert: Personen (Anzahl)	Güter (Tonnen)	1896 für Personen und Gepäck (Gulden)	1896 für Güter (Gulden)	1896 im Ganzen (Gulden)	1896 per Kilom. (Gulden)	1895 für Personen und Gepäck (Gulden)	1895 für Güter (Gulden)	1895 im Ganzen (Gulden)	1895 per Kilom. (Gulden)	Differz. per Kilom. in Percent	Oder per Jahr und Kilom. gerechnet nach nebigen Ergebnissen d. abgelaufenen 3 Monate 1896 (Gulden)	1895 (Gulden)	Wiederholung des Namens der Eisenbahnen
													Oesterr. Eisenbahnen.
													I. Staatseisenbahnbetrieb
7,053.961	6,064 647	4,524.281	16,670.318	21,194.599	2.663	3,919.836	15,026.657	18,946.493	2.385	+ 11·7	10.652	9.540	a) K. k. Staatsb. und vom Staate für eigene Rechnung betrieb. Bahnen incl. Wr. Verb.-B.
													b) Privatb. auf Rechnung d. Eigenth.
													Localbahnen:
14.507	18.303	1.605	7,554	9.159	611	1.631	5.925	7.556	504	+ 21·2	2.444	2.016	Asch-Rossbach
7.106	2.528	2.954	4.695	7.649	333	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	1.332	.	Beneschau-Wlaschim
37.198	79.121	15.853	98.821	114.674	652	18.668	95.625	114.293	649	+ 0·5	2.608	2.596	Bukowinaer Localb.
. . . .	15.601	. . . .	10.581	10.581	1.323	. . . .	12.288	12.288	1.536	— 13·9	5.292	6.144	Dolina-Wygoda
12.042	7.670	4.392	10.943	15.335	767	3.961	10.362	14.323	716	+ 7·1	3.068	2 864	Fehring-Fürstenfeld
11.231	1.205	2.506	1.641	4.147	259	1.921	1.327	3.248	203	+ 27·6	1.036	812	Friauler Bahn
19.627	5.108	5.065	6.323	11.388	292	4.469	5.200	9.669	248	+ 17·7	1.168	992	Fürstenfeld-Hartberg
10.613	3.896	3.315	7.509	10.824	349	2.542	7.687	10.229	330	+ 5·8	1.396	1 320	Gailthal-Bahn
13.792	7.841	3.308	6.765	10.073	672	3.168	6.190	9.358	624	+ 7·7	2.688	2.496	Gleisdorf-Weiz
4.066	1.711	811	2.309	3.120	390	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	1.560	. . .	Göpfritz-Gr. Sieghart
5.370	13.913	785	13.995	14 780	448	1 332	15.055	16.387	497	— 9·9	1.792	1.988	Kolomeaer Localbahnen
38.331	19.182	25.331	27.034	52.365	588	25.208	34.019	59.227	665	— 11·6	2.352	2.660	Lemberg-Belzee
3.919	398	1.454	661	2.115	96	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	384	. . .	Lemberg (Klep.)-Janów
26.270	20.647	7.869	35.139	43.008	478	7.469	28 898	36.367	404	+ 18·3	1.912	1.616	Mährische Westbahn
4.809	12.839	595	3 851	4.446	889	555	4.597	5.152	1.030	— 13·7	3.556	4.120	Mösel-Hüttenberg
28.042	11.643	9.500	25.833	35.333	465	9.137	14.378	23.515	309	+ 50·5	1.860	1.236	Murthal-Bahn
5.399	934	1.107	1.145	2.252	161	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	644	. . .	Nakři-Netolitz -Netolitz
8.099	4.291	2.077	5.167	7.244	557	2.005	4 012	6.017	602	— 7·5	2.228	2.408	Plan-Tachau
3.917	2.775	590	1.613	2.203	200	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	800	. . .	Postelberg-Laun
4.632	6.323	677	4.557	5.234	308	701	16 017	16.718	983	— 68·7	1.232	3.932	Potscherad-Wurzmes
11.419	3.058	2.109	3.237	5.346	535	1.755	3.333	5.088	509	+ 5·1	2.140	2.036	Schwarzenau-Waidhofen
20.821	9.638	6.052	13.607	19.659	614	5.527	11.193	16.720	523	+ 17·4	2.456	2.092	Strakonitz-Winterberg
71.647	45.867	31.023	106.780	137.803	1.028	24.365	81.842	106.207	793	+ 29·6	4.112	3.172	Unterkrainer Bahnen
7.497	2.964	1.681	2.824	4.505	410	1.714	2.112	3.826	348	+ 17·8	1.640	1.392	Vöcklabruck-Kammer
42.370	9.068	11.693	8.663	20.356	377	10.447	7.010	17.457	323	+ 16·7	1.508	1.292	Welser Localbahnen
20.627	58.290	4.437	19.685	24 122	1.419	5.266	20 053	25.319	1.489	— 4·7	5.676	5.956	Wittmannsdorf-(Leobd.) Ebenfurther Eisenb.
23.050	4.167	5.240	6 370	11.610	415	4.636	6 444	11.080	396	+ 4 8	1 660	1.584	Wodňan-Prachatitz
6.754	4.416	2.403	5.814	8.217	483	2.722	5.754	8.476	499	— 3·2	1.932	1.996	Wotie-Selčan
4.729	89.791	586	26.518	27.104	3.388	616	30.310	30.926	3 866	— 12·4	13.552	15.464	Zeltweg-Fohnsdorf
													II. K. k. Staatsbahnen im Privatbetriebe
5 963	25 836	1.599	19.674	21.273	886	1.613	20.911	22.524	939	— 5·6	3.544	3.756	Časlau-Zawratetz
2.383	15.759	388	6.859	7.247	1.449	275	8.300	8.575	1.715	— 15·5	5.796	6.850	Königshan-Schatzlar
													III. Privatbahnen unter Ausschluss der ad I b) angeführten
439.176	2,113.384	86.549	1,236.194	1,322.743	13.096	84.907	1,154.612	1,239.519	12.272	+ 6·7	52.384	49.088	Aussig-Teplitzer Eisenb.
493.590	487.164	193.011	786.481	979.492	3.061	181.936	785 479	967.415	3.023	+ 1·3	12.244	12 092	Böhmische Nordbahn
													Buschtěhrader Eisenb.
160.603	642.061	93.614	784.537	878.151	4.721	85.051	803.600	888.651	4.778	— 1·2	18.884	19.112	Linie lit. A
260 042	910.402	112.568	1,264.311	1,376.879	5 834	102.824	1,271.755	1,374.579	5.824	+ 0·2	23.336	23.296	Linie lit. B
94.354	203.367	35 627	398.619	434.246	4.772	33.742	362 041	395.783	4.349	+ 9·7	19.088	17.396	Graz-Köflacher Eisenb.
													Kaiser Ferdinands-Ndb.
2,032.319	2,758.469	1,275.303	6,604.177	7,879.480	7.606	1,150.592	6,647.553	7,798.145	7 527	+ 1·1	30.424	30.108	Hauptbahnnetz
211.645	101.131	45.838	93 963	139.801	498	40.998	86.808	127.806	493	+ 1·0	1.992	1.972	Localbahnen
													Kaschau-Oderberger B.
129.014	254.641	51.891	481.876	533.767	8.340	51.087	464.879	515.966	8.062	+ 3·4	33.360	32.248	Oesterr. Strecke
19.731	158.541	4.399	91.349	95.748	6 383	4.599	90.015	94.614	6.308	+ 1·2	25.532	25 232	Leoben-Vordernberger

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebs-Länge im Monate März 1896	1895	Im Monate März 1896 wurden befördert: Personen	Güter	Die Einnahme betrug im Monate März 1896: für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	pro Kilom.	1895: im Ganzen	pro Kilom.	Differenz per Kilom. in Percent	Durchschnittl. Betriebs-Länge vom 1. Jänner bis Ende März 1896	1895
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden			Kilometer	
Oesterr. Nordwestbahn:													
Garantirte Strecken	628	628	269.380	263.129	170.921	682.577	853.498	1.359	778.232	1.239	+ 9·7	628	628
Ergänzungsnetz	308	308	126.442	280.867	66.131	442.935	509.066	1.653	463.953	1.506	+ 9·8	308	308
Oest.-ung. Staatseisenbahn-Ges.:													
Oesterreichische Linien	1.366	1.366	638.919	667 808	409.442	1,521.602	1,931.044	1 414	1,861.036	1.362	+ 3·8	1.366	1.366
Ostrau-Friedlander Eisenbahn	33	33	29.291	18.374	7.438	13.009	20.447	620	29.131	883	— 29·8	33	33
Südbahn-Gesellschaft:													
Hauptnetz und Localbahnen in Oesterreich	1.513	1.513	1,081.637	401.750	867.209	2,089.562	2,956.771	1.954	2,809.971	1.857	+ 5·2	1.513	1.513
Localb. Mödling-Brühl (elektr. Betrieb)	4	4	11.317	. . . .	1.730	. . . .	1.730	433	784	196	+120·9	4	4
Südnorddeutsche Verbindungsb.	285	285	137.671	148.215	50.342	251.325	301.667	1.058	277.579	974	+ 8·6	285	285
Wien-Aspang Bahn	89	89	82.765	28.440	26.078	33.908	59.986	674	48 882	549	+ 22·8	89	89
Wien-Pottend.-Wr.-Neustädter B.	65	65	23.546	57 629	7.631	73.953	81.584	1.255	74.411	1.145	+ 9·6	65	65
Selbstständige Localbahnen.													
Auspitzer Localbahn	7	7	5.152	2.061	561	1.166	1.727	247	1.208	173	+ 42·8	7	7
Böhmische Commercialbahnen	193	191	24.490	21.676	6 448	25 334	31.782	165	31.354	164	+ 0·6	193	191
Bozen-Meraner Bahn	31	31	25.240	6.791	18.543	13.634	32.177	1.038	26.113	842	+ 23·3	31	31
Deutschbrod-Humpoletz	25	25	1.916	1.302	893	2.532	3.425	137	4.318	173	— 20·8	25	25
Gr.-Priesen—Wernstadt—Auscha	25	25	2.685	1.476	1.015	2.395	3.410	136	4.323	173	— 21·4	25	25
Kremsthal-Bahn	70	70	18.618	8.703	6.042	11.804	17.846	255	17.537	251	+ 1·6	70	70
Kuttenberger Localbahn	3	3	8.863	4.690	980	1.751	2.731	910	2.652	884	+ 2·9	3	3
Mori-Arco-Riva a/G.	24	24	8.900	1 006	6.799	2.133	8.932	372	7.265	303	+ 22·8	24	24
Mühlkreis-Bahn	58	58	8 384	1.222	5.197	5.570	10.767	186	10.509	181	+ 2·8	58	58
Neutitscheiner Localbahn	8	8	8.789	4.427	1.546	3.616	5.162	645	5.631	704	— 8·4	8	8
Reichenau a/K.-Solnitzer Localb.	15	15	2.109	1.932	589	1.986	2.575	172	3.158	211	— 18·5	15	15
Radkersburg-Luttenberg L.-B.	25	25	2.531	895	721	1.074	1.795	72	1.564	63	+ 14·3	25	25
Reichenberg-Gablonz-Tannwald	34	34	43.807	13.855	15.163	12.416	27.679	811	27.718	815	— 0·5	34	34
Salzburg-Lamprechtshausen L.-B.	18	. . .	3.972	1.147	1.777	1.190	2.967	165	. . . .	. . .	. . .	14	. . .
Salzkammergut-Localbahn-Ges.	67	67	9.947	1.796	3.544	2.700	6.244	93	6.072	91	+ 2·2	67	67
Stauding-Stramberger Localbahn	18	18	6.342	22.645	1.430	15.328	16.758	931	14.126	785	+ 18·6	18	18
Steyrthal-Bahn	48	48	9.604	4.508	2.880	5.120	7.990	166	7.696	160	+ 3·8	48	48
Swolenowes-Smečna Localbahn	10	10	1.765	22.339	164	18.483	18.647	1.865	19.186	1.919	— 2·8	10	10
Steiermärkische Landesbahnen:													
Cilli-Wöllan	39	39	5.689	11.257	1.940	13.244	15.184	389	13.317	341	+ 14·1	39	39
Preding-Wieselsdorf—Stainz, Pöltschach-Gonobitz, Kapfenberg—Au-Seewiesen	49	49	7.290	5.246	1.774	4.737	6.511	133	6.166	126	+ 5·6	49	49
Welchau-Wickwitz—Giesshübl Sauerbrunn	8	8	. . . .	1.853	. . . .	2.898	2.898	362	2.579	322	+ 12·4	8	5
Dampftramways.													
Brünner Localeisenbahn-Ges.	10	10	65.291	5.205	6.271	3.165	9.436	944	8.219	822	+ 14·8	10	10
Dampftramway-Gesellsch. vorm. Krauss & Co.	42	40	171.594	374	22.880	623	23.503	560	17.335	433	+ 29·3	42	40
Innsbruck-Hall Localbahn	12	12	42.288	. . . .	5.216	. . . .	5.216	435	4.430	369	+ 17·9	12	12
Kahlenberg Eisenbahn-Gesellsch.:													
Dampftramway Wien-Nussdorf	7	7	137.192	. . . .	11.079	. . . .	11.079	1.583	9.192	1.313	+ 20·6	7	7
Mähr.-Ostrau—Witkowitz Localb.	7	7	65.851	1.133	5.288	568	5.856	837	5.400	771	+ 8·6	7	7
Neue Wiener Tramway-Gesellsch. (Dampftr. Westbahnlinie-Baumgarten-Hütteldorf)	6	6	108.766	. . . .	8.692	. . . .	8.692	1.449	6.125	1.021	+ 41·9	6	6
Salzburger Eisenb. u. Tramw.-Ges.	14	14	6.452	4.144	1.097	3.579	4.676	334	3.130	224	+ 49·1	14	14
Wiener Localb.-A.-G. (Dampftr. Wien-Wr. Neudf.-Guntramsdf.)	18	18	54.556	22.645	5.861	9.372	15.233	846	6.697	372	+127·4	18	16
Summe	16.532	16.394	7,481.401	6,900.896	4,086.214	15,184.177	19,270.391	1.166	18,290.921	1.116	+ 4·5	16.528	16.386

Vom 1. Jänner bis Ende März 1896 wurden befördert		Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis Ende März 1896				1895				Differz. per Kilom. in Percent	Oder per Jahr und Kilom. gerechnet nach nebigen Ergebnissen d. abgelaufenen 3 Monate		Wiederholung des Namens der Eisenbahnen
Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.		1896	1895	
Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden					Gulden		
													Oesterr. Nordwestbahn:
723 914	743.581	480.157	1,844.867	2,325.024	3.702	445.001	1,741.715	2,186.716	3.482	+ 6·3	14.808	13.928	Garantirte Strecken
356.016	831.453	190.330	1,267.667	1,457 997	4.734	175.651	1,175.886	1,351.537	4.386	+ 7·9	18.936	17.544	Ergänzungsnetz
													Oest.-ung. Staatsb.-Ges.
1,689.402	2,042.465	1,159.383	4,508.508	5,667.891	4.149	1,046.011	4,348.882	5,394.923	3.949	+ 5·1	16.596	15.796	Oesterr. Linien
76.692	60.700	20 069	51.758	71.827	2.177	19.029	57.237	76.266	2.311	— 5·8	8.708	9.244	Ostrau-Friedlander Eb.
													Südbahn-Gesellschaft:
2,693.064	1,177.153	2,058.993	5,976.767	8,035.760	5.311	1,772.546	5,744.400	7,516.946	4.968	+ 6·9	21.244	19.872	Hauptnetz u. Localb. in Oesterreich
20.034	. . . . .	3.187	. . . . .	3.187	797	1.969	. . . . .	1.969	492	+ 62·0	3.188	1.968	Localb. Mödling-Brühl (elektr. Betrieb)
379.584	420.288	146.383	717.216	863.599	3.030	128.574	690.390	818.964	2.874	+ 5·4	12.120	11.496	Südnordd. Verbindgsb.
203.071	91.064	60 300	93.111	153.411	1.724	53.009	83.991	137.000	1.539	+ 12 0	6.896	6.156	Wien-Aspang Bahn
62.976	153.516	20.726	196.582	217.308	3.343	18.097	193.337	211.434	3.253	+ 2·8	13.372	13.012	Wien-Pottd.-Wr. Neust.
													Selbstständige Localb.
13.470	4.416	1.476	2.600	4.076	582	1.260	2.345	3.605	515	+ 13·1	2.328	2 060	Auspitzer Localbahn
67.401	66.843	18 129	79.203	97.332	504	15.572	74.343	89.915	471	+ 7 0	2.010	1.884	Böhm. Commerialb.
58.982	16.401	39.982	34.077	74.059	2.389	32.742	29.818	62.560	2.018	+ 18·4	9.556	8.072	Bozen-Meraner Bahn
5.039	3.433	2.322	6.455	8.777	351	2.231	9 143	11.374	455	— 22·9	1.404	1.820	Deutschbrod-Humpoletz
7.003	5 144	2.444	8.105	10.549	422	2.214	10.352	12.566	503	— 16·1	1.688	2.012	Gr.-Priesen-W.-Auscha
49.508	25.249	15.928	34.131	50 059	715	14.678	33.316	47.994	686	+ 4·2	2.860	2.744	Kremsthal-Bahn
26.265	14.298	2.851	5.836	8.687	2.895	2.278	5.152	7.430	2.477	+ 16·9	11.580	9.908	Kuttenberger Localb.
21.474	2.882	14.904	6.083	20 987	874	13.836	5.189	19 025	793	+ 10·2	3.496	3.172	Mori-Arco-Riva a. G.
23.128	3.622	14.349	17.336	31.685	546	13.316	16.281	29.597	510	+ 7·1	2.184	2.040	Mühlkreis-Bahn
24.588	14.355	4 393	11.453	15.846	1.981	4.089	11.942	16.031	2.004	— 1·1	7.924	8.016	Neutitscheiner Localb.
5.835	5.266	1.663	5.723	7.386	492	1.767	9.217	10 984	732	— 32 8	1.968	2.928	Reichenau a/K.-Solnitz
7.202	1.726	2.218	2.663	4.881	195	2 016	2.102	4.118	165	+ 18·2	780	660	Radkersburg-Luttenbg.
119.310	40.747	40.336	36.383	76.719	2.256	38.167	40.289	78.456	2 308	— 2 3	9.024	9.232	Reichenberg-Gablonz-T.
13.248	1.897	3.536	2.931	6.467	462	. . . .	. . . . .	. . . .	. . .	. . .	1.848	. . .	Salzburg-Lamprechtsh.
26.814	5.843	10.291	8.471	18.762	280	9.065	8.543	17.608	263	+ 6 5	1.120	1.052	Salzkammergut-Localb.
17.806	65.507	3.917	43 724	47.641	2.647	3.392	34.052	37.444	2.080	+ 27·3	10.588	8 320	Standing-Stramberger
27.591	11.346	8.220	13.290	21.510	448	8.388	12.669	21.057	439	+ 2·1	1.792	1.756	Steyrthal-Bahn
4.703	73.011	437	53.255	53.692	5.369	412	56.257	56.669	5.667	— 5·3	21.476	22 668	Swoleňowes-Smečna
													Steiermärk. Landesb.:
15.407	33.236	5.231	39.982	45.213	1.159	4 893	32.635	37.528	962	+ 20 5	4.636	3.848	Cilli-Wöllan
19.405	14.494	4.849	13.114	17.963	367	5.109	11.981	17.090	349	+ 5 2	1.468	1.396	{Preding-Wdf.-Stainz, Pöltschach-Gonobitz, Kapfenberg-Seewies.
. . . . .	3.478	. . . .	5.298	5.298	665	. . . .	3.849	3.849	770	— 13·6	2.660	3.080	Welchau-Wickwitz — Giesshübl Sauerbr.
													Dampftramway.
169.000	16.824	16.336	10.422	26.758	2.676	13.081	9.769	22.850	2.285	+ 17·1	10.704	9.140	Brünner Localeisenb.-G.
459.358	1.199	58.448	1.887	60.335	1.437	47.007	1.826	48.833	1 221	+ 17 7	5.748	4.884	Dampftramway-Ges. vorm. Krauss & Co.
107.228	. . . . .	13.974	. . . . .	13.974	1.165	11.733	. . . . .	11.733	678	+ 19·1	4.660	3.912	Innsbruck-Hall i. T.
													Kahlenberg-Eisenb.-G.:
356.213	. . . . .	27.464	. . . . .	27.464	3.923	24.476	. . . . .	24.476	3.497	+ 12·2	15.692	13.988	Dampftr. Wien-Nussd.
208.568	3.228	15.087	1.577	16.664	2.381	13.142	1.511	14.653	2.093	+ 13·8	9.524	8 372	Mähr.-Ostrau-Witkowitz
268.797	. . . . .	21.077	. . . . .	21.077	3.513	16.028	. . . . .	16.028	2.671	+ 31 5	14.052	10.684	Neue Wiener Tramway (Dampftr. Westbahnlinie-Hütteldorf)
13.986	11.007	2.381	8.581	10.962	783	1.871	5.767	7.638	546	+ 43·4	3 132	2.184	Salzburger Eisenb. u. Tr.
144.917	31.769	15.207	13 082	28.289	1.572	12.060	3.284	15.344	959	+ 63·9	6.288	3.836	Wr. Localb.-A.-G. (Wien-Wr. Neudorf-Guntrsd.)
19,757.714	20,196.031	11,087.064	41,030.130	55,117.194	3.335	9,772.015	41,619.711	51,391.726	3.136	+ 6·3	13.340	12.511	**Summe**

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebs-Länge im Monate März 1896	1895	Im Monate März 1896 wurden befördert: Personen	Güter	Die Einnahme betrug im Monate März 1896: für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	pro Kilom.	1895: im Ganzen	pro Kilom.	Differz. per Kilom. in Percent	Durchschnittl. Betriebs-Länge vom I. Jänner bis Ende März 1896	1895
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden			Kilometer	
Ungarische Eisenbahnen.													
I. Bahnen in Verwaltung der Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen.													
a) Kgl. Ungar. Staatsbahnen:	7.553·3	7.550	2,485.000	1,458.000	1,590.000	5,088.600	6,678.600	884	6,455.199	855	+ 3·4	7553·3	7.550
b) Privatbahnen:													
Fünfkirchen-Barcser Bahn . . .	68·1	68·1	21.100	19.400	6.500	31.000	40.500	595	40.346	592	+ 0·5	68·1	68·1
Localbahnen:													
Bács-Bodrogher Comitatsbahnen	108·6	108·6	20.000	4.000	10.000	8.000	18.000	166	17.053	157	+ 5·7	108·6	108·6
Bája-Zombor-Neusatz	145	. . .	20.000	3.500	10.000	7.000	17.000	117	. . . .	. . .	. . .	145	. . .
Balaton-St.György-Somogy-Szobb	59·3	59·3	5.500	2.100	2.200	2.800	5.000	84	4.471	75	+ 12·0	59·3	59·3
Békés-Csanáder Bahn	82·7	82·7	5.600	1.300	2.800	2.700	5.500	67	5.161	62	+ 8·1	82·7	82·7
Békéser Comitatsbahnen	49·1	49·1	4.000	1.600	2.000	2.500	4.500	92	4.137	84	+ 9·5	49·1	49·1
Biharer Vicinalbahnen	131·9	131·9	20.000	5.500	10.000	11.000	21.000	159	17.996	136	+ 16·9	131·9	131·9
Budapest-Gran Localbahn . . .	44·7	. . .	7.000	1.800	3.500	3.700	7.200	161	. . . .	. . .	. . .	44·7	. . .
Budapest-Lajosmizse Localbahn .	63·2	63·2	5.200	3.000	2.600	4.400	7.000	111	6.747	107	+ 3·7	63·2	63·2
Csetnekthal-Bahn	23·8	23·8	1.600	1.200	500	2.300	2.800	118	3.129	131	— 9·9	23·8	23·8
Debreczin-Füzesabony-Ohát-Kócs-Polgar Localbahn	136·1	136·1	11.600	3.200	7.000	6.500	13.500	99	11.631	85	+ 16·5	136·1	136·1
Debreczin—Hajdu-Nánáser Bahn	56·8	56·8	8.000	3.500	4.000	4.500	8.500	150	7.694	135	+ 11·1	56·8	56·8
Debreczin—Nagy-Léta L.-B. . .	39·3	39·3	5.000	1.000	2.000	1.500	3.500	89	2.490	63	+ 41·3	39·3	39·3
Felek-Fogaraser Bahn	51·9	51·9	4.000	1.200	2.000	2.500	4.500	87	4.279	82	+ 6·1	51·9	51·9
Gran-Almás-Füzitö Localbahn .	50·2	50·2	7.000	4.300	3.500	8.500	12.000	239	11.565	230	+ 3·9	50·2	50·2
Gr.-Kikinda—Gr.-Becskereker B.	70·4	70·4	22.000	4.500	11.000	9.000	20.000	284	27.875	396	— 28·3	70·4	70·4
Grosswardein-Belényes-Vaskoh-B.	116·6	116·6	11.000	4.200	5.500	8.500	14.000	120	12.062	103	+ 16·5	116·6	116·6
Gyula-Fehervar-Zalathna Localb.	37·4	. . .	4.000	2.000	2.000	4.000	6.000	160	. . . .	. . .	. . .	37·4	. . .
Háromszéker Localbahnen . . .	118·3	118·3	24.000	7.700	12.000	15.500	27.500	232	26.483	224	+ 3·6	118·3	118·3
Hermannstadt—N.-Disznod . . .	11·9	11·9	2.000	100	400	200	600	50	327	28	+ 78·6	11·9	11·9
Hermannstadt-Rothenthurmpass .	32·2	32·2	3.800	1.700	1.900	2.600	4.500	140	3.978	124	+ 12·9	32·2	32·2
Hidegkut-Gyönk-Tamási-Miklosv.	12·5	12·5	1.200	700	500	900	1.400	112	1.315	105	+ 6·7	12·5	12·5
Kaposvár-Mocsolád Localbahn .	26·2	26·2	1.800	300	900	500	1.400	53	1.552	59	— 10·2	26·2	26·2
Kaschau-Torna Localbahn . . .	59·1	59·1	7.200	6.300	3.600	9.400	13.000	220	12.305	208	+ 5·8	59·1	59·1
Kecskemét-Füllöpszállás L.B. .	41·9	. . .	2.300	400	700	800	1.500	36	. . . .	. . .	. . .	41·9	. . .
Kis-Ujszállás-Dévavanya-Gyoma	45·5	45·5	3.400	2.200	1.700	3.300	5.000	110	3.965	87	+ 27·6	45·5	45·5
Körös-Belovár Localbahn . . .	32·4	32·4	4.000	1.100	2.000	2.200	4.200	130	2.479	77	+ 68·8	32·4	32·4
Kun-Szt. Márton—Szentes V.-B. .	22·2	22·2	3.200	1.100	1.300	1.700	3.000	135	2.500	113	+ 19·5	22·2	22·2
Máros-Ludás—Bistritz Localb. .	110·3	110·3	4.000	1.500	2.000	3.200	5.200	47	5.357	49	— 4·1	110·3	110·3
Máros-Vásárhely—Szász-Régen .	32·3	32·3	4.000	2.100	2.400	3.200	5.600	173	5.360	166	+ 4·2	32·3	32·3
Matraer Vicinalbahnen	132·9	132·9	11.200	3.500	4.500	7.000	11.500	87	10.581	80	+ 8·8	132·9	132·9
Mezötur-Turkéver Eisenbahn . .	15·3	15·3	2.500	500	600	700	1.300	85	1.104	72	+ 18·1	15·3	15·3
Muránythal-Bahn	40·9	40·9	2.900	1.700	1.300	3.400	4.700	115	5.867	143	— 19·6	40·9	40·9
Nyiregyháza-Maté-Szalkaer E. .	57	57	5.600	2.100	3.400	4.300	7.700	135	9.751	171	— 21·1	57	57
Petroszény-Lupény Localb. . . .	18·1	18·1	2.000	9.000	1.000	10.700	11.700	646	12.235	676	— 4·4	18·1	18·1
Pressburg-Dunaszerdahely L.B. .	44·1	. . .	8.000	3.000	4.000	6.000	10.000	227	. . . .	. . .	. . .	44·1	. . .
Puszta Tenyö—Kun-Szt. Márton .	34·6	34·6	3.000	1.600	1.500	2.400	3.900	113	6.353	184	— 38·6	34·6	34·6
Raab-Veszprém-Uj-Dombovár . .	120·5	. . .	4.000	1.500	2.000	3.000	5.000	41	. . . .	. . .	. . .	120·5	. . .
Ruma-Vrdnik Localbahn	17·4	17·4	600	1.800	200	1.800	2.000	115	1.969	113	+ 1·8	17·4	17·4
Slavonische Localbahn	121·1	121·1	16.000	6.000	8.000	12.000	20.000	165	15.880	131	+ 26·9	121·1	121·1
Somogy-Szobb-Bárcser Bahn . .	47·1	47·1	4.400	1.600	2.000	1.600	3.600	76	3.452	73	+ 4·1	47·1	47·1
Steinamanger-Pinkafeld Localb. .	52·4	52·4	12.000	3.200	6.000	6.500	12.500	239	11.379	217	+ 10·1	52·4	52·4
Steinamanger-Rum L.-B.	21	21	3.500	500	1.400	500	1.900	90	1.414	67	+ 34·3	21	21
Száthmar-Nagybányaer L.-B. . .	60·4	60·4	5.700	4.000	4.000	8.000	12.000	199	11.969	198	+ 0·5	60·4	60·4
Szekler Bahn	35·3	35·3	3.100	2.300	2.200	3.300	5.500	156	5.298	150	+ 4·0	35·3	35·3
Szt. Lörincz-Slatina-Našicer L. B.	93·2	. . .	7.000	3.500	3.500	7.000	10.500	113	. . . .	. . .	. . .	93·2	. . .
Szentes—Hod-Mezö-Vásárhely .	34·6	34·6	6.400	650	3.200	1.000	4.200	121	4.025	116	+ 4·3	34·6	34·6
Szilágyságer Eisenbahn	107·8	107·8	4.900	5.000	5.000	10.000	15.000	139	14.518	135	+ 3·0	107·8	107·8
Taraczthal-Bahn	32·9	32·9	500	100	200	200	400	12	296	9	+ 33·3	32·9	32·9
Temesvár—Nagy-Szt. Miklos . .	62·9	. . .	5.600	1.500	2.800	3.200	6.000	95	. . . .	. . .	. . .	62·9	. . .
Ujszász-Jaszapáther Eisenbahn .	31·6	31·6	3.200	1.600	1.600	2.100	3.700	117	4.111	130	— 10·0	31·6	31·6
Versec—Kubin-Dunapart	84·6	84·6	7.800	2.000	3.900	4.100	8.000	95	6.389	76	+ 25·0	84·6	84·6
Vinkovce-Brčka Bahn	53·1	53·1	2.500	10.000	3.000	11.000	14.000	264	13.110	247	+ 6·9	53·1	53·1
Warasdin-Golubovecer Localb. .	36·5	36·5	2.000	400	1.000	600	1.600	44	1.429	39	+ 12·8	36·5	36·5
Westungar. Localbahnen (Transdanub. Vicinalb.-Act.-Ges.) . .	340·2	297·3	44.000	16.000	20.000	32.000	52.000	153	57.038	192	— 20·3	340·2	297·3
Zagorianer Bahn	128·8	128·8	20.000	7.500	10.000	15.000	25.000	194	19.433	151	+ 28·3	128·8	128·8
Zolyom-Brezó—Tiszolczer Localb.	26·3	. . .	1.800	3.000	900	6.100	7.000	266	. . . .	. . .	. . .	26·3	. . .
Zsebely-Csákovarer Localbahn .	48·2	8·2	3.600	1.500	1.800	1.700	3.500	73	1.034	126	— 42·1	48·2	8·2
Zsitvathal-Bahn	44·6	40·7	4.500	2.100	1.800	4.200	6.000	135	4.462	110	+ 22·7	44·6	40·7

Vom 1. Jänner bis Ende März 1896 wurden befördert		Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis Ende März 1896				1895				Differz. per Kilom. in Percent	Oder per Jahr und Kilom. gerechnet nach obigen Ergebnissen d. abgelaufenen 3 Monate		Wiederholung des Namens der Eisenbahnen
Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.		1896	1895	
Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden					Gulden		
													Ungar. Eisenbahnen.
													I. Bahnen in Verwaltung der Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen.
6,398.000	4,092.900	4,075.400	14,352 800	18,428.200	2.440	3,856.700	13,353.035	17,209 735	2.279	+ 7·1	9.760	9.116	a) Kgl. Ung. Staatsb
													b) Privatbahnen.
60.900	49.600	27.400	79.300	106.700	1.567	27.302	76.691	103.993	1.527	+ 2·6	6.268	6.108	Fünfkirchen - Bárcser B.
													Localbahnen:
57.000	10.200	28 500	20.500	49.000	451	27.602	15.840	43.442	400	+ 12·8	1.804	1.600	Bács-Bodrogher Com. B.
57.000	9.700	28.500	19.500	48.000	331	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	1.324	. . .	Baja-Zombor-Neusatz
15.200	4.500	6.100	6 000	12.100	204	5.562	5.345	10.907	184	+ 10·9	816	736	Balat.-St. G.-Som.-Szobb
18.600	5.000	8.300	10.200	18 500	224	9.220	5.113	14.333	173	+ 29·5	896	692	Békés-Csanáder Bahn
11.400	5.400	5.700	8.300	14.000	285	5.344	6.232	11.576	236	+ 20·8	1.140	944	Békéser Comitatsbahnen
54.000	16.000	27.000	32.000	59.000	447	25.337	20.438	45.775	347	+ 28 8	1.788	1.388	Biharer Vicinalbahn
20.400	5.400	10.100	11.000	21.100	472	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	1.888	. . .	Budapest-Gran Localb.
15.400	7.800	7.700	11.600	19.300	305	9.389	8.660	18.049	286	+ 6·6	1.220	1.144	Budapest-Lájosmizse
4.200	4.300	1.300	8.400	9.700	408	1.362	7.397	8.759	368	+ 10·9	1.632	1.472	Csetnekthal-Bahn
32.500	11.600	19.600	23.400	43.000	316	17.556	18.146	35.702	262	+ 20·6	1.264	1.048	Debreczin —Füzesabony —Ohát-Kócs-Polgar
23.400	9 700	11.700	12.600	24.300	428	11.606	9.528	21.134	372	+ 15·1	1.712	1.488	Debreczin - Hajdu-Nánás
14.700	2.700	5.900	4.100	1.000	254	5.894	1.924	7.818	199	+ 27·6	1.016	796	Debreczin—Nagy-Léta
12.000	3.700	6.000	7.500	13.500	260	6.405	5 190	11 595	223	+ 16 6	1.040	892	Felek-Fogaraser Bahn
17.700	13.200	8.500	26.400	34 900	695	6.940	28 864	35.804	713	— 2·5	2.780	2.852	Gran—Almás-Füzitö
64.000	18.000	32.000	36.000	68.000	966	32.775	36.747	69.522	988	— 2·2	3.864	3.952	G. Kikinda-G. Becskerek
32.000	12.200	16.000	24.500	40.500	347	14.116	21.822	35.938	308	+ 12·7	1.388	1.232	Grosswardein-B.-Vaskoh
11.000	5.300	5.500	10.600	16.100	431	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	1.724	. . .	Gyula-Feherv.-Zalathna
65.800	19.700	32.900	39.600	72.500	613	31.203	34.887	66 090	559	+ 9·7	2.452	2.236	Háromszéker Localb.
5.500	400	1.100	800	1.900	160	654	310	964	81	+ 97·5	640	324	Hermannst.-N. Disznod
10.400	5.500	5.200	8.400	13.600	422	6.822	4.298	11 120	345	+ 22·3	1.688	1.380	Hermannst.-Rothenthp.
3.400	1.850	1.400	2.300	7.300	296	1.413	1.723	3.136	251	+ 17·9	1.184	1.004	Hidegkut-Gyönk-Tamási
3.500	1.200	2.200	2.300	4.500	172	1.461	1.785	3.246	124	+ 38·7	688	496	Kaposvár-Mocsolad
21.200	15.600	10.600	23.400	34.000	575	9.851	20 223	30.074	509	+ 13·0	2.300	2.036	Kaschau-Torna
5.900	950	1.900	1.900	3.800	91	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	364	. . .	Kecskem. - Füllöpszállás
9.400	6.900	4.700	10.300	15.000	330	4.837	7.647	12.484	274	+ 20·4	1.320	1.096	Kis-Ujszállás - D.-Gyoma
11.000	3.400	5.500	6.800	12.300	380	5.377	3.123	8.500	262	+ 45·0	1.520	1.048	Körös-Belovár Localb.
8.900	4.100	3.600	4.900	8.500	383	3.234	3.600	6.834	308	+ 24·4	1.532	1.232	Kun-Szt. Márton-Szentes
10.800	6.200	5.400	10.000	15.400	140	5.462	10.294	15.756	143	— 2·1	560	572	Máros-Ludás—Bistritz
11.100	5.600	6.700	8.400	15.100	467	6.299	7.375	13.674	423	+ 10·4	1.868	1.692	M.-Vásárhely-Sz.-Régen
32.900	10.400	13.200	20.800	34.000	256	11.224	16.749	27.973	211	+ 21·3	1.024	844	Matraer Vicinalbahnen
6.100	1 500	1.700	1.900	3.600	235	1.762	1.334	3.096	202	+ 16·3	940	808	Mezötur-Turkever E.
8.300	4.900	3.700	9.900	13.600	333	3.701	12.417	16.118	394	— 15·5	1.332	1.576	Muránythalbahn
14.600	6.200	9.200	12.600	21.800	383	8.505	13.800	22.305	391	— 2·0	1.532	1.564	Nyiregyháza-M.-Szalka
8.000	22.800	4.000	28.700	32.700	1.807	2.411	32.767	35.178	1.944	— 7·0	7.228	7.776	Petroszény-Lupény
22.600	10.100	11.300	20 200	31.500	714	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	2.856	. . .	Pressburg-Dunaszerdah.
9.600	5.500	4.800	8.200	13.000	376	8.613	9.717	18.330	530	— 29·1	1.504	2.120	P. Tenyö-K. Szt. Márton
13.400	4.200	6.700	8.400	15.100	125	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	500	. . .	Raab-Veszp.-Uj-Domb.
1.800	5.900	600	6.400	7.000	402	248	5.791	6.039	347	+ 15·9	1.608	1.388	Ruma-Vrdnik
42.000	16.100	21.600	32.400	54.000	446	12.452	29.237	41.689	344	+ 29·7	1.784	1.376	Slavonische Localbahn
13.900	5.700	6.300	6.300	12.600	268	6.135	5.158	11.293	240	+ 11·7	1.072	960	Somogy-Szobb-Barcs
29.200	9.300	14.600	18.800	33 400	637	14.779	14.381	29.160	557	+ 14·4	2.548	2.228	Steinamanger-Pinkafeld
13.600	1.500	4.500	1.500	6 000	286	3.289	1.672	4.961	236	+ 21·2	1.144	944	Steinamanger-Rum
17.100	11.300	12.000	22.800	34.800	576	10 570	23.330	33.900	561	+ 2·7	2.304	2.244	Száthmar-Nagybánya
9.700	5.600	6.900	8.100	15.000	425	6.399	6.795	13.194	374	+ 13·6	1.700	1.496	Székler Bahn
19.200	9.900	9 600	19.900	29.500	316	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	1.264	. . .	Szt. Lörincz—Slatina
19.200	1.750	9.600	2.600	12.200	353	8.606	2.384	10.990	318	+ 11·0	1.412	1.272	Szentes-H.-M.-Vasarhely
16.200	14.500	19.000	27.000	46.000	427	13 794	28.936	42.730	396	+ 7·8	1.708	1.581	Szilágyságer Eisenb.
1.500	300	600	600	1.200	36	518	329	877	27	+ 33·3	144	108	Taraczthal-Bahn
19.800	3,300	9.900	6.600	16.500	246	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	984	. . .	Temesvár-N. Szt. Miklos
9.000	5.400	4.500	7.000	11.500	364	4.672	6.363	11.035	349	+ 4·3	1.456	1.396	Ujszász-Jaszapáther E.
21.800	5.000	10.900	10.100	21.000	248	9.862	7.418	17.280	204	+ 21·6	992	816	Versec—Kubin-Dunap.
6.600	27.800	8.100	30.700	38.800	731	8.605	25.244	33.849	637	+ 14·8	2 921	2.518	Vinkovce-Brčka
5.100	1.300	2.550	1.950	4.500	123	2.745	1.715	4.460	122	+ 0·8	492	488	Warasdin-Golubovec
124.500	57.000	58.000	114.000	172.000	506	46.293	107.813	154.106	518	— 2·3	2.021	2.072	Westungar. Localbahn (Transd. Vieb.-A.-G.)
52.400	21.000	26.400	42.100	68.500	532	21.544	38.630	60.174	467	+ 13·9	2.128	1.868	Zagorianer Bahn
8.400	8.600	3.600	17.400	21.000	798	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	3.192	. . .	Zolyom-Brezó-Tiszolcz
8.400	3.500	4.200	3.900	8.100	168	2.062	709	2.771	338	— 50·3	672	1.352	Zsebely-Csákovárer Lb.
13.900	5.900	5.600	11.900	17.500	392	3.593	9.579	13.172	324	+ 21·0	1.568	1.296	Zsitvathal-Bahn

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebs-Länge im Monate März 1896	1895	Im Monate März 1896 wurden befördert: Personen	Güter	Die Einnahme betrug im Monate März 1896: für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	pro Kilom.	1895: im Ganzen	pro Kilom.	Differz. per Kilom. in Percent	Durchschnittl. Betriebs-Länge vom I. Jänner bis Ende März 1896	1895
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden			Kilometer	
II. Privatbahnen in eigener Verwaltung.													
Kaschau-Oderberger Eisenbahn ungar. Strecken	384	384	105.137	205.547	55.155	323.216	378.371	985	364.183	948	+ 3·9	384	384
Mohács-Fünfkirchner Bahn	67·6	67·6	5.027	37.256	2.138	40.879	43.017	636	40.299	596	+ 6·7	67·6	67·6
Raab-Oedenburg-Ebenfurther B.	120	120	56.385	30.549	16.803	42.269	59.072	492	59.660	497	— 1·0	120	120
Südbahn-Gesellsch., ungar. Linien	704	704	216.767	194 547	125.837	533.503	659.340	937	608.656	865	+ 8·3	704	704
Selbstständige Localbahnen:													
Arader u. Csanáder vereinigte E.	351	325	55 303	63.050	30.600	99.400	130.000	370	87.770	270	+ 37·0	351	325
Belišće-Kapelna (Slavon. Drauth.) Vicinalbahn	38·3	38·3	1.002	8 279	318	8.756	9.074	237	8.850	231	+ 2·6	38·3	38·3
Borossebes-Menyházaer Localb.	21	21	387	764	150	660	810	39	1.000	48	— 18·8	21	21
Barcs-Pakraczer Eisenbahn	123	123	5.124	15.388	3.471	26.591	30.062	244	20.385	166	+ 47·0	123	123
Budapester Localbahnen	47	47	229.021	11.975	27.311	2.833	30.144	641	22.193	472	+ 35·8	47	47
Budapest-Szt. Lörincz Eisenbahn	8	8	58.263	268	6.473	88	6.561	820	4.472	559	+ 46·7	8	8
Eperies-Bartfeld	44·8	44·8	4.429	2 761	2.674	4.095	6.769	151	10 029	224	— 32·6	44·8	44·8
Gölnitzthal-Bahn	33	33	3.148	14.365	723	14.545	15.268	463	14.407	437	+ 5·9	33	33
Güns-Steinamanger Vicinalbahn	17	17	7.917	974	1.911	1.347	3.258	192	3.342	197	— 2·5	17	17
Haraszti-Ráczkever Localbahn	27	27	13.218	824	2.785	841	3.626	134	3.033	112	+ 19·6	27	27
Holics-Gödinger Localbahn	3·4	3·4	1.699	729	190	424	614	181	712	209	— 13.4	3·4	3·4
Késmark—Szepes-Bélá L.B.	9	9	2.270	4.595	359	1.205	1.564	174	1.788	199	— 12·6	9	9
Keszthély—Balaton-Szt. György	10	10	2.909	3.076	982	2.272	3.254	325	2.720	272	+ 19·5	10	10
Löcsethal-Bahn	13	13	2.808	1.000	831	932	1.763	136	1.933	149	— 8·7	13	13
Marmaroser Salzbahn-Act.-Ges.	62·7	62·7	6.161	10.663	1.414	13.792	15.206	243	15.158	242	+ 0 4	62·7	62·7
Nagy-Károly-Somkuter L.B.	85	85	4.398	7.022	1.835	13.559	15.394	181	17.805	209	— 13·4	85	85
Poprádthal-Bahn	15	15	5.499	6.606	1.391	4.179	5.570	371	5.625	375	— 1·1	15	15
Számosthal-Bahn	222	222	26.021	13.515	17.311	32.273	49.584	223	52.500	236	— 5·5	222	222
Szepesbéla-Podoliner Bahn	12	12	1.438	2.783	316	1.179	1.495	125	1.900	158	— 20·9	12	12
Szepes Olaszi-Szepes Varalja L.B.	10	10	1.742	613	282	520	802	80	606	61	+ 31·1	10	10
Tatra-Lomnitzer Localbahn*)	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Térrét-Kowásznaer Bahn	5·8	5·8	12	3.600	2	1.050	1.052	181	1.052	181	...	5·8	5·8
Torontaler Localbahnen	215	182	45.088	10.860	17.548	34.328	51.876	241	30.500	168	+ 43·5	215	182
Ungthalbahn	43	43	7.700	6.890	2.197	9.810	12.007	279	11.148	259	+ 7·7	43	43
Summe	14.068	13.303	3,795.673	2,306.149	2,131.307	6,636.446	8,767.753	623	8,312.279	625	— 0·3	14.068	13.303
Recapitulation.													
Summe der österr. Eisenbahnen	16.532	16.394	7,481.401	6,900.896	4,086.214	15,184.177	19,270.391	1.166	18,290.921	1116	+ 4·5	16.528	16.386
Summe der ungar. Eisenbahnen	14.068	13.303	3,795.673	2,306.149	2,131.307	6,636.446	8,767.753	625	8,312.279	625	— 0·3	14.068	13.303
Hauptsumme	30.600	29.697	11,277.074	9,207.045	6,217.521	21,820.623	28,038.144	916	26,603.200	896	+ 2·2	30.596	29.689
Oesterreichische													
Achenseebahn*)	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Gaisbergbahn*)	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Kahlenbergbahn	5·5	5·5	6.205		2.203	...	2.203	...	389	...	...	...	...
Schafbergbahn*)	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Oesterreichische Eisenbahnen													
Baden—Vöslau*)	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Bielitz—Zigeunerwald	4·8	...	20.823	...	2.874	...	2.874	...	...	...	...	...	...
Gmunden Bahnhof—Stadt	2·6	2·6	4.940	...	647	...	647	...	...	...	...	...	...
Lemberger Elektrische Eisenb.	8·3	8·3	244.493	...	13.452	...	13 452	...	11.617	...	...	...	...
Mödling—Brühl (vide auch Südbahn-Gesellschaft)	4·0	4·0	11.317	...	1.730	...	1·730	...	784	...	...	...	...
Prag (Belvedere)—B. (Thierg.)**)	1·4	1·4	14.473	...	177	...	177	...	379	...	...	...	...
Prag-Vysočan-Lieben	0·9	...	39.575	...	1.979	...	1.979	...	...	...	...	...	...
Teplitz—Eichwald	8·2	...	34.479	...	3.284	...	3.284	...	...	...	...	...	...
Oesterreichische													
Auf das Belvedere in Prag*)	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Auf den Laurenziberg in Prag*)	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Auf die Festung Hohensalzburg*)	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Grazer Schlossbergbahn	0·2	0·2	16.801	...	1.680	...	1.680	...	2.896	...	...	...	...

*) Der Verkehr bleibt während des Winters eingestellt.
**) Der Betrieb wurde am 6. März 1896 wiedereröffnet.

Vom 1. Jänner bis Ende März 1896 wurden befördert: Personen (Anzahl)	Güter (Tonnen)	Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis 31. März 1896: für Personen und Gepäck (Gulden)	1896: für Güter (Gulden)	1896: im Ganzen (Gulden)	1896: per Kilom. (Gulden)	1895: für Personen und Gepäck (Gulden)	1895: für Güter (Gulden)	1895: im Ganzen (Gulden)	1895: per Kilom. (Gulden)	Differz. per Kilom. in Percent	Oder per Jahr und Kilom. gerechnet nach nebigen Ergebnissen d. abgelaufenen 3 Monate 1896 (Gulden)	1895 (Gulden)	Wiederholung des Namens der Eisenbahnen
													II. Privatbahnen in eigener Verwaltung.
280.709	603.687	141.635	847.140	988.775	2.575	127.500	748.739	876.239	2.282	+ 12·8	10.300	9.128	Kaschau-Oderberger E. ungar. Strecken
13.733	96.220	6.258	106.372	112.630	1.666	5.274	116.586	121.860	1.803	— 7·6	6.664	7.212	Mohács-Fünfkirchner E.
141.495	102.043	42.519	142.934	185.453	1.545	35.642	144.983	180.625	1.505	+ 2·7	6.180	6.020	Raab-Oedenb.-Ebenf. E.
519.342	517.612	358.465	1,369.000	1,727.465	2.454	309.545	1,290.823	1,600.368	2.273	+ 8·0	9.816	9.092	Südb.-Ges. ungar. Linien
													Selbstständige Localbahnen
150.759	162.332	84.550	257.190	341.740	974	74.090	166.920	241.010	742	+ 31·3	3.896	2.968	Arader u. Csánader E.
1.878	28.239	663	26.588	27.251	712	519	25.938	26.457	691	+ 3·0	2.848	2.764	Belišće-Kapelna (Slavon. Drauthal)-Vicinalbahn
1.129	3.634	380	3.070	3.450	164	440	2.170	2.610	124	+ 32·3	656	496	Borossebes-Menyháza
12.263	37.584	10.353	62.926	73.279	596	10.537	54 029	64 566	525	+ 13 5	2.384	2 100	Barcs-Pakraczer E.
575.089	30.500	70.504	6.046	76.550	1.629	54.970	4.195	59.165	1.259	+ 29·4	6.516	5 036	Budapester Localb.
152.856	2.066	16.393	991	17.384	2.173	11 911	1.257	13.168	1.646	+ 32·0	8.692	6.584	Budapest-Szt. Lörincz
11.777	6.261	7.157	10.101	17.258	385	6.669	17.797	24.466	546	— 29·5	1.540	2.184	Eperjes-Bartfeld
9.954	40.114	2.179	33.720	35.899	1.088	2.034	32.070	34.104	1.033	+ 5·3	4.352	4.132	Gölnitzthal-Bahn
20.729	3.141	5.036	4 258	9.294	547	4 731	4.045	8.776	516	+ 6·0	2.188	2.064	Güns-Steinamanger
36.477	2.367	7.135	2.081	9.216	341	5.961	2.072	8.033	298	+ 14·4	1.364	1.192	Haraszti-Ráczkev
4.516	2.519	671	1.395	2.066	608	504	1.598	2.102	618	— 1·6	2.432	2.472	Holics-Gödinger Localb.
6.372	12.954	1.000	3.200	4.200	467	981	3.353	4.334	482	— 3·1	1.868	1.928	Késmark-Szepes-Béla
7.894	5.752	2.629	5.342	7.971	797	2.265	3.814	6.079	608	+ 31·1	3.188	2.432	Keszthély-B. Szt. György
8.836	2.962	2.675	2.568	5 243	403	2.727	2.776	5.503	423	— 4·7	1.612	1.693	Löcsethal-Bahn
18.680	35.069	4.327	45.658	49.985	797	4.876	36.779	41.655	664	+ 20·0	3.188	2 656	Marmaroser Salzb. A.-G.
12.288	20.316	5.394	39.068	44.462	523	4.062	43.599	47.661	561	— 6·8	2.092	2.244	Nagy-Károly-Somkuti
15.382	18.913	3.893	11.898	15.791	1.053	3 672	10.505	14.177	945	+ 11·4	4.212	3.780	Poprádthal-Bahn
74.611	40.862	50.519	95.118	145.637	656	47.867	80.233	128.100	577	+ 13·7	2.624	2.308	Szamosthal-Bahn
4.605	7.701	1.062	3.386	4.448	371	906	3.566	4.472	373	— 0 5	1.484	1.492	Szepes-Béla-Podolin
5.055	1.537	844	1.261	2.105	210	798	884	1.682	168	+ 25·0	840	672	Szep. Olaszi-S.Varalja
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	Tatra-Lomnitzer L.B.
18	10.800	3	3.150	3.153	544	4	3.150	3.154	544	0	2.176	2.176	Terret-Kowaszna
129.933	36.361	50 213	72.232	122.445	570	39.300	36.500	75.800	416	+ 37·0	2.280	1.664	Torontaler Localb.
19.250	19 930	5.696	27.533	33.229	773	6.113	24.389	30.502	709	+ 9·0	3.092	2.836	Ungthalbahn
9,890.730	6,496.326	5,588.203	18,510.776	24,098.979	1.712	5,116.033	16,981.275	22,097.308	1.661	+ 3·1	6.848	6.644	**Summe**
													Recapitulation.
19.757.714	20,196.031	11,087.064	44,030.130	55,117.194	3.335	9,772.015	41,619.711	51,391.726	3.136	+ 6·3	13.340	12.544	**Se. d. österr. Eisenb.**
9,890.730	6,496.326	5,588.203	18,510.776	24,098.979	1.712	5,116.033	16,981.275	22,097.308	1.661	+ 3·1	6.848	6.644	**Se. d. ungar. Eisenb.**
29,648.444	26,692.357	16,675.267	62,540.906	79,216.173	2.589	14,888.048	58,600.986	73,489.034	2.475	+ 4·6	10.356	9.900	**Hauptsumme**

Zahnradbahnen.

Personen	Güter	1896 Pers. u. Gep.	1896 Güter	1896 im Ganzen	1896 per Kilom.	1895 Pers. u. Gep.	1895 Güter	1895 im Ganzen	1895 per Kilom.	Differz.	1896	1895	Name
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	Achenseebahn
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	Gaisbergbahn
6.731	...	2.592	...	2.592	...	638	...	638	...	...	...	...	Kahlenbergbahn
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	Schafbergbahn

mit elektrischem Betrieb

Personen	Güter	1896 Pers. u. Gep.	1896 Güter	1896 im Ganzen	1896 per Kilom.	1895 Pers. u. Gep.	1895 Güter	1895 im Ganzen	1895 per Kilom.	Differz.	1896	1895	Name
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	Baden—Vöslau
62.541	...	6.541	...	6.541	...	...	...	...	...	...	...	...	Bielitz-Zigeunerwald
13.999	...	1.716	...	1.716	...	1.790	...	1.790	...	...	...	...	Gmunden Bhf.—Stadt
715.060	...	38.510	...	38.510	...	32.490	...	32.490	...	...	...	...	Lemberger Elektr. E.
20.034	...	3.187	...	3.187	...	1.969	...	1.969	...	...	...	...	Mödling—Brühl (vide Südbahn-Gesellsch.)
14.473	...	176	...	176	...	379	...	379					Prag (Bubna)-Belvedere
39.575	...	1.979	...	1.979	...	...	...	...	...	...	...	...	Prag-Vysočan-Lieben
86.269	...	7.928	...	7.928	...	...	...	...	...	...	...	...	Teplitz-Eichwald

Drahtseilbahnen.

Personen	Güter	1896 Pers. u. Gep.	1896 Güter	1896 im Ganzen	1896 per Kilom.	1895 Pers. u. Gep.	1895 Güter	1895 im Ganzen	1895 per Kilom.	Differz.	1896	1895	Name
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	Belvedere in Prag
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	Laurenziberg in Prag
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	Festung Hohensalzburg
48.008	...	4.603	...	4.603	...	7.135	...	7.135	...	...	...	...	Grazer Schlossbergbahn

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebslänge im Monate März 1896	Durchschnittl. Betriebslänge im Monate März 1895	Im Monate März 1896 wurden befördert: Personen	Im Monate März 1896 wurden befördert: Güter	Die Einnahme betrug im Monate März 1896: für Personen und Gepäck	1896: für Güter	1896: im Ganzen	1896: pro Kilom.	1895: im Ganzen	1895: pro Kilom.	Differz. per Kilom. in Percent	Durchschnittl. Betriebslänge vom 1. Jänner bis Ende März 1896	Durchschnittl. Betriebslänge vom 1. Jänner bis Ende März 1895
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden			Kilometer	
Bosnische und Bosnisch-Herzegowinische Eisenbahn													
K. und k. Militärbahn Banjaluka-Doberlin	105	105	11.589	6.038	4.493	12.714	17.207	164	11.270	107	+ 52·3	105	105
Bosnisch-Herzegow. Staatsbahnen incl. k. und k. Bosna-Bahn . .	619	585	57.704	40.358	33.830	125.101	158.931	257	143.845	246	+ 4·0	619	585
Trambahn in Sarajevo	4·9	3·1	67.496	2.751	2.980	2.045	5.025	1 026	2.987	963	+ 6·5	4·9	3·1

Südbahn-Gesellschaft. Von den im Monate März 1896 gegen die gleiche Periode des Vorjahres für das Gesammtnetz der Gesellschaft nachgewiesenen Mehreinnahmen per fl. 195.895 entfallen auf den Personenverkehr fl. 150.199 und auf den Güterverkehr fl. 45.696.

Steigerungen der Einnahmen haben in Folge des stärkeren Personen- und Güterverkehres erfahren:

die gesellschaftlichen Localbahnen:

Liesing-Kaltenleutgeben . . . um fl. 919
Spielfeld-Radkersburg . . . . „ „ 670

die Pachtbahnen:

Wien-Pottendorf-Wr. Neustadt um fl. 7.173
Radkersburg-Luttenberg . . . „ „ 231
Cilli-Wöllan . . . . „ „ 1.867

Die elektrische Bahn Mödling-Brühl weist eine Zunahme von . . . . fl. 946 und die Barcs-Pakráczer Bahn zufolge stärkeren Güterverkehres eine solche von . fl. 9.677 nach.

Mindereinnahmen ergaben sich:

auf der Leoben-Vordernberger Bahn (schwächerer Personenverkehr) von . . . . fl. 96
auf der Graz-Köflacher Bahn (schwächerer Güterverkehr) von . . . . „ 1.292
und auf der Vicinalbahn Güns-Steinamanger (schwächerer Güterverkehr) von . . „ 84

Eisenbahn Wien-Aspang. Im Monate März 1896 wurden gegenüber dem gleichen Monate des Vorjahres um 12.246 Personen und 3950 t Güter mehr befördert und eine Steigerung der Einnahmen erzielt, welche im Personenverkehre fl. 5401 und im Güterverkehre fl. 5703, zusammen daher fl. 11.104 beträgt.

Die Mehreinnahmen in der Zeit vom 1. Jänner bis 31. März 1896 betragen gegenüber dem Vorjahre fl. 16.411; von denselben entfallen fl. 7291 auf den Personen- und fl. 9120 auf den Güterverkehr.

Inland.

Parlamentarisches.

Die in der 492. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 11. Mai Seitens der Abgeordneten Dr. Menger und Genossen an Seine Excellenz den Herrn Eisenbahnminister gerichtete Interpellation lautet:

In der letzten Zeit kamen strafweise Versetzungen von Privateisenbahn-Beamten lediglich aus dem Grunde vor, weil die betreffenden Angestellten in öffentlichen Versammlungen erklärten, dass zur Beseitigung von wirklichen oder vermeintlichen Uebelständen die Versammlung sich ans Abgeordnetenhaus wenden, das ist dem Abgeordnetenhause im Petitionswege ihre Ansichten und Wünsche mittheilen möge, ohne dass hiebei irgendwelche Gehässigkeit gegen die Vorgesetzten oder die betreffenden Gesellschaften ausgesprochen wurde.

Da hiedurch das Petitionsrecht, welches den Bahnbeamten wie jeder anderen Classe von Staatsbürgern zusteht, beschränkt, unter Umständen illusorisch gemacht wird, stellen die Unterzeichneten die Anfrage:

„Gedenkt Seine Excellenz der Herr Eisenbahnminister die betreffende Frage seiner Aufmerksamkeit zu unterziehen und dafür zu sorgen, dass die erwähnte Beschränkung der staatsgrundgesetzlich gewährten Rechte der Eisenbahn-Beamten in Zukunft nicht vorkomme?“

Eisenbahn-Projecte und Bau.

K. k. Oesterr. Staatsbahnen. (Linie Prag—Furth: Einschaltung eines Durchlasses: Politische Begehung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Mies hat die politische Begehung des Projectes für die Einschaltung eines Durchlasses in km 137·4/5, dann für die bei den Objecten in km 137·7/8, 139·0/1 und 140·4/5 der Linie Prag—Furth beabsichtigten Herstellungen für den 20. Mai anberaumt. Mit der Leitung dieser Commission wurde der k. k. Amtsleiter der Bezirkshauptmannschaft Mies, Ritter von Zahorsky, betraut. [G.-I.-Z. 8771.]

Projectirte Kleinbahn Hainfeld—Klein-Zell. (Anordnung der Trassenrevision.) Die k. k. Statthalterei in Wien hat hinsichtlich des vom k. und k. Hauptmann a. D. Rudolf Bohm vorgelegten Vorprojectes für eine schmalspurige, elektrisch zu betreibende Kleinbahn mit theilweiser Strassenbenützung von der Station Hainfeld der k. k. Oesterr. Staatsbahnen nach Klein-Zell die Trassenrevision auf den 19. Mai anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Bezirkscommissär Dr. Edmund Zarboch betraut. [E.-M.-Z. 4129.]

Bukowinaer Landesbahnen. (Bauherstellungen.) Die von der Bauunternehmung Gross & Comp. vorgelegten Projecte für das Aufnahmsgebäude der Station Tereblestie, für die Locomotivremise in den Stationen Sereth und Karlsberg und für die Gartenanlagen sammt Wirthschaftshof mehrerer Stationen der Bukowinaer Landesbahnen wurden gut geheissen und an die k. k. Landesregierung in Czernowitz mit der Ermächtigung übermittelt, bei anstandslosem Prüfungsbefunde den Bauconsens im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums zu ertheilen. [E.-M.-Z. 3967.]

Localbahn Schlackenwerth - Joachimsthal. (Eisenconstruction.) Die vom Landesausschusse in Prag vorgelegten Eisenconstructionspläne für die offenen Durchlässe in km 4·3795, ferner in km 5·9478 und 6·9451 der Localbahn Schlackenwerth Joachimsthal wurden genehmigt. [E.-M.-Z. 2940.]

Vom 1. Jänner bis Ende März 1896 wurden befördert: Personen (Anzahl)	Güter (Tonnen)	Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis Ende März 1896: für Personen und Gepäck (Gulden)	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	1895: Für Personen und Gepäck (Gulden)	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	Differz. per Kilom. in Percent	Oder per Jahr und Kilom. gerechnet nach nebigen Ergebnissen d. abgelaufenen 3 Monate 1896 (Gulden)	1895	Wiederholung der Namen der Eisenbahnen
Herzegowinaer Eisenbahnen.													
31.528	16.129	12.369	49.668	52.037	495	10.234	25.999	36.233	345	43·5	1.601	1.380	K. u. k. Militärb. Banjaluka-Doberlin
146.100	104.829	90.121	319.461	409.582	662	88.610	322.426	411.036	703	— 6·0	2.648	2.812	Bosn.-Herzeg. Staatsb. incl. k. u. k. Bosna-B.
mit elektrischem Betrieb.													
179.315	7.293	8.289	5.302	13.591	2.770	3.888	4.664	8.552	2.758	+ 0·4	11.076	11.028	Trambahn in Sarajevo

Oesterreichisch-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. (Errichtung einer Centralweichenhütte in der Betriebsausweiche Erdbergerlände.) In der Betriebsausweiche Erdbergerlände wurde eine Centralweichenhütte hergestellt. [16. März, E.-M.-Z. 3942/I.]

— (Centralbahnhof Wien: Auswechslung eines Lastenaufzuges beim Hauptmagazin.) In der Station Wien wird an Stelle des im Material-Hauptmagazinsgebäude bestehenden altartigen Aufzuges ein neuer Lastenaufzug von 1000 kg Tragkraft aufgestellt. [14. April, Z. 1278/I.]

— (Linie Wien—Bodenbach: Erbauung eines Kasernengebäudes für das Lastzugspersonale in der Station Bodenbach.) In der Station Bodenbach wird ein neues ebenerdiges Kasernengebäude für das Lastzugspersonale hergestellt. [15. März, E.-M.-Z. 3733/I.]

— (Herstellung von Stellwerkshütten in den Stationen Wegstädtl-Hněvic und Hrobec.) Das Project, betreffend die Herstellung von vier Stellwerkshütten in den Stationen Wegstädtl-Hněvic nnd Hrobec und eines Anbaues an das Aufnahmsgebäude in der Station Hrobec, wurde genehmigt. [13. April. E.-M.-Z. 2559.]

— (Erhöhung des Wasserstationsgebäudes in Grussbach-Schönau.) In der Station Grussbach-Schönau wird zum Zwecke der besseren Wasserversorgung das Wasserstationsreservoir um 4 m gehoben und der Hauptstrang der Röhrenleitung von 160 mm auf 240 mm Durchmesser erweitert. [23. April, Z. 3860/I.]

— (Verbindungsgeleiseanlage in Brünn.) Am oberen Bahnhofe in Brünn wird anlässlich der Herstellung einer directen Verbindung mit den Geleisen der Brünner Localbahn die Geleiseanlage dementsprechend umgestaltet und aus diesem Anlasse die Drehscheibe D beseitigt. [13. April, Z. 3293 I.]

— (Herstellung einer Sicherungsanlage in der Station Kralup.) Das Project für die Herstellung einer Centralweichen- und Signalsicherungsanlage in der Station Kralup, dann die damit in Verbindung stehende Umgestaltung der Geleiseanlage auf der Seite gegen Bodenbach wurde zur Ausführung genehmigt. [14. April, H.-M.-Z. 45.036.)

— (Linie Schwechat—Mannersdorf: Errichtung eines Sturzgeleises in der Papierfabrik Klein-Neusiedl.) Dem Projecte für die Errichtung eines von der Station Klein-Neusiedl der Schwechat-Mannersdorfer Localbahn abzweigenden und an die in die dortige Papierfabrik führende Schleppbahn anschliessenden Sturzgeleises wurde der Bauconsens ertheilt. (16. März. E.-M.-Z. 3629.]

— (Cassirung eines Durchlasses.) Der in km 0·824 bestehende und daselbst überflüssig gewordene Durchlass wird verschüttet.]17. April, Z. 3566.]

— (Linie Böhm.-Trübau—Olmütz: Kehrichtgrube in Olmütz.) In der Station Olmütz wird aus Sanitätsrücksichten in der Nähe des Wohn- und Kanzleigebäudes eine Kehrichtgrube hergestellt. [21. April, Z. 3120.]

— (Linie Brünn — Segengottes — Okříško: Veranda in Trebitsch.) In der Station Trebitsch wird eine gedeckte Veranda als Anbau an das Aufnahmsgebäude hergestellt. [3. April, Z. 2405/I.]

— (Linie Brünn—Vlarapass: Wasserleitung in Ung.-Brod.) Für das ergänzte Project zur Einleitung des Wassers aus dem Olsawaflusse, eventuell aus dem Mühlbache in den Wasserstationsbrunnen des Bahnhofes Ung.-Brod zum Zwecke der Erhöhung der Ergibigkeit desselben wurde der Bauconsens ertheilt. [11. April, Z. 3311/I.]

— (Linie Halbstadt—Mittelsteine: Brückenwaage in Hermsdorf-Oelberg.) In der Station Hermsdorf-Oelberg wird für Zwecke der Firma B. Schroll's Sohn in Braunau eine Waggonbrückenwaage sammt Waaghäuschen aufaufgestellt. [17. April, Z. 3522.]

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Linie Wien—Krakau: Rollbahn der Firma Emil Kuznicki in Brzezinka: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Lemberg hat die politische Begehung für das Project der Firma Emil Kuznicki in Brzezinka, betreffend die Errichtung einer Rollbahn von der Station Oswięcim zur Fabrik der genannten Firma, auf den 19. Mai anberaumt. Mit der Leitung der Commission wurde der k. k. Statthaltereirath und Bezirkshauptmann Leo Kurykorski betraut. [G.-I.-Z. 8881.]

Localbahn Čerčan-Modřan. (Theilstrecke Čerčan—Požar: Variante km 7·8—9·4. Politische Begehung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Beneschau hat die politische Begehung und Enteignungsverhandlung hinsichtlich des vom Landesausschuss in Prag vorgelegten Projectes einer Variante km 7·8—9·4 in der Theilstrecke Čerčan—Požar der Localbahn Čerčan-Modřan auf den 20. Mai anberaumt. [E.-M.-Z. 4522.]

Reichenberger elektrische Strassenbahn. (Centralstation in Reichenberg.) Das von der Reichenberger Stadtgemeinde vorgelegte Project für die Abänderung der Situirung der Centralstation der elektrischen Kleinbahn in Reichenberg, sowie für das zu letzterer führende neue Verbindungsgeleise wurde gutgeheissen und an die k. k. Statthalterei in Prag zur Abhaltung der politischen Begehung übermittelt. [E.-M.-Z. 4367.]

Localbahn Stramberg-Wernsdorf. (Druckwerkanlage in der Station Stramberg.) Die k. k. Statthalterei in Brünn hat hinsichtlich des von der Firma Lindheim & Comp. vorgelegten Projectes für eine Druckwerkanlage in der Station Stramberg der Localbahn Stramberg-Wernsdorf den Bauconsens im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt. [E-M-Z. 4658.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Kleinbahn Prag-Vysočan und Lieben (mit elektrischem Betriebe). (Betriebseröffnung.) Auf Grund des Ergebnisses der am 18. März stattgefundenen technisch-polizeilichen Prüfung wurde der Betriebsconsens ab 19. März für die Theilstrecke von Karolinenthal bis zum Endpunkte (Nova Balabenka) der Localbahn mit elektrischem Betriebe von Prag gegen Vysočan, mit einer Abzweigung nach Lieben, ertheilt. [E.-M.-Z. 3755.]

Nachrichten aus Ungarn.

Eisenbahn Budapest-Esztergom (Gran). (Technisch-polizeiliche Begehung und Eröffnung des Betriebes der Verbindungsbahn mit der Budapester Ringbahn.) Die Verbindungsbahn zwischen der Eisenbahn Budapest-Dorogh-Esztergom und der Budapester Ringbahn (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 12), beide Linien im Betriebe der Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen, wurde nach vorausgegangener technisch-polizeilicher Begehung dem Betriebe übergeben.

Eisenbahn Alvincz—Nagy-Szeben—Vöröstorony-Szóros (Rothenthurmpass). (Baukosten und Anlage der Grenzstation.) Die Baukosten der concessionirten, 99·3 km langen Eisenbahn Alvincz — Nagy-Szeben (Hermannstadt) — Olt-Brücke (bei Nagy-Talmacs) — Vöröstorony-Szóros (vergl. Concessionsurkunde Vrdgs.-Bl. Nr. 47) sind mit 74.522 fl. per laufendes Bahnkilometer bemessen, wobei zu bemerken ist, dass die Höhe dieser Summe jenen zu überwindenden Terrainschwierigkeiten angemessen ist, welche sich im Bereiche des siebenbürgischen Landesgebietes vielfach ergeben. (Bei einzelnen Strecken der Székler Bahnen [vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 29 ex 1895] kostet das laufende Bahnkilometer bis 200.000 fl.) In Berücksichtigung dieses Umstandes hat der Staat einen 50percentigen Zuschuss zu den Gesammtkosten im Betrage von 3,800.000 fl. bewilligt. Die Linie ist bis 17. November 1897 dem Betriebe zu übergeben. — In Angelegenheit der Situation, Anlage und Einrichtung der Endstation Vöröstorony als zukünftige Anschlussstation an die rumänischen Eisenbahnen hat der kgl. ungarische Handelsminister eine unter Vorsitz des Ministerialrathes Ludwig Mándy abzuhaltende Conferenz angeordnet, in welcher die Ministerien des Innern, der Finanzen und des Ackerbaues durch Delegirte vertreten sein werden, da auch die Frage des Baues von Polizei-Exposituren, Zollmagazinen, Entrepots etc. erörtert werden wird.

Strasseneisenbahn Budapest-Ujpest-Palota (Eisenbahn-Actiengesellschaft). (Ordentliche Generalversammlung.) Am 15. April fand in Budapest unter Vorsitz des Directionspräsidenten Dr. Alexander Országh die diesjährige ordentliche Generalversammlung der bisher mit Pferdekraft betriebenen Strassenbahnlinie Budapest (V. Bezirk)—Ujpest—Palota (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 68 ex 1895) statt. Nach Constatirung der Beschlussfähigkeit der Versammlung und Constituirung des Bureau gelangte der Bericht der Direction über deren Gestion im Betriebsjahre 1895 zur Verlesung. Laut dem vorgelegten Rechnungsabschlusse pro 1895 betrug der Reingewinn fl. 12.900, wovon der Betrag von fl. 10.200 zur Bezahlung einer Dividende von fl. 5 per Actie verwendet wird. General-Director v. Jellinek berichtete ferner, dass die Gesellschaft Seitens der Regierung die Concession erhielt, in Neupest zwei neue Linien zu bauen und das somit ergänzte Netz auf elektrischen Betrieb umzugestalten. Die Arbeiten hiefür sind bereits im Zuge und werden im Laufe der Sommermonate beendigt werden. Die Concessionsdauer wurde Seitens der Regierung mit 65 Jahren festgesetzt. Die Generalversammlung nahm diese Meldung zur Kenntniss und modificirte den neuen Feststellungen entsprechend die Statuten. Die Firma der Gesellschaft wurde auf „Budapester elekrische Vororte-Tramway-Actiengesellschaft (Budapest-vidéki villamos közuti vasut r.-t.)“ abgeändert. Nach Kenntnissnahme und Genehmigung des Berichtes und Ertheilung des Absolutoriums an die Direction und den Aufsichtsrath erfolgten die Wahlen in diese beiden Körperschaften.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen und Kaschau-Oderberger Eisenbahn. (Ausgabe von ermässigten Tour- und Retourkarten während der Dauer der Millenniums-Ausstellung.) Die Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen im Vereine mit der Direction der Kaschau-Oderberger Eisenbahn verlautbart, dass im Interesse der Erleichterung des Besuches der Millenniums-Ausstellung in allen jenen Stationen der kgl. Ungar. Staatsbahnen, welche im Verkehre mit Budapest in die VIII.—XIV. Zone fallen, sowie in allen ungar. Stationen der Kaschau-Oderberger Eisenbahn vom 1 Mai angefangen bis Ende October Billethefte für die II. und III. Wagenclasse ausgegeben werden, welche ausser ermässigten Personenzugsbillets zur Reise nach Budapest und retour auch Coupons enthalten, mit welchen Seitens des von dem Budapester Fahrkarten-Stadtbureau errichteten „Millenniums-Reise- und Verpflegsunternehmens“ diverse sonstige Begünstigungen geboten werden. Mit diesen Karten wird auch eine Unfallspolizze unentgeltlich verabfolgt. Die in den Billetheften enthaltenen Eisenbahn-Retourkarten sind 14 Tage giltig, und ist mit denselben auch die Benützung des Schnellzuges oder einer höheren Wagenclasse gegen Aufzahlung der tarifmässigen Differenz oder Zusatzgebühr gestattet. Ausserdem werden durch das Budapester Fahrkarten-Bureau der kgl. Ungar. Staatsbahnen („Hotel Hungaria“ oder Giselaplatz 4) gegen einige Tage vorher an eines dieser Bureaux zu richtende Bestellung auch solche Fahrkartenhefte ausgegeben, auf Grund deren billige Verpflegung und Unterkunft in Budapest für eine beliebige Anzahl von Tagen in Anspruch genommen werden kann.

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd.

Abfahrten ab Triest in der Woche vom 15. bis zum 21. Mai.

Adriatischer Dienst.

15. Mai, um 7 Uhr Früh: Dampfer „Sultan“, Capitän A. Petris, nach Dalmatien bis Spizza, mit Berührung von Isola, Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Traù, Spalato, Carober, Milnà, Cittavecchia, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Curzola, Orebich, Terstenik, Meleda, Gravosa, Ragnsavecchia, Castelnuovo, Teodo, Perasto, Risano, Perzagno, Cattaro und Budua. Ueberschiffung in Gravosa auf die Dampfer der Gesellschaft Ragusa-Metkovich nach Giupana, Slano, Canosa, Calamota, Isola di Mezzo und auf Verlangen nach Stagno grande.

15. „ um Mitternacht: Dampfer „Carlotta“, Capitän R. Mitis, nach Venedig.

16. „ um 7 Uhr Früh: Dampfer „Tritone“, Capitän F. Tosoni, nach Dalmatien und Metkovich, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Postire, Pucischie, Macarsca, Gradaz und Fort-Opus. Ueberschiffung in Metkovich auf die Dampfer der Gesellschaft Ragnsa-Metkovich nach Crkovice, Drace, Stagno piccolo und auf Verlangen nach Stagno grande.

18. „ um Mitternacht: Dampfer „Massimiliano“, Capitän R. Colledani, nach Venedig.

19. „ um 7 Uhr Früh: Dampfer „Danubio“, Capitän F. Soich, nach Dalmatien bis Cattaro, mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Zaravecchia, Zlarin, Sebenico, Spalato, Milnà, Lesina, Curzola, Gravosa, Castelnuovo (Megline), Perasto, Risano und Perzagno. Ueberschiffung in Gravosa auf die Dampfer der Gesellschaft Ragusa-Metkovich nach Giupana, Slano, Canosa, Calamota, Isola di Mezzo und auf Verlangen nach Stagno grande.

20. „ um 7 Uhr Früh: Dampfer „Stephanie“, Capitän P. Badessich, nach Dalmatien und Metkovich, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Almissa, Macarsca, S. Giorgio di Lesina, Trapano und Fort-Opus, überdies S. Martino und Gelsa auf der Rückfahrt; Anschluss in Pola nach Cherso, Rabaz, Abbazia, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Valcassione und Porto Manzo. Ueberschiffung in Metkovich auf die Dampfer der Gesellschaft Ragusa-Metkovich nach Crkovice, Drace, Stagno piccolo und auf Verlangen nach Stagno grande.

20. „ um Mitternacht: Dampfer „Carlotta“, Capitän R. Mitis, nach Venedig.

21. „ um 6 Uhr Abends: Dampfer „Graf Wurmbrand“, Capitän A. Bilaffer, Eildampfer nach Cattaro, mit Berührung von Pola, Zara, Spalato und Gravosa.

Levante- und Mittelmeer-Dienst.

17. Mai, um 7 Uhr Früh: Dampfer „Flora“, Capitän M. Zurich, nach Smyrna, mit Berührung von Fiume, Corfu, Patras, Zante, Cerigo, Canea, Rethymo, Candien, Vathy, Cesmè und Khios, Ueberschiffung in Smyrna nach Mytilene.

17. „ um 11 Uhr Vormittags: Dampfer „Ettore“, Capitän G. Zalampich, nach Thessalien und Constantinopel mit Berührung von Lussinpiccolo, Spalato, Gravosa, Cattaro, Antivari, Dulcigno, S. Giov. di Medua, Durazzo, Valona, Santi Quaranta, Corfu, Santa Maura, Argostoli, Catacolo, Calamata, Piräus, Volo, Salonich, Cavalla, Lagos, Dedeagatsch, Dardanellen, Gallipoli und Rodosto. Ueberschiffung in Corfu nach Sajada, Parga, Santa Maura, Prevesa und Salaghora.

20. „ um Mittag: Dampfer „Semiramis“, Capitän A. Orlando nach Alexandrien, mit Berührung von Brindisi. Ueberschiffung in Alexandrien nach Port-Said, Jaffa, Caifa, Beyruth, Tripolis, Lattakia, Alexandrette, Mersyna, Larnaca, Limassol und Rhodus.

20. „ um 4 Uhr Nachmittags: Dampfer „Minerva“, Capitän L. Barichievich, nach Alexandrien mit Berührung von Fiume, Corfu und Patras.

21. „ um 11 Uhr Vorm.: Dampfer „Apollo“, Capitän G. Brazzanovich, nach Constantinopel und Odessa, mit Berührung von Brindisi, Santi Quaranta, Corfu, Patras, Piräus und Dardanellen. Ueberschiffung in Constantinopel nach Ineboli, Samsun, Kerasund, Trapezunt, Batum und Kustendjeh. Für Passagiere und Werthsachen Ueberschiffung in Corfu nach Albanien, in Piräus nach Thessalien, Syra, Chios und Smyrna, und in Constantinopel nach Varna und Burgas.

Dienst nach Ostindien, China und Japan.

20. Mai, um 4 Uhr Nm.: Dampfer „Marquis Bacquehem“, Capitän G. Costanzo nach Indien, China und Japan, mit Berührung von Fiume, Port Said, Suez, Aden, Kurrachee, Bombay, Colombo, Penang, Singapore, Hongkong, Shanghai und Kobe.

3. Juni, um Mittag: Dampfer „Amphitrite“, Capitän R. Mitis, nach Bombay, mit Berührung von Brindisi, Port Said, Suez und Aden. Anschluss in Bombay nach China und Japan bis Kobe.

Die Ladung nach Madras und Calcutta wird in Colombo auf den Dampfer der Zweiglinie Colombo—Madras—Calcutta überschifft.

Ohne Haftung für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Contumaz-Massregeln.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Oesterreichisch - Ungarisch - Rumänisch - Serbisch-Bulgarisch-Orientalisch-Deutsch-Englischer Eisenbahnverband.

Einführung eines neuen Tarifes.

Mit Wirksamkeit vom 1. Juli 1896 tritt für den obgenannten Verband ein neuer Tarif, Theil II, Heft F, mit geänderten Fahrpreisen in Kraft, durch welchen der Tarif vom 1. November 1894 und der dazu erschienene Nachtrag aufgehoben wird.

Wien, am 16. Mai 1896. [371]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Böhmisch-Norddeutscher Kohlenverkehr.

Einführung des Nachtrages XII.

Am 1. Juni 1896 gelangt der Nachtrag XII zum Tarife vom 1. October 1892 für den Böhmisch-Norddeutschen Kohlenverkehr zur Einführung.

Dieser Nachtrag enthält abgeänderte Frachtsätze und Aenderungen des Kilometerzeigers.

Exemplare dieses Nachtrages sind durch die betheiligten Verwaltungen und Dienststellen unentgeltlich zu beziehen.

Wien, am 16. Mai 1896. [372]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Italienischer Güterverkehr.

Berichtigung von Frachtsätzen.

Die auf Seite 14 und 15 des vom 1. September 1894 an giltigen Nachtrages VI zum Verbandstarife vom 1. October 1887 für die Relation Vöslau-Gainfarn enthaltenen Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 14 erscheinen verwechselt, indem die für Pontebba transit geltenden Frachtsätze für Peri transit und die für Peri transit geltenden Frachtsätze für Pontebba transit eingestellt sind.

Die betreffenden Frachtsätze und Kilometer-Entfernungen haben sohin richtig, wie folgt, zu lauten:

Von oder nach Vöslau-Gainfarn	nach oder von							
	Peri				Pontebba			
Wollabfälle in Ballen etc.	716	60·30	49 66	44·90	408	44·44	40·70	37·00
Garne aller Art etc., einfache etc.	716	53·60	46·55	43·75	408	36·02	34·10	31·30
— zwei- oder mehrdrähtige	716	53·60	49·60	44·90	408	36·02	40·70	37·00

Wien, am 13. Mai 1896. [373]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina.

Einführung eines neuen Tarifheftes 1.

Mit dem 1. Juli 1896 tritt an Stelle des Norddeutschen Gütertarifes mit Galizien und der Bukowina, Heft 1 vom 1. September 1895 nebst Nachträgen, ein neuer Tarif in Kraft.

Derselbe enthält theils ermässigte, theils wesentlich erhöhte Frachtsätze, sowie neu einbezogene Stationen.

In den neuen Tarif sind nicht wieder aufgenommen die Stationen Klettendorf (Classentarif), Olsberg und Wennemen (Eisen), sowie Sucha, Koschentyn und Tworog (Erze).

Abzüge des neuen Tarifes sind zum Preise von 120 Pfennig per Stück zu haben.

Wien, am 17. Mai 1896. [374]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Nachtrag III zu Tarif-Theil II, Heft 1, giltig vom 1. November 1893.

Mit 1. Juli 1896 erscheint der Nachtrag III zu dem vorbezeichneten Tarife.

Dieser Nachtrag enthält:

1. Geänderte Frachtsätze für den Verkehr zwischen ungarischen Stationen einerseits und Stationen der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn Böhmischen Commercialbahnen (Linie IV), Böhmischen Nordbahn, a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn, k. k. Oesterr. Staatsbahnen, k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn andererseits.
2. Aenderungen der Bestimmungen in Betreff der Beschränkungen für den Güterverkehr.
3. Aenderung von Stationsnamen.
4. Berichtigung von Frachtsätzen.

Exemplare dieses Nachtrages können demnächst bei den betheiligten Verwaltungen käuflich bezogen werden.

Wien, am 15. Mai 1896. [375]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Tarife für den inneren Verkehr der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen, Heft D, für den Verkehr der kgl. bayerischen Localbahnen vom 1. April 1895. (Abfertigung des Güterverkehres mit der Localbahn-Theilstrecke Bogen—Steinburg.) Der Güterverkehr der demnächst zur Eröffnung kommenden Localbahn-Theilstrecke Bogen—Steinburg mit den bayerischen Privatbahnen, dann mit den sämmtlichen ausserbayerischen Eisenbahnen wird bis auf Weiteres nicht direct abgefertigt, sondern in Straubing nach den für diese Station geltenden directen Frachtsätzen und den nachstehenden Transitfrachtsätzen umkartirt, wobei für die Localbahnstrecke Mindestfrachten nicht berechnet werden:

Kilometer	Es gelten zwischen Straubing und	Nachstehende Transitfrachtsätze für 100 Kilogramm in Mark										
		Eilgut	Allgemeine Stückgutclasse	Specialtarif für bestimmte Stückgüter	Allgemeine Wagenladungsclasse		Specialtarif				Ausnahmetarife für	
					A¹	B	A²	I	II	III *	Holz des Specialtarifes II	Stammholz
13	Berndorf	0·40	0·24	0·24	0·15	0·14	0·13	0·12	0·11	0·09	0·10	0·10
17	Hunderdorf . . .	0·50	0·29	0·29	0·17	0·16	0·15	0·14	0·12	0·10	0·11	0·11
20	Steinburg . . .	0·56	0·32	0·32	0·19	0·18	0·16	0·15	0·13	0·10	0·12	0·11

* Für die nach dem Nothstandstarif für Düngemittel im Verkehre mit den deutschen Eisenbahnen abgefertigten Sendungen kommen folgende Umkartirungssätze zur Anwendung:

Straubing—Berndorf Specialtarif III: 0·03 }
„ —Hunderdorf „ „ 0·04 } Mark für 100 kg
„ —Steinburg „ „ 0·04 }

Für die übrigen Ausnahmetarifgüter werden die Transitfrachtsätze derjenigen allgemeinen Gütertarifclassen berechnet, welchen jene angehören.

Thüringisch - Hessisch - Bayerischer Gütertarif vom 1. Jänner 1896. (Einbeziehung der Station Triptis.) Mit Giltigkeit vom 1. Mai wurde die Station Triptis in den Ausnahmetarif 16 für Holzstoffpappe, ungeleimte, einbezogen. Es ist daher auf Seite 455 des Tarifes nachzutragen:

Nach und von	Triptis
	Frachtsatz für 100 Kilogramm in Mark
Eisenstein	1·36

Bayerisch-Sächsischer Gütertarif, Heft 2, vom 1. Jänner 1891. (Ergänzung des Ausnahmetarifes 6 A.) Mit Wirksamkeit vom 1. Mai wurde der Ausnahmetarif 6 A für Schleifholz etc. hinsichtlich des Verkehres mit den österr.-bayerischen Grenzstationen wie folgt ergänzt:

Von und nach	Borna	Frohburg	Pöllwitz
	Frachtsätze für 100 Kilogramm in Mark		
Asch	0·50	0·51	0·28
Furth i. W.	0·83	0·85	0·61
Hof	0·43	0·44	0·21
Passau	1·01	1·03	0·80

Kgl. Bayerische Staatseisenbahnen. (Frachtvergünstigung für Ausstellungsgegenstände.) Die Bestimmungen der Kundmachung 2 des Deutschen Eisenbahnverkehrsverbandes finden im Bereiche der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen auf folgende Ausstellungen Anwendung:

1. die internationale Kunstausstellung in Berlin — 3. Mai mit 30. September 1896;
2. die internationale Hunde-Ausstellung in Berlin-Treptow — 29. Mai mit 1. Juni 1896;
3. die ungarische Landesausstellung (Millenniums-Ausstellung) in Budapest — 2. Mai mit 31. October 1896, und
4. den II. internationalen landwirthschaftlichen Maschinenmarkt in Wien — 9. mit 14. Mai 1896.

Für die internationale Kunstausstellung in Berlin wurde der Rücksendungstermin von 4 Wochen auf 3 Monate nach Ausstellungsschluss verlängert.

Frankfurt a. M. etc. - Bayerischer Gütertarif vom 1. Jänner 1891. (Nachtrag V.) Mit Giltigkeit vom 1. Mai gelangte der Nachtrag V zur Einführung.

Pfälzisch-Bayerischer Gütertarif vom 1. Jänner 1891. (Nachtrag VI.) Mit Giltigkeit vom 1. Mai gelangte der Nachtrag VI zur Einführung.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
966	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Holz des Ausnahmetarifes 6 a der nebenbezeichneten Gütertarife	Taus	I. Altenburg Crimmitzschau Mylau (Bbf.) Mylau (Haltest.) Plauen i. V. (Ober. Bhf.) Reichenbach i. V. (Ober. Bhf.) Zwickau i. S. II. Eutritzsch Gera (S.St.B. u. D.-Bez. Erfurt) Gera-Pforten Leipzig (Bayer., Dresdn. und Thür. Bbf.) Leipzig (Berl. Bhf.) Leipzig (Eilenb. Bhf.) Plagwitz-Lindenau (S.St.B. und D.-Bez. Halle) Stötteritz	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Einhaltung der sonstigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 20. Mai bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1896	Gütertarif { ad I. Heft 3 / ad II. Heft 4 } des Sächsisch-Oesterreichischen Eisenbahnverbandes vom 1. Juni 1892	Markpfennig 111 102 96 97 84 91 101 125 102 103 122 124 126 121 122	 105 96 90 91 78 85 95 118 96 96 116 118 120 115 116	 6 6 6 6 6 6 6 7 6 7 6 6 6 6 6	Im Kartirungswege		
967	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Schlacken, und zwar: Frischfeuer-, Hammer-, Luppen-, Puddelofen-, Schweissofen-, Walzen- und eisenhaltige Converterschlacken	Antonischacht	Den deutschen Stationen „I Nördlich vom Schnittpunkte" der Ausnahmetarife Nr. 3 A und Nr. 3 B des Ostdeutsch-Oesterreichischen Tarifes Theil II, Heft 3	Unter Einhaltung der bei diesen Ausnahmetarifen vorgeschriebenen Bedingungen	Vom 1. Juni 1896 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1896	Ostdeutsch-Oesterreichischer Eisenbahnverband, Tarif Theil II, Heft 3, vom 1. August 1893	Besteht kein directer Satz	*) 63 Pfennig **) 1 Pfennig Coursdifferenz		Im Kartirungswege		*) Giltig von der österreichischen Aufgabsstation bis zum Schnittpunkte (II Südlich vom Schnittpunkte) **) Die ausgewiesene Coursdifferenz bleibt bis auf Weiteres unberücksichtigt
968	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Petroleum, roh, zu Beleuchtungszwecken noch nicht verwendbar	Borysław Drohobycz Gorlice Iwonicz Jasło Jedlicze Krechowice Krosno Olszanica Podwołoczyska Rymanów Skołyszyn Urstrzyki Zagórzany	Orsova	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen mit directen Frachtbriefen unter Adresse einer Petroleumraffinerie	Vom 1. Juni 1896 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1896	Tarife für den Galizisch-Ungarischen Gemeinschaftsverkehr	Directe Frachtsätze bestehen nicht	Kreuzer 121 118 128 116 124 119 126 116 108 170 114 127 114 128		Im Kartirungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Portlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg	per 100 kg			
969	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Südbahn-Gesellschaft	Wein der Pos. W-10, Weinmaische der Pos. W-13 und Weinmost der Pos. M-27 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Den Stationen der Südbahnstrecke Avio—Bozen-Gries (inclusive)	Salzburg (k.k.St.B.)	Bei Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen hat die Partei auf eigene Kosten zu bewirken	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1896	Localtarif	Verschieden	132 kr. ö. W.	Verschieden	Im Kartirungswege		
970	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Buschtěhrader Eisenbahn	Bleche aus der Pos. E-6, Punkt 2, der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Annathal Rothau	Wien II (K.F.J.B.) und Nussdorf	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1896	Localtarif der k. k. österr. Staatsbahnen, bezw. Tarif-Theil II des Oesterr. Eisenbahnverbandes	114·4 kr.	108·4 kr.	6 kr.	Im Kartirungswege		
				Nendek	Wien II (K.F.J.B.) und Nussdorf				123·8 kr.	117·8 kr.	6 kr.			Die Sendungen müssen auf dem Industriegeleise des Walzwerkes in Neudek zur Aufgabe gelangen
				Teplitz-Waldthor	Nussdorf				103 kr.	96 kr.	7 kr.			
				Teplitz-Waldthor	Wien II (K.F.J.B.)				104 kr.	97 kr.	7 kr.			
971	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Schotter	Jogsdorf	Zauchtel	Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen. Aufrechthaltung der übrigen einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens bis Ende September 1896	Localtarif	9·9 kr.	7 kr.	2·9 kr.	Im Kartirungswege		
972	Böhm. Commercialbahnen		Rübe, Rübenschnitte, Presslinge und Saturationsschlamm	Wostroměř	Gutwasser	Aufgabe in vollen Wagenladungen	Vom 1. Juni 1896 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1896	Localtarif	Kreuzer 4·4	3·8	0·6	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen haben die Parteien zu besorgen
				Hořic	Gutwasser				4	3	1			
				oder vice versa										

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
973	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Pflastersteine	Skutsch (Oe.N.W.B.)	Kladno (B.E.B.)	Aufgabe als Frachtgut; Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der sonstigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarife	Besteht kein directer Frachtsatz	46·4 kr.		Im Kartirungswege		
974	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Mehl, Mahlproducte aus Getreide und Hülsenfrüchten, Rollgerste, geschälte Erbsen und geschälte Hirse	Teschen (K.F.N.B. oder K.O.B.)	Böhm.-Leipa Grund-Georgenthal Haida Hainspach-Wölmsdorf Kreibitz-Teichstadt Rumburg Schluckenau Schönlinde Warnsdorf (Stationen der Böhm. Nordbahn) Reichenberg (S.N.D.V.B.)	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der sonstigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	kr. 105·4 113·4 107·8 118·2 112·4 114·6 116·6 113·4 114·6 102·6		Im Kartirungswege		
975	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Schwefelsaures Ammoniak	Erdberger Gaswerke	Wien (St.E.G.) loco Wien (St.E.G.) transit	Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896			kr. 6·5 5		Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen haben die Parteien zu besorgen

N.B. Auf den Frachtbriefen über die bezüglichen Sendungen hat das Erdberger Gaswerk als Absender zu erscheinen, und sind die entfallenden Transportgebühren für Sendungen nach Wien (St.E.G.) loco bei der Auslösung des Frachtbriefes in Wien zu entrichten. Der Frachtsatz von 5 kr. per 100 kg nach Wien (St.E.G.) transit findet nur dann Anwendung, wenn die Sendungen mit directen, nach der Bestimmungsstation via Wien St.E.G. lautenden Frachtbriefen aufgeliefert werden und auf letzteren die Umkartirung in Wien St.E.G. vorgeschrieben ist.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
976	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr. Nordwestbahn	Pflastersteine der Pos. 8-57 der Güterclassification im Tarife, Theil I, vom 1. Jänner 1893	Skutsch	Sadska (L.B.)	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarife	Besteht kein directer Frachtsatz	32 kr.		Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
977	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Ziegel der Pos. Z-1 der Güterclassification im Tarife, Theil I, vom 1. Jänner 1893	Grussbach-Schönau	Frättingsdorf	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1896	Localtarif	10·3 kr.	6·8 kr.	3·5 kr.	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen haben die Parteien zu besorgen

1	2	3	4	5	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zngeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich hezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	hei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
978	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Buschtěhrader Eisenbahn	Glas der Pos. G—14 und Glaswaaren der Pos. G—20 der Güterclassification des ab 1. Jänner 1893 giltigen Tarifes, Theil I, der österreichischen, ungarischen, bosnischen und herzegowinischen Eisenbahnen	Neusattl (B.E.B.)	Olmütz (St.E.G.)	Aufgabe als Frachtgut in Mengen von, hezw. bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Anfrechthaltnng der sonstigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Tarif, Theil II, Heft 3 a, des Oesterreichischen Eisenbahnverhandes vom 1. Jänner 1888	133·6 kr.	103·7 kr.	29·9 kr.	Im Kartirungswege		
979	Aussig-Teplitzer Eisenbahn	Betheiligten Verwaltnngen	Braunkohle		Hetzmannsdorf-Wullersdorf	Einhaltung der für den Braunkohlenverkehr giltigen Bestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1896	Tarif für den inländischen Braunkohlenverkehr über Aussig, hezw. Prag vom 1. März 1894	Besteht keiner	Kronen für 10.000 kg		Im Kartirnngswege		
				Brüx A.T.E.						94·8				
				Dux						91·4				
				Franz Josef-Stollen						90·2				
				Holtschitz-Seestadtl						95·8				
				Karhitz						86·4				
				Komotan						96·4				
				Mariaschein						87·4				
				Schönfeld						86·0				
				Schwaz-Knttowitz						91·4				
				Teplitz						88·8				
				Triebschitz						95·4				
				Türmitz und Prödlitz-Ladepnnkt						85·6				
				Ullersdorf						90·2				
				Bilin k.k.St.B.						92·4				
				Brüx k.k.St.B.						94·8				
				Dnx-Ladowitz						91·4				
				Trupschitz						104·4				
980	Oesterr. Nordwestbahn	Betheiligten Verwaltungen	Quehrachoholz	Lauhe und Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz	Liptó-Szt. Miklós	Bei Aufgabe, resp. Bezahlung der Fracht für den Frachtbrief und Wagen, und zwar für mindestens 10.000 kg	14 Tage nach erfolgter Publication bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1896	Elbeumschlags-Tarif für Ungarn vom 1. September 1893		Pfge. 217*)		Im Kartirungswege		*) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten; dieselbe beträgt für Quehrachoholz 5 Pfennige und für Quebracholiolz-Extract 10 Pfennige für 100 kg
			Quebrachoholz-Extract							266*)				
			Quehrachoholz	Schönpriesen-Umschlag						212*)				
			Quebracloholz-Extract							261*)				
			Quebrachoholz	Dresden-Elbkai						253				
			Quehrachoholz-Extract							313				
981	Südbahn-Gesellschaft	k.k.St.B.	Steine der Pos. 8—57 des Tarifes, Theil I	Branzoll	Wien (Matzleinsdorf)	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro verwendeten Wagen und Frachtbrief. Anf- und Abladen auf Kosten der Partei	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarif	207	180	27	Im Kartirungswege		
					Graz S.B.				154	136	18			
					Radkersburg				170	154	16			
					Sopron S.B.				205	178	27			
					Szomhathely				193	168	25			
					Brixen				39	26	13			
									Heller bezw. incl. nng. Steuer		Heller			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
982	Südbahn-Gesellschaft	Kgl. Ungar. Staatseisenbahnen	Emballagen, gebrauchte, von obigen Transporten herrührend, leer retour Eier Geflügel, lebendes, in Steigen, Verschlägen, Körben etc. bei frachtgutmässiger Beförderung	Jánosháza	Hetzendorf S.B.	In jedem Gewichte Frachtzahlung für mindest. 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen In jedem Gewichte	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Besteht kein directer Tarif		121 Heller = 60·5 kr. 174 Heller = 87 kr. 272 Heller = 136 kr.		Im Kartirungswege		
983	Südbahn-Gesellschaft	Barcs-Pakraczer Bahn	Baumaterialien und Einrichtungsgegenstände	cisleithanischen Stationen der Südbahn	Daruvár	Sendungen müssen zu Neubauten im Bade Daruvár bestimmt und an die Direction dieses Bades adressirt sein	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarife der Südbahn und der Barcs-Pakraczer Bahn	Variabel	50 Percent Nachlass vom Normaltarife mit einem Minimaleinheitssatze von 0·26 h pro 100 kg und 1 km, excl. ungar. Steuer, bei Sendungen, für welche die Frachtzahlung nach dem Ladegewichte, resp für 10.000 kg pro verwendeten Wagen erfolgt, dann für Sendungen unter 10.000 kg, insofern für dieselben ein ganzer Wagen zur Verwendung gelangt, unter Zugrundelegung der Frachtberechnung für mindestens 10.000 kg pro verwendeten Wagen; endlich mit einer Minimalgebühr von 0·32 h pro 100 kg und 1 km, excl. ungar. Steuer. für alle übrigen Sendungen in geringeren Quantitäten	Variabel	Im Kartirungswege		

Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Angabe der Berichtigung, beziehungsweise Umschreibung derselben	Bemerkungen
31	Nr. 36 vom 31. März 1896	683	Oesterr.-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft	K. k. österr. Staatsbahnen, Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Oesterr. Nordwestbahn, königl. ungar. Staatsbahnen, Südbahn-Gesellschaft	Bord-, Pflaster- und Saumsteine aus der Pos. 8—57 im Tarife, Theil I. Steine der Pos. 8—57 (exclusive Bord-, Pflaster- und Saumsteine) im Tarife, Theil I. Steine der Pos. 8—59 im Tarife Theil I	Erdweis, Neuhaus, Pilsen, Wolframs, Wolschan	Budapest- dunaparti teherpályaudvar fővárosi közraktárak Józsefváros Kiterö Lipótváros nyugoti pályaudvar Kelenföld deli vasut (Südbahnhof) loco Ó-Budapest-Filatorigát	Aus der Rubrik 7 sind die beiden Budapester Bahnhöfe dunaparti teherpályaudvar und fővárosi közraktárak zu eliminiren	

K. k. priv. Oesterreichische Nordwestbahn.

Kundmachung.

Die unterzeichnete Verwaltung beehrt sich, die Herren Actionäre zur **30. (ordentlichen) Generalversammlung** einzuladen, welche **Dienstag den 30. Juni 1896**, um 10 Uhr Vormittag, **in Wien im Festsaale des Wiener kaufmännischen Vereines, I. Johannesgasse Nr. 4,** stattfindet.

Gegenstände der Verhandlung sind:

1. Geschäftsbericht für das Jahr 1895.
2. Bericht des in der vorjährigen Generalversammlung zur Prüfung der Rechnungen für das Jahr 1895 gewählten Revisionsausschusses.
3. Bericht und Anträge des Verwaltungsrathes, betreffend die Verwendung des Reingewinnes und Einlösung der am 1. Juli l. J. fälligen Actiencoupons.
4. Wahl von Verwaltungsraths-Mitgliedern.
5. Wahl des Revisionsausschusses zur Prüfung der Rechnungen für das Jahr 1896.

Jene Herren Actionäre, welche der Generalversammlung beizuwohnen beabsichtigen, wollen dem § 37 der Statuten gemäss die Actien bis längstens Samstag den 30. Mai l. J., Mittags 12 Uhr, in Wien entweder bei der gesellschaftlichen Liquidatur (Administrationsgebäude am Nordwestbahnhofe) oder bei der k. k. priv. allgem. österr. Bodencredit-Anstalt deponiren und unter Einem die auf ihre Namen lautenden Legitimationskarten in Empfang nehmen.

Gleichzeitig mit den Actien sind die von den Herren Deponenten eigenhändig zu unterzeichnenden Consignationen über die deponirten Actien in doppelter Ausfertigung einzubringen, deren eine, mit der Erlagsbestätigung versehen, sofort zurückgestellt wird.

Laut § 34 der Statuten haben die Besitzer von Stammactien und jene von Actien lit. B in der Generalversammlung gleiches Stimmrecht.

Je zehn Actien geben das Recht auf eine Stimme

Abwesende können sich mittelst Vollmacht durch stimmfähige Actionäre vertreten lassen und haben in einem solchen Falle die auf der Rückseite der Legitimationskarte beigesetzte Vollmacht auszufüllen und eigenhändig zu unterfertigen.

Nach der Generalversammlung können die deponirten Actien gegen Rückgabe der Erlagsbestätigungen an dem Erlagsorte wieder behoben werden.

Consignations - Blankette werden bei den Erlagsstellen unentgeltlich verabfolgt.

Wien, im Mai 1896.

Der Verwaltungsrath.

K. k. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn.

Kundmachung.

Der Verwaltungsrath beehrt sich, die Herren Actionäre zur **45. (ordentlichen) Generalversammlung** einzuladen, welche **Dienstag den 30. Juni 1896**, um 3 Uhr Nachmittags, **in Wien im Festsaale des Wiener kaufmännischen Vereines, I. Bez., Johannesgasse Nr. 4,** stattfindet.

Gegenstände der Tagesordnung sind:

1. Geschäftsbericht für das Jahr 1895.
2. Bericht des in der vorjährigen Generalversammlung zur Prüfung der Rechnungen für das Jahr 1895 gewählten Revisionsausschusses.
3. Bericht und Antrag des Verwaltungsrathes, betreffend die Einlösung des am 1. Juli l. J. fälligen Actiencoupons.
4. Wahl von Verwaltungsraths-Mitgliedern.
5. Wahl des Revisionsausschusses zur Prüfung des Rechnungsabschlusses des Jahres 1896.

Gemäss § 26 der Statuten wollen jene Herren Actionäre, welche der Generalversammlung beizuwohnen beabsichtigen, die Actien sammt den nicht fälligen Coupons längstens bis Dienstag den 16. Juni l. J., 12 Uhr Mittags, entweder bei der gesellschaftlichen Hauptcasse in Wien, Administrationsgebäude am Nordwestbahnhofe, oder bei der k. k. priv. allgem. österr. Bodencredit-Anstalt in Wien deponiren und die Legitimationskarten beheben.

Mit den Actien zugleich sind die von den Deponenten eigenhändig zu unterzeichnenden Consignationen in doppelter Ausfertigung einzubringen.

Eine Consignation wird, mit der Erlagsbestätigung versehen, zurückgestellt.

Nach § 25 der Statuten geben zehn Actien das Recht auf eine Stimme; kein Actionär kann mehr als dreissig eigenberechtigte Stimmen in sich vereinigen; als Bevollmächtigter kann Niemand mehr als zwanzig Stimmen übernehmen.

Die Actionäre können nur durch Personen vertreten werden, die selbst Mitglieder der Generalversammlung sind, und haben in einem solchem Falle die auf der Rückseite der Legitimationskarte beigesetzte Vollmacht auszufüllen und eigenhändig zu unterzeichnen.

Nach der Generalversammlung können die deponirten Actien gegen Rückgabe der Empfangsbestätigung an dem Erlagsorte wieder behoben werden.

Consignations - Blankette werden bei den Erlagsstellen unentgeltlich verabfolgt.

Wien, im Mai 1896.

Der Verwaltungsrath.

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt im k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr: Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl. „ das Deutsche Reich . . . 25 Mark „ das übrige Ausland . . . 33 Frcs. Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 57. Wien, 21. Mai 1896. IX. Jahrgang.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Verlängerung der Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Dampftrambahn, eventuell Zahnradbahn von Triest nach Sessana.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat die dem Fabrikanten Ludwig Nairz in Triest im Vereine mit dem Ingenieur Carl Pelz in Triest mit den Erlässen des k. k. Handelsministeriums vom 8. April 1895, Z. 20.607 (Verordnungs-Blatt Nr. 54 vom 9. Mai 1895), und vom 30. November 1895, Z. 67.918 (Verordnungs-Blatt Nr. 2 vom 9. Jänner 1896), ertheilte und sohin verlängerte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine schmalspurige Dampftrambahn, eventuell Zahnradbahn von Triest über Opčina nach Sessana neuerlich auf sechs Monate verlängert.

Wien, am 24. April 1896. Z. 3600/I.

Erlass der k. k. General-Inspection der österr. Eisenbahnen vom 13. Mai 1896, Z. 23.714 ex 1895, an die Verwaltungen der österr. Privatbahnen, betreffend die probeweise Verwendung des Prasch'schen optischen Controlsignals.

Um eine möglichst verlässliche, auf grössere Entfernung wahrnehmbare Controle der jeweiligen Stellung des Distanzsignals zu gewinnen, hat Herr Adolf Prasch, Inspector der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, ein neues optisches Controlsignal construirt, dessen Signalbilder nicht nur die Stellung eines Distanzsignals in thunlichst sicherer Weise anzeigen, sondern auch auf eine Entfernung von mindestens 25 m, also auf eine grössere Distanz sichtbar sind, als die dermalen in Anwendung stehenden Controlklingelwerke in der Regel gehört werden können.

Dieses optische Controlsignal ist schon seit Jahren auf mehreren Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen probeweise in Anwendung, hat bisher anstandslos functionirt und erscheint geeignet, als Ersatz für die derzeit übliche akustische Distanzsignal-Controle dienen zu können.

Mit Rücksicht auf das günstige Ergebniss der bisherigen Erprobung desselben und im Hinblicke auf die hervorragende Wichtigkeit einer solchen Einrichtung für die Verkehrssicherheit wäre es wünschenswerth, hierüber Erfahrungen in grösserem Umfange zu gewinnen, daher sich die k. k. General-Inspection der österr. Eisenbahnen veranlasst findet, der geehrten Verwaltung die probeweise Anwendung dieses Controlsignals anzuempfehlen.

Bei den diesfälligen Versuchen, über welche anher die Anzeige erstattet werden wolle, sind selbstverständlich vorläufig die elektrischen Controlklingelwerke beizubehalten.

Wien, am 13. Mai 1896. Lilienau m. p.

Aus den Entscheidungen der königlich ungarischen Gerichte.

Für die Gewichtsdifferenz an einer Wagenladungssendung, welche in der Aufgabsstation mittelst einer Brückenwaage, in der Abgabsstation mit einer Handwaage verwogen wurde, haftet die Eisenbahn.

Von einer auf den kgl. Ungar. Staatsbahnen transportirten Wagenladung von Oelkuchen, welche in der Aufgabsstation mittelst einer Brückenwaage abgewogen wurde, zeigte sich bei der Nachwägung in der Abgabsstation mittelst einer Handwaage eine bedeutende Gewichtsdifferenz, wegen deren Entschädigung die genannte Bahn von dem mittelst Cession des Empfängers legitimirten Aufgeber geklagt wurde.

Dieser Klage wurde von der ersten Instanz keine Folge gegeben, weil gemäss § 68, Punkt 8 des Betriebsreglements die Bahn nicht verpflichtet war, die Nachwägung in der Abgabsstation vorzunehmen, wo sich keine Brückenwaage vorfindet, und die Gewichtsdifferenz aus der verschiedenen Construction der Brücken- und Handwaagen umsomehr erklärlich ist, als der Kläger weder behauptet, noch weniger bewiesen hat, dass diese Differenz durch ein Verschulden des Bahnpersonals entstanden sei; endlich ist gemäss §. 64 und 73 des Betriebsreglements nur der Empfänger klageberechtigt.

Die kgl. Tafel in Budapest hob dieses Urtheil auf und verfällte die geklagte Bahn zur Zahlung des Handelswerthes für die erwähnte Gewichtsdifferenz. In der Motivirung wird ausgeführt: Allerdings ist gemäss den §§ 64 und 73 des Betriebsreglements nach Uebernahme des Frachtbriefes nur der Empfänger als Eigenthümer der Waare und daher nur er allein zu einer diesfälligen Klage berechtigt, doch kann er diese Berechtigung auf wen immer, daher auch auf den Aufgeber übertragen, was hier der Fall ist. Wenn die Bahn über Ansuchen der Partei eine Verwiegung der Sendung vornimmt und darüber einen Wägeschein ausstellt, so kann sie nachträglich nicht die Unzulänglichkeit der Wägevorrichtung einwenden. Aus dem § 68, Punkt 8, des Betriebsreglements erhellt, dass die Bahn bei Wagenladungsgütern die Verwiegung nur dann vornehmen muss, wenn die Wägevorrichtungen in der betreffenden Station ausreichen, andernfalls die Nachwägung dort zu geschehen hat, wo diese Vorrichtungen vorhanden sind. Hat die Bahn jedoch auch bei unzureichenden Wägevorrichtungen die Nachwägung vorgenommen, so kann sie diese Unzulänglichkeit nicht mehr zu ihrer Befreiung von der Haftpflicht vorschützen. Endlich enthält der citirte Paragraph keine solche Anordnung, dass die Nachwägung mittelst einer Waage gleicher Construction wie bei der ersten Verwiegung geschehen müsse.

Die kgl. Curie bestätigte mittelst Entscheidung vom 31. Jänner 1896, Z. 1733, dieses Urtheil aus dessen Motiven.

Die sicherstellungsweise Execution ist gegen eine Localbahn durch Vormerkung im Central-Grundbuche für Eisenbahnen zulässig.

Die Firma Noel & Courtois klagte die Actiengesellschaft der Localbahn Warasdin-Golubovec auf die Zahlung von 68.127 fl. und 60.000 fl. sammt Nebengebühren und erwirkte beim Budapester Handels- und Wechselgerichte die sicherstellungsweise Execution für die eingeklagten Summen sammt Zinsen und Gerichtskosten per 835 fl. auf die genannte Localbahn sammt deren Flügellinie Ocsura—Szt. Jakab und auf die der Actiengesellschaft zukommenden Nutzniessungen aus diesen beiden Linien. Der Requisition dieses Gerichtes um Vormerkung der Execution gab das Central-Grundbuch für Eisenbahnen mit Berufung auf den G.-A. LXI ex 1881, betreffend die Modification des G.-A. I ex 1868 über die Einrichtung dieses Central-Grundbuches, keine Folge, weil es sich hiezu nicht für competent hielt. Die kgl. Tafel in Budapest hat mittelst Bescheid vom 18. Februar 1896, Z. 81, das Handelsgericht angewiesen, die pfandrechtliche Pränotation der klägerischen Forderungen selbst anzuordnen und um dieselbe das Central-Grundbuch zu ersuchen, welches dem zu entsprechen hat, weil weder nach den Bestimmungen des G.-A. LX ex 1881 (Exec.-Ordnung), noch nach der Einlage der genannten Localbahnlinien im Central-Grundbuche sich ein Hinderniss gegen diese Vornahme ergibt und es Sache der klägerischen Firma ist, diese Vormerkung innerhalb der gesetzlichen Frist bei sonstiger Löschung zu rechtfertigen.

Inland.

Parlamentarisches.

In der 495. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 15. Mai ergreift das Wort

Eisenbahnminister Ritter von Guttenberg:

In der 481. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 23. April d. J. haben die Herren Abgeordneten Schwab und Genossen unter Hinweis auf den bereits am 2. April d. J. erfolgten Abschluss der Pariser Conferenz, betreffend das internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr, an mich die Anfragen gestellt:

„1. aus welchen Gründen die von der Pariser Conferenz zur Regelung des internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahn-Frachtverkehr beschlossenen Abänderungsbestimmungen bisher nicht veröffentlicht wurden, und

2. ob der Eisenbahnminister geneigt ist, diese Beschlüsse nunmehr ehestens zur allgemeinen Kenntniss zu bringen."

In Beantwortung dieser Interpellation beehre ich mich, dem hohen Hause Nachstehendes mitzutheilen:

Der Zweck der internationalen Conferenz, welche zu Paris in der Zeit vom 16. März bis 2. April d. J. stattgefunden hat, war, im Sinne des Artikels 59 des internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahn-Frachtverkehr zu prüfen, ob und welche Abänderungen und Verbesserungen des internationalen Uebereinkommens den Regierungen der Vertragsstaaten in Vorschlag zu bringen wären. Die obige, aus fachmännischen Delegirten bestehende Conferenz hatte sohin nicht die Befugniss, selbstständig Abänderungsbestimmungen zu beschliessen, sondern nur die Aufgabe, einen Entwurf auszuarbeiten, welcher den betheiligten Regierungen zur Genehmigung vorzulegen ist. Insolange diese Genehmigung nicht Seitens aller betheiligten Regierungen ausgesprochen wird und die diplomatischen Vertreter zur Unterfertigung des Entwurfes ermächtigt werden, kann es nicht als feststehend betrachtet werden, ob die von der Conferenz in Vorschlag gebrachten Abänderungsanträge, deren Mehrzahl nur mit Stimmenmehrheit zur Annahme gelangte, die Zustimmung der betheiligten Staaten erlangen.

Zudem hat die Conferenz in der sechsten Plenarsitzung am 26. März d. J. mit Stimmeneinheit sich dahin ausgesprochen, dass „der Inhalt der Protokolle discret behandelt werde und nicht den Gegenstand irgend welcher Mittheilungen bilden soll, bis die Staaten sich über das Resultat der Conferenz haben aussprechen können".

Wenn ich demnach, dem einhelligen Votum der Conferenz Rechnung tragend, nicht in der Lage bin, schon derzeit die von den Herren Interpellanten gewünschte Publication der Conferenzbeschlüsse zu veranlassen, so will ich doch nicht Anstand nehmen, über das Gesammtergebniss der Conferenz im allgemeinen Umriss nachstehend Aufschluss zu geben:

Obgleich in der Mehrzahl der Vertragsstaaten das Bedürfniss nach einer Revision des Uebereinkommens sich nicht

fühlbar gemacht hat, sind dennoch die in den übrigen Staaten, wie namentlich auch bei uns, zum Ausdrucke gelangten Wünsche des Handelsstandes Seitens der Conferenz einer eingehenden Erörterung unterzogen worden.

Wenn es nun auch nicht möglich war, sämmtliche unsererseits gestellten Anträge zur Annahme zu bringen, so ist dies doch bezüglich des überwiegenden Theiles dieser Anträge erreicht worden, indem dieselben von der Conferenz — allerdings nur mit Stimmenmehrheit — angenommen und ihren Anträgen zu Grunde gelegt worden sind.

Es bleibt nunmehr der Verhandlung zwischen den Regierungen vorbehalten, die allseitige Annahme der manche werthvolle Verbesserung enthaltenden Conferenzanträge im Wege des abzuschliessenden internationalen Uebereinkommens herbeizuführen, wozu das Einverständniss auch jener Staaten erforderlich ist, deren Delegirte auf der Conferenz gegen die fraglichen Anträge gestimmt haben. Unter diesen Umständen glaube ich mit der Annahme nicht fehlzugehen, dass eine in diesem Stadium der Sache stattfindende Veröffentlichung und daran anschliessende Discussion der von der Conferenz beschlossenen Anträge die Gefahr mit sich bringen würde, die Errungenschaften der Conferenz in Frage zu stellen.

Ferner wird nach dem Referate des Abg. Schwab die Zusatzvereinbarung zum internationalen Uebereinkommen vom 14. October 1890 über den Eisenbahn-Frachtverkehr genehmigt.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Localbahn Čerčan-Modřan. (Theilstrecke Eule—Davle: Anordnung der politischen Begehung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 2. Mai die k. k. Statthalterei in Prag beauftragt, hinsichtlich des vom Landesausschusse in Prag vorgelegten Detailprojectes für eine Variante km 23·0—28·0 der Theilstrecke Eule—Davle (Localbahn Čerčan-Modřan) die politische Begehung im Zusammenhange mit der Enteignungsverhandlung und der Feststellung der feuersicheren Herstellungen einzuleiten und bei anstandslosem Commissionsergebnisse den Bauconsens im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums zu ertheilen. [E.-M.-Z. 3531.]

Projectirte Localbahn Friedland-Kunersdorf-Dittersbach-Landesgrenze. (Anordnung der Trassenrevision.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 6. Mai die k. k. Statthalterei in Prag beauftragt, hinsichtlich des vom Bezirksausschusse in Friedland vorgelegten generellen Projectes für eine Localbahn mit 0·75 m Spurweite von der Station Friedland der Südnorddeutschen Verbindungsbahn an die Reichsgrenze nächst Hermsdorf, deren Fortsetzung auf sächsischem Gebiete nach Markersdorf zum Anschlusse an die gleichnamige Station der kgl. sächsischen, mit gleicher Spurweite ausgeführten Staatsbahnlinie Zittau—Markersdorf in Aussicht genommen wird, im Sinne der bestehenden Vorschriften die Trassenrevision einzuleiten. [E.-M.-Z. 535.]

Projectirte Localbahn Nixdorf-Sebnitz. (Anordnung der Trassenrevision und Stationscommission.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 8. Mai die k. k. Statthalterei in Prag beauftragt, hinsichtlich des vom Nixdorfer Eisenbahncomité vorgelegten generellen Projectes für eine normalspurige Localbahn von der Station Nixdorf der Linie Rumburg—Nixdorf der Böhm. Nordbahn-Gesellschaft nach Sebnitz zum Anschlusse an die gleichnamige Station der sächsischen Staatsbahnlinie Schandau—Neustadt, und zwar bezüglich der auf österreichischem Gebiete liegenden Theilstrecken dieser Bahnlinie, im Sinne der bestehenden Vorschriften die Trassenrevision in Verbindung mit der Stationscommission einzuleiten. Bei dieser Amtshandlung werden die Alternativtrassen, nämlich die directen Linien südlich oder nördlich des Hammerberges und jene über Karolinsthal, zu erörtern sein. [E.-M.-Z. 1957.]

Localbahn Mšeno — Unter - Četno. (Theilstrecke km 9·1—10·0: Bauconsens-Ertheilung.) Auf Grund des anstandslosen Ergebnisses der am 23. März stattgefundenen politischen Begehung und Enteignungsverhandlung rücksichtlich der Theilstrecke von km 9·1—10·0 der Localbahn Mšeno—Unter-Četno wurde Seitens der k. k. Statthalterei in Prag im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums der Bauconsens mit dem Bemerken ertheilt, dass derselbe erst nach Ertheilung der Allerhöchsten Concession in Kraft tritt. [E.-M.-Z. 4582.]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen. (Linie Troppau—Reichsgrenze—Ratibor: Herstellung einer Entwässerungsanlage: Politische Begehung und Enteignungsverhandlung.) Die k. k. Landesregierung in Troppau hat die politische Begehung und Enteignungsverhandlung anlässlich des Projectes, betreffend die Herstellung einer Entwässerungsanlage bei der Kaiser Ferdinands-Nordbahn-Uebersetzung in km 0·4 der Linie Troppau—Reichsgrenze—Ratibor, für den 21. Mai anberaumt. Mit der Leitung dieser Commission wurde der k. k. Bezirkshauptmann Kortüm betraut. [G.-I.-Z. 8424.]

— (Linie Lemberg—Lawoczne: Errichtung einer Bahnüberbrückung: Politische Begehung und Enteignungsverhandlung.) Die k. k. Statthalterei in Lemberg hat die politische Begehung und Enteignungsverhandlung anlässlich des Projectes, betreffend die Errichtung einer gemauerten Bahnüberbrückung an Stelle der bei km 37·7/8 der Linie Lemberg—Lawoczne im Zuge des von Honiatycze nach Demnia führenden Gemeindeweges bestehenden hölzernen Ueberfahrt, für den 22. Mai anberaumt. Als Leiter der Commission wurde der k. k. Statthaltereirath Leopold Morawetz bestimmt. [G.-I.-Z. 8425.]

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Linie Wien—Krakau: Herstellung eines Verbindungsweges: Politische Begehung und Enteignungsverhandlung.) Die k. k. Statthalterei in Wien hat die politische Begehung und Enteignungsverhandlung anlässlich des Projectes, betreffend die Auflassung der Niveauübersetzung in km 17·8035 der Strecke Süssenbrunn—Wagram und Herstellung eines neuen linksseitigen Verbindungsweges dortselbst, für den 21. Mai anberaumt. Mit der Leitung dieser Commission wurde der k. k. Bezirkscommissär Dr. Edmund Zarboch betraut. [G.-I.-Z. 8326.]

Standing-Stramberger Localbahn. (Depotplatz in der Station Stramberg: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Brünn hat hinsichtlich des von der Stauding-Stramberger Localbahn vorgelegten Projectes, betreffend die Anlegung eines neuen Depotplatzes in der Station Stramberg, die politische Begehung und Enteignungsverhandlung auf den 20. Mai anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Bezirkscommissär Martin Frič betraut. [E.-M.-Z. 4109.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Wiener Tramway-Gesellschaft. Auf Grund des günstigen Ergebnisses der am 12. Mai vorgenommenen technisch-polizeilichen Prüfung des neu eingerichteten Accumulatorenmotor-Wagens wurde der Wiener Tramway-Gesellschaft ex commissione die Bewilligung zur Einleitung des Pendelverkehres auf der Strecke Bellaria—Burggasse ertheilt. Gleichzeitig wurde für das bereits fertiggestellte Abzweiggeleise zwischen den Häusern Nr. 36 und 42 in der Burggasse der Bauconsens nachträglich ertheilt. [E.-M.-Z. 4286.]

Nachrichten aus Ungarn.

Parlamentarisches. (Vorlage des Gesetzentwurfes zu Gunsten der projectirten Localbahn Szegzárd-Báttaszék.) Der „Vasuti és közlekedési közlöny" Nr. 57 vom 20. Mai verlautbart den vom kgl. ungar. Handelsminister der Legislative vorgelegten Gesetzentwurf, betreffend den Ausbau und Betrieb der projectirten Localbahn Szegzárd-Báttaszék (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 127 ex 1895, Vorconcession Post 1). Die vom Szegzárder Einwohner Lugwig Leopold projectirte Localbahn wird von der Station Szegzárd der Flügelbahn Sárbogárd-Szegzárd der Hauptlinie Budapest—Dombovár—Zágráb (Agram)—Fiume der kgl. Ungarischen Staatsbahnen abzweigen und diese im Bereiche des Comitates Tolna über Öcseny, Decs und die Gemarkung der Gemeinde Pilis in der Station Báttaszék mit deren Linie Dombovár—Báttaszék und nach Ueberbrückung der Donau (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 120 ex 1894) mit der projectirten Localbahn Báttaszék-Baja (—Szabadka [Maria Theresiopel], vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 68 ex 1895, Vorconcession Post 3) verbinden. Die effectiven Baukosten der projectirten, 18·65 km langen, als normalspurige Localbahn im Sinne des G.-A. XXXI ex 1880 und des diesen ergänzenden G.-A. IV ex 1888 zu erbauenden und als solche zu betreibenden Linie Szegzárd—Báttaszék sind mit 653 700 fl., d. i. mit 35.051 fl. per laufendes Bahnkilometer, bemessen, von welcher Summe ein Betrag von 64.250 fl. für Beschaffung der Fahrbetriebsmittel entfällt.

Eisenbahnprojecte. (Ertheilung von Vorconcessionen.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat den Nachbenannten die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten im Sinne der bestehenden Normen für nachfolgend bezeichnete Eisenbahnlinien ertheilt:

1. Mit Erlass vom 11. April, Z. 11.765, dem E. Franz Vas, Einwohner von Budapest, für eine von der Station Sárbogárd der Hauptlinie Budapest — Sárbogárd — Dombovár — Gyékenyés — Zágráb (Agram) — Fiume und der Linie Sárbogárd — Szegzárd der kgl. Ungarischen Staatsbahnen abzweigende und diese im Bereiche der Comitate Fehér (Weissenburg) und Veszprém über Szilas-Balhás, Dégh und die Gemarkung der Gemeinde Mezö-Szent György in der Station Lepsény mit der Südbahnlinie Budapest—Lepsény—Kanizsa—Pragerhof verbindende normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.
2. Mit Erlass vom 13. April, Z. 15.313, dem Adolf Stern für eine:
   a) entweder von der Station Német-Szent Mihály der im Betriebe der Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen stehenden Localbahn Szombathely-Pinkafö (Steinamanger-Pinkafeld) abzweigende, über Mérem, Kéthely, Ó-Szalóna, Város-Szalóna, Bánya und die Gemarkung der Gemeinde Puszta-Dernó,
   b) oder von der Station Felsö-Eör der genannten Linie aus über die Gemarkung der Gemeinde Alsó-Lö und Puszta-Dernó bis Tarcsa-Fürdö (Comitat Vas)

   führende normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.

Projectirte Localbahn mit elektrischem Betriebe Budapest-Fóth. (Ausbau der Linie als Strasseneisenbahn.) Die Budapester hauptstädtische Municipalverwaltung hat in Angelegenheit des Ausbaues der mit elektrischem Betriebe projectirten Localbahn Budapest—Fóth (—Veresegyháza—Kis-Szent Miklós [vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 51 ex 1895, Vorconcession Post 1]) entschieden, dass dieselbe bis Fóth nicht als Localbahn, sondern als Strasseneisenbahn zu erbauen sei und dem Concessionswerber die Verpflichtung obliegt, die im Bereiche des hauptstädtischen Territoriums in Anspruch zu nehmenden Strassenzüge auf je 10, 16 und 18 Klafter zu erweitern. Ob von Fóth aus die Fortsetzung der Linie über Veresegyháza bis Kis-Szent Miklós, dann etwa als Localbahn im Sinne des G.-A. XXXI ex 1880 und des diesen ergänzenden G.-A. IV ex 1888 zu erbauen und zu betreiben sein wird, ist der Entscheidung des Ministers vorbehalten.

Projectirte Localbahn Ujvidék (Neusatz)—Ó-Becse. (Politisch-administrative Begehung.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat die politisch-administrative Begehung der projectirten Localbahn Ujvidék - Zsabja—Ó-Becse (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 147 ex 1890, Vorconcession Post 4) und deren Flügelbahn Zsabja—Titel (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 11 ex 1895, Vorconcession Post 1, a, b), deren Finanzirung bereits sichergestellt ist, angeordnet. Die projectirte Linie wird in Fortsetzung der derzeit als Sackbahn endigenden Linie Szabadka (Maria-Theresiopel)—Zenta und Szeged—Horgos—Zenta—Ó-Becse diese über Zsabja in der Station Ujvidék mit der Hauptlinie Budapest—Zimony (Semlin)—Belgrad, und von Zsabja aus in Titel mit dem am Zusammenflusse der Donau und der Theiss gelegenen zukünftigen Umschlagplatze, ferner in Zsabja mit der jüngst projectirten Localbahn Nagy-Becskerek—Zsabja (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 44 ex 1896, Vorconcession Post 3) verbinden.

Projectirte Localbahn Sopron (Oedenburg)-Pozsony. (Trassenbestimmung und Baukosten.) Der Bau der schon seit Langem projectirten Eisenbahnverbindung zwischen den Städten Sopron und Pozsony, für welche verschiedene Varianten ins Auge gefasst waren, ist insofern der Realisirung näher gerückt, als im Einvernehmen mit dem kgl. ungar. Handelsministerium die Interessenten der Comitate Sopron, Moson (Wieselburg) und jene der Stadt Pozsony sich dahin einigten, die Bahn von Sopron aus mit Benützung einer Theilstrecke der Györ (Raab)—Sopron—Ebenfurter Eisenbahn bis zu einem geeigneten Punkte der Linie zwischen Sopron und Vulka-Pordány (Prodersdorf) als Peagestrecke über Kis-Márton (Eisenstadt) und weiterhin längs dem östlichen Ufer des Fertötó (Neusiedler See) über Berszt und Neszider (Neusiedl am See) zum Anschlusse an die donaurechtsuferseitige Hauptlinie Budapest—Bruck a. d. L. und von dort aus zum Anschlusse an einen geeigneten Punkt der Linie Pozsony-Ujváros (Pressburg-Neustift)—Szombathely (Steinamanger) der Transdanubischen Localbahnen zu führen. Die effectiven Baukosten der projectirten Bahn mit Inbegriff einer von der zukünftigen Station Sercz aus bis Szent Margitta und weiterhin zu den dortigen Steinbrüchen führenden Flügelbahn sind mit 2,850.000 fl. bemessen.

Budapester Strasseneisenbahn-Actiengesellschaft für Strassenbahnen (derzeit noch) mit Pferdebetrieb. (Eröffnung des elektrischen Betriebes auf Theilstrecken des gesellschaftlichen Netzes.) Von der Linie Nyugoti Váspálja udvár (Westbahnhof [früher Bahnhof der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft])—Uj-Pest und jenen des donaurechtsuferseitigen Betriebsnetzes, in deren Bereiche die Umgestaltungsarbeiten sich im Stadium der Vollendung befinden (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 131 ex 1895), wird, wie aus Budapest berichtet wird, die erstere Mitte (circa gegen 20.), die letzteren Ende des Monats Mai dem elektrischen Betriebe übergeben werden. Die derzeit in Kraft stehende Sommerfahrordnung ist daher nur eine provisorische und wird durch Einführung des elektrischen Betriebes wesentlich erweitert werden.

Ausland.

Deutsches Reich. (Betriebsergebnisse deutscher Eisenbahnen im Monate Februar 1896.) Die im Reichs-Eisenbahnamte aufgestellte Uebersicht der Betriebsergebnisse deutscher Eisenbahnen für den Monat Februar ergibt für die 61 Bahnen, welche auch schon im entsprechenden Monate des Vorjahres im Betriebe waren und zur Vergleichung gezogen werden konnten, mit einer Gesammtbetriebslänge von 39.622·65 km, Folgendes:

Im Monate Februar betrug die Einnahme:

a) aus dem Personenverkehre: im Ganzen 21,643.655 Mk. oder 3,938.043 Mk. mehr als in demselben Monate des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 557 Mk. oder 19·27 pCt. mehr als in demselben Monate des Vorjahres;
b) aus dem Güterverkehre: im Ganzen 70,227.824 Mk. oder 8,890.841 Mk. mehr als in demselben Monate des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 1778 Mk. oder 11·82 pCt. mehr als in demselben Monate des Vorjahres.

In der Zeit vom Beginne des Etatsjahres bis Ende Februar betrug die Einnahme:

A. Bei denjenigen Bahnen, deren Rechnungsjahr die Zeit vom 1. April bis 31. März umfasst:

a) aus dem Personenverkehre: im Ganzen 288,560.848 Mk. oder 22,104.550 Mk. mehr als in demselben Zeitraume des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 9022 Mk. oder 6·03 pCt. mehr als in demselben Zeitraume des Vorjahres;
b) aus dem Güterverkehre: im Ganzen 701,732.920 Mk. oder 40,140.667 Mk. mehr als in demselben Zeitraume des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 21.570 Mk. oder 3·85 pCt. mehr als in demselben Zeitraume des Vorjahres.

B. Bei denjenigen Bahnen, deren Rechnungsjahr mit dem Kalenderjahre zusammenfällt:

a) aus dem Personenverkehre: im Ganzen 7,641.174 Mk. oder 999.643 Mk. mehr als in demselben Zeitraume des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 1173 Mk. oder 12·36 pCt. mehr als in demselben Zeitraume des Vorjahres;
b) aus dem Güterverkehre: im Ganzen 20,820.529 Mk. oder 3,289.479 Mk. mehr als in demselben Zeitraume des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 3146 Mk. oder 15·66 pCt. mehr als in demselben Zeitraume des Vorjahres.

Preussen. (Anderweite Abgrenzung mehrerer Eisenbahn-Directionsbezirke.) Mittelst Allerhöchsten Erlasses vom 16. März ist bestimmt worden, dass am 1. April

A. die zur Zeit zu dem Eisenbahn-Directionsbezirke Köln gehörende Eisenbahnlinie Welle—Elten,
B. die zur Zeit zu dem Eisenbahn-Directionsbezirke Erfurt gehörende Eisenbahnlinie Leutzsch—Plagwitz-Lindenau,
C. die zur Zeit zu dem Eisenbahn-Directionsbezirke Magdeburg gehörende Eisenbahnlinie Güterglück — Landesgrenze (bei Zerbst)

aus ihren bisherigen Bezirken ausgeschieden und zu A dem Eisenbahn-Directionsbezirke Essen a. d. Ruhr, zu B und C dem Eisenbahn-Directionsbezirke Halle a. d. Saale zugetheilt werden.

— (Errichtung einer Auskunftsstelle der kgl. preussischen Staatseisenbahn-Verwaltung in Breslau O.S. Bhf.) Am 1. April wurde auf dem Oberschlesischen Bahnhofe in Breslau in den Geschäftsräumen der Auskunftsstelle für den Personenverkehr und der Ausgabestelle für zusammenstellbare Fahrscheinhefte eine Auskunftsstelle für Angelegenheiten des Güter- und Viehverkehres errichtet. Dieselbe hat die Bestimmung, Auskunft zu ertheilen auf Anfragen des Publicums über Güter- und Viehtarife, über Beförderungs- und Zollabfertigungvorschriften,

sowie über sonstige Verkehrsverhältnisse, und zwar sowohl für den engeren Verkehr des Directionsbezirkes Breslau, als auch für den directen Verkehr mit anderen preussischen Directionsbezirken und mit Stationen fremder Bahnen, sowie thunlichst auch für weitere Verkehrsgebiete. Grössere Arbeiten, wie Eintragung von Tarifsätzen in umfangreiche Tabellen, sind ausgeschlossen.

Die Auskunft wird unentgeltich ertheilt, jedoch ohne rechtliche Gewährleistung für die Richtigkeit der Angaben.

Frankreich. (Gemeinnützigkeitserklärnng einer Localbahn.) Durch Gesetz vom 29. Februar ist die im Aisne-Departement gelegene, vollspurige Localbahn von Mezières sur Oise nach Vendeuil (8·032 km) für gemeinnützig erklärt worden. Die Anlagekosten dieser der Eisenbahn-Gesellschaft Saint Quentin-Guise bis 1974 concessionirten Linie sind auf 444.000 Frcs. veranschlagt; dazu leisten die Gemeinden Moy, Vendeuil und Alincourt eine nicht rückzahlbare feste Beihilfe von 44.000 Frcs.

— (Ausdehnung der französischen Eisenbahnen Ende 1895.) An Eisenbahnen von allgemeinem Interesse waren Ende 1895 36.595 km (gegen 36.476 km Ende 1894) im Betriebe; davon entfielen 32.281 km auf die Hauptbahnen, 1084 km auf die Nebenbahnen, 2631 km auf die Staatsbahnen, 342 km auf die nicht concessionirten Bahnen und 227 km auf Werk- und andere Bahnen. Neu concessionirt wurden 5 km; es gingen aber in Folge Aufgabe der Zweigbahn Pau-Vic en Bigorre 43 km ab, so dass sich die Gesammtlänge der concessionirten Bahnen auf 43.311 km ermässigte.

An Localbahnen waren 3871 km im Betriebe (+ 141 km); neu concessionirt wurden 153 km, so dass im Ganzen 4706 km concessionirt waren. An Strassenbahnen waren 2179 km (+ 313 km) im Betriebe; neu concessionirt wurden 25 km, so dass sich die Gesammtlänge der concessionirten Strassenbahnen auf 3341 km belief.

Das algerische Netz ist mit 2933 km eröffneten und 3472 km concessionirten Bahnen unverändert geblieben; ebenso hat sich die Länge der concessionirten Strassenbahnen (177 km) nicht verändert, dagegen waren 31 km Strassenbahnen (gegen 19 km) im Betriebe.

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd. (Ankunft des Dampfers „Imperatrix“ aus Bombay.) Dieser Dampfer von 2334 Tonnen Gehalt ist am 16. März nach 16tägiger Fahrt mit 92 Passagieren und 2051 Gewichtstonnen factischer Ladung von Bombay in Triest angelangt. Derselbe brachte: aus Bombay 54.598 kg Häute (hievon 14.760 kg für Venedig), 26.643 kg Ginster (hievon 15.225 kg für Venedig), 1,443 925 kg Baumwolle (hievon 296.000 kg für Venedig und 40.700 kg für Fiume), 35.525 kg Ricinussamen für Venedig, 45.675 kg Mirabellen, 913 kg Droguen, 710 kg Curiositäten, 3450 kg Därme, 860 kg Effecten, 28.116 kg Schellak (aus Calcutta überschifft), 9600 kg Pfeffer (aus Malabar überschifft), 245.197 kg Kaffee (aus Malabar überschifft), 29.435 kg Ingwer (aus Malabar überschifft); aus dem persischen Golf 18.777 kg Häute, 3552 kg Därme; aus Aden 1180 kg naturwissenschaftliche Gegenstände, 437 kg Wachs, 23.852 kg Kaffee; aus Suez 27.235 kg Gummi; aus Port Said 14.045 kg Kaffee, 14.353 kg Indigo und 17.196 kg Häute. Der Werth der eingeführten Waaren betrug 1,506.529 fl. ö. W.

Projectirter Bau eines Schiffahrts-Canales zwischen Budapest und der Adria, bezw. dem Fiumaner Hafen. (Trasse.) Wie aus Budapest berichtet wird, bewirbt sich ein Consortium um die Concession zum Bau und Betrieb eines von Budapest ausgehenden und die Donau mit der Adria im Fiumaner Hafen verbindenden, circa 400 km langen Schiffahrts-Canales. Für dieses Project wurden zwei Varianten ausgearbeitet, u. zw.:

Linie A. Hafen in Budapest an der Theilung des die Csepel-Insel abgrenzenden Donauarmes. Benützung des Donaubettes zum Nordende der Mészáros- und Háros-Insel. Führung des Canales durch die Kis-Duna beiläufig bis zu deren halbe Längen. Eintritt des Canales in das feste Land nordöstlich von Tétény, von wo er bei E.-Szt. Erd und Andráspuszta vorbeigehen und dann in möglichst gerader Linie die Richtung auf das nordöstliche Ende des Balaton-Secs nehmen und in denselben einmünden soll. Benützung des Balaton-Sees in seiner ganzen Länge. Austritt aus demselben bei Keszthely, worauf dann der Canal in möglichst gerader Linie die Richtung nach der Einmündung der Mur in die Drau zu nehmen hätte. Durchschneidung zwischen dem Kalnik- und Bile-Gebirge oder Uebersteigung des Sattels mittelst eines Schleusenwerkes, ähnlich wie der Götha-Canal in Schweden, wozu die naheliegenden Flüsse und Bäche genügendes Wasser liefern würden. Richtung gegen die Kulpa und Einmündung in dieselbe. Benützung dieses Flussbettes und aller in der Nähe befindlichen Flüsse und Bäche zu einem Schleusenwerke, womit das Gebirge nördlich vom Klek-Berge überstiegen würde. Einmündung des Canales in den Hafen von Fiume.

Linie B. Hafen in Budapest, wie bei Linie A. Benützung des Donaubettes von Budapest bis Mohács. Durchschneidung von dort bis Essegg und dann bis zur Save beiläufig bei Brood und Einmündung in dieselbe. Benützung des Savebettes bis zur Einmündung der Kulpa. Benützung des Flussbettes bis zum Gebirge, dann Uebersteigung des Gebirges und Einmündung bei Fiume wie bei der ersten. Obschon die technischen Aufnahmen an Ort und Stelle möglicherweise ein anderes Resultat ergeben können, glaubt man, und darin dürften alle Fachmänner übereinstimmen, dass der Linie B wahrscheinlich der Vorzug zukommen wird, da in derselben nur eine circa 100 km (von Mohács bis Brood) vollständig auszugrabende Canalstrecke vorkommt, auch die erste Bergübersetzung (zwischen Kalnik- und Bile-Gebirge) wegfällt, während der bedeutend grössere Theil des Canales durch blosse Ausbaggerung und eventuelle Einengung der schon vorhandenen Flussbette entsteht. Die Breite des Canales ist bei beiden Linien am Wasserspiegel bis 60 Meter, an einzelnen Ausweichstellen bis 100 Meter, innerhalb der Schleusenwerke bis 40 Meter, an der Sohle mit 25 Meter, die Tiefe mit 8 Meter in der Mitte projectirt. Für die Uebersetzungen der Eisenbahnen sind eiserne Drehbrücken, wie solche in Amerika sehr häufig sind, für jene der Strassen aufziehbare Hängebrücken, eventuell auch Drehbrücken in Aussicht genommen.

Bezüglich der Länge wäre der projectirte Canal bereits bestehenden, bezw. im Bau begriffenen, die Gross-Schiffahrt vermittelnden Canälen gegenüber derzeit der dritte im Range, und zwar misst:

1. der in Russland derzeit in Ausführung begriffene Canal zwischen der Nordsee und dem Schwarzen Meere 1600 km,
2. der Canal Chicago—Buffalo—New-York 1250 km,
3. der projectirte Budapest—Fiumaner Canal circa 400 km,
4. der Panama-Canal 245 km,
5. der Suez-Canal 161 km,
6. der Nordostsee-Canal 96·65 km,
7. der Canal durch den Isthmus von Korinth 36 km.

Ungarische Fluss- und Seeschiffahrts-Actiengesellschaft. (Eröffnung der Schiffscourse im Szt. Endréer Donauarme.) Die Direction der Ungarischen Fluss- und Seeschiffahrts-Actiengesellschaft verlautbart, dass am 15. Mai die Localschiffahrten im Szt. Endréer Donauarm zwischen Budapest und Szt. Endré, bezw. Visegrád (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 50) begonnen haben, aus welchem Anlasse ein Specialtarif zur Ausgabe gelangte. Dieser Tarif enthält gegenüber den bisher auf dieser Linie giltigen Schiffstarifen für das reisende und transportirende Publicum weitgehende Vortheile, so z. B. gelangen III. Classe-, das ist Verdeckkarten zu äusserst mässigen Fahrpreisen zur Ausgabe, und werden ausser den auch bisher giltigen Tour- und Retourkarten für die I. Schiffsclasse Abonnementskarten mit ein-, drei- und sechsmonatlicher Giltigkeit ausgegeben. Der Preis einer solchen I. Classe-Abonnementskarte beträgt zwischen Budapest—Szt. Endré auf einen Monat 13 fl., nach Leányfalu 20 fl., nach Visegrád 26 fl. Ausserdem trat für die mit Marktwaare Reisenden eine besondere Begünstigung in Giltigkeit, indem die zum Budapester Markte reisenden Producenten, Händler etc. in dem Falle, als sie mindestens 10 Colli aufgeben, sowohl nach Budapest wie auch retour mit halben Fahrkarten III. Classe reisen können, wobei die leeren Emballagen, als Körbe etc., unentgeltlich zurückbefördert werden. Auch für die Lebensmittel und andere Frachten traten günstige Fahrpreise in Giltigkeit, und werden nur grosse, das ist ganz entwickelte Thiere aus Rücksicht für die Reisenden vom Transport ausgeschlossen.

Regulirung des Eisernen Thores. (Ausgabe einer illustrirten Monographie.) Das kgl. ungar. Ministerium hat den Sectionsrath Béla Gonda beauftragt, eine die Genesis der Regulirung des Eisernen Thores und die Durchführung der Arbeiten ausführlich bekundende Monographie zu verfassen, welche, mit zahlreichen Illustrationen ausgestattet, in deutscher, französischer und ungarischer Sprache erscheinen wird. Das Werk beschäftigt sich sehr eingehend mit der Beschreibung des von Katarakten unterbrochenen Donauabschnittes Báziás—Turn-Severin und mit den einschlägigen Bett-, Wasser- und Schiffbarkeitsverhältnissen. Sehr eingehend werden auch die von den

Römern errichteten Werke und deren Ueberreste besprochen, sowie die grundlegenden Arbeiten der Grafen Széchenyi und Vásárhelyi; in Rissen und Bildern werden Vásárhelyi's Originalpläne und die Széchenyi-Strasse dargestellt. Desgleichen werden die auf die Regulirung der Stromschnelle bezüglichen verschieschiedenen Pläne und Vorarbeiten besprochen. Schliesslich gelangen die gegenwärtig im Zuge befindlichen Regulirungsarbeiten und deren Entwicklungsgang zur Darstellnng, wobei die Durchführung der Arbeiten in ihren Details verfolgt wird; auch verschiedene Arbeitsmaschinen, die hiebei verwendeten Fahrzeuge u. s. w. werden vorgeführt. Das Werk ist nicht nur für das grosse Publicum bestimmt, sondern auch für den Fachmann, welcher darin alle jene Daten in übersichtlicher Darstellung vorfinden wird, die für ihn Interesse haben können.

Verschiedene Mittheilungen.

Firmaprotokollirungen. In dem Handelsregister des k. k. Handelsgerichtes Wien wurde am 1. Mai bei der Firma

„K. k. priv. österreichisches Credit-Institut für Verkehrsunternehmungen und öffentliche Arbeiten“

Ladislaus Ritter von Struszkievicz als Mitglied des Verwaltungsrathes über erfolgten Rücktritt gelöscht, dagegen Dr. Wilhelm Leddihn, k. k. Sectionschef in R. in Wien, als vom k. k. Eisenbahnministerium mit h. Erlass vom 12. April 1896, Z. 303, auf Grund des § 25 der Gesellschaftsstatuten ernanntes Mitglied des Verwaltungsrathes und Dr. Siegfried Werner, vormaliger Oberinspector der k. k. General-Direction der Oesterreichischen Staatsbahnen, als in der Verwaltungsrathssitzung vom 4. März 1896 ernannter und vom k. k Finanzministerium mit h. Erlass vom 22. April 1896, Z. 2920, bestätigter Generalsecretär der Gesellschaft, beide mit dem statutenmässigen Firmirungsrechte eingetragen; weiters wurde eingetragen, dass Se. Excellenz Josef Freiherr von Schwegel zum Präsidenten des Verwaltungsrathes gewählt und diese Wahl vom k. k. Finanzministerium mit Erlass vom 22. April 1896, Z. 2920, bestätigt worden ist.

Am 5. Mai wurde bei der Firma

„Ybbsthalbahn“

Franz Leithe als Mitglied des Verwaltungsrathes über Resignation gelöscht, dagegen Dr. Siegfried Werner, Generalsecretär des k. k. priv. österreichischen Credit-Institutes für Verkehrsunternehmungen und öffentliche Arbeiten in Wien. als cooptirtes Mitglied des Verwaltungsrathes mit dem statutenmässigen Firmirungsrechte eingetragen.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des XCIX. Stückes.) Das am 13. Mai herausgegebene XCIX. Stück enthält unter

Nr. 2211: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Oberösterreich vom 19. April 1896, Z. 6242/II und 6611/II, betreffend das Verbot der Einfuhr von Rindern aus Oberösterreich nach Württemberg.

Nr. 2212: Verzeichniss der von der Lungenseuche betroffenen Sperrgebiete in Oesterreich-Ungarn, aus welchen die Einfuhr von Rindvieh auf Grund des Artikels 5 des Viehseuchen-Uebereinkommens vom 6. December 1891, sowie Ziffer 5 des Schlussprotokolles verboten ist.

Nr. 2213: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Mähren vom 30. April 1896, Z. 16.016, betreffend eine Aenderung der Bestimmungen über den Viehverkehr aus Ungarn nach Mähren.

Nr. 2214: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Schlesien vom 9. Mai 1896, Z. 8615, betreffend Beschränkung für den Verkehr mit Schweinen aus Galizien nach Schlesien

— (Inhalt des C. Stückes.) Das am 15. Mai herausgegebene C. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2215: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Salzburg vom 10. Mai 1896, Z. 5763, betreffend die Viehausfuhr nach Bayern.

Nr. 2216: Erlass des k. k. Ministeriums des Innern vom 9. Mai 1896, Z. 16.011, an alle politischen Landesbehörden, betreffend das Verbot der Einfuhr von Rindvieh aus den von der Lungenseuche betroffenen Sperrgebieten des Deutschen Reiches.

Nr. 2217: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Niederösterreich vom 13. Mai 1896, Z. 46.721, betreffend die Einfuhr von Wiederkäuern und Schweinen aus Ungarn nach Niederösterreich.

— (Inhalt des CI. Stückes.) Das am 18. Mai herausgegebene CI. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2218: Kundmachung der k. k. Landesregierung für die Bukowina vom 12. Mai 1896, Z. 8176, betreffend das Verbot der Ein- und Durchfuhr von Schafen und Schweinen aus dem Districte Constanz und Wiedergestattung der Einfuhr dieser Thiergattungen aus dem Districte Vaslui in Rumänien nach und durch die Bukowina.

Nr. 2219: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 14. Mai 1896, Z. 79.570, betreffend Massregeln für den Verkehr mit Wiederkäuern und Schweinen aus Ungarn.

Nr. 2220: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Steiermark vom 14. Mai 1896, Z. 14.147, betreffend Massregeln für den Verkehr mit Wiederkäuern und Schweinen aus Ungarn nach Steiermark.

— (Inhalt des CII. Stückes.) Das am 19. Mai herausgegebene CII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2221: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Schlesien vom 15. Mai 1896, Z. 8959, betreffend die Beschränkung der Einfuhr von Klauenthieren aus Ungarn nach Schlesien.

Nr. 2222: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Oberösterreich vom 15. Mai 1896, Z. 8381/II, betreffend die Einfuhr von Wiederkäuern und Schweinen aus Ungarn.

Coupons-Einlösungen.

Ab 1. Juni:

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. 4 pCt. Prioritäten vom Jahre 1888. Für je fl. 200 Capital fl. 4.— ö. W.

Oesterr. Nordwestbahn. 5 pCt. Prioritäten Emission 1874. Mk. 14.96·5.

Unterkrainer Bahnen. 4 pCt. Prioritäten. Für je fl. 200 Capital fl. 4.— ö. W.

Ab 30. Juni:

Aussig-Teplitzer Eisenbahn. 4 pCt. Mk. 30.— und 6.—'

Böhmische Nordbahn. 4 pCt. Goldprioritäten. Mk. 60.—' 30.— und 6.—.

Dividenden.

Leoben-Vordernberger Eisenbahn. Gegen Coupon vom 1. Juli 1896 vom 4. Mai ab fl. 31.— ö. W.

Zwoleňowes-Smečnaer Eisenbahn-Actiengesell.-schaft. Für die Actie fl. 33.50, für den Genussschein fl. 23.50 ö. W.

Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbau-Gesellschaft. Vom 11. Mai ab für die Actie fl. 11.—, für den Genussschein fl. 1.— ö. W.

Oesterreichischer Lloyd. Coupon per 1. Juli fl. 21.— ö. W.

Buschtěhrader Eisenbahn. Coupon per 1. Juli vom 1. Juni ab der Actien lit. A fl. 63.—, der Genussscheine der Actien lit. A fl. 36.75, der Actien lit. B fl. 22.50 ö. W.

Verlosungen.

Am 28. April:

Aussig-Teplitzer Eisenbahn. Actien (Rückzahlung ab 1. Juli) und 4 pCt. Prioritätsobligationen in Mark (Rückzahlung ab 30. Juni).

Rückzahlungen.

Ab 1. Juni:

Oesterr. Nordwestbahn. 5 pCt. Prioritäten Em. 1874 (verlost am 30. November 1895).

Ab 30. Juni:

Aussig-Teplitzer Eisenbahn. 4 pCt. Prioritätsobligationen (verlost am 28. April).

Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. 6 pCt. 1871er Prioritäten (verlost am 1. April).

Generalversammlungen.

23. Mai: Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów).
23. „ Kolomeaer Localbahnen.
28. „ Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.
29. „ Kaiser Ferdinands-Nordbahn.
29. „ Südbahn-Gesellschaft.
30. „ Dampftramway vormals Krauss & Comp.
3. Juni: Kaschau-Oderberger Eisenbahn.
10. „ Betriebsgesellschaft der Orientalischen Bahnen.
11. „ Barcs-Pakraczer Eisenbahn.
30. „ Oesterr. Nordwestbahn.
30. „ Südnorddeutsche Verbindungsbahn.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

Eröffnung der Personen-Haltestelle „Tiefenthal".

Am 15. Mai 1896 wurde die auf der Linie Wien—Eger zwischen den Stationen Absdorf-Hippersdorf und Gross-Weikersdorf in km 48·916 bei Wächterhaus Nr. 36 gelegene Haltestelle „Tiefenthal" für den Personenverkehr eröffnet.

Die Gepäcksabfertigung erfolgt im Nachzahlungswege.

Wien, am 19. Mai 1896. [376]

Binnen- und Verbandsverkehre der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen.

Schliessung der Güterstation Gera S.St.B.

Die Güterstation Gera (Reuss), Sächsische Staatsbahn, wird am 30. Juni 1896 Abends für die Annahme, Abfertigung und Auslieferung von Eil- und Frachtgut, Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen geschlossen, und es wird vom 1. Juli 1896 an der gesammte Güterverkehr mit der Stadt Gera und deren Umgebung durch die Station Gera-Pforten oder durch die Station Gera (Reuss), Preussische Staatsbahn, vermittelt.

Soweit für Gera (Reuss), Preussische Staatsbahn, im Verkehre mit sächsischen Binnenstationen directe Frachtsätze für die Beförderung von Gütern, Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren nicht bestanden haben, gelten die bisher für Gera (Reuss), Sächsische Staatsbahn, bestehenden Frachtsätze bis auf Weiteres für die Station Gera (Reuss), Preussische Staatsbahn, so dass Frachterhöhungen und Verkehrsbeschränkungen nicht eintreten.

Dresden, am 12. Mai 1896. [377]

Kgl. General-Direction der Sächsischen Staatseisenbahnen zugleich im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Ausgabe ermässigter Tour- und Retourkarten für Vergnügungsfahrten von Pardubitz nach Wekelsdorf.

An Sonn- und Feiertagen gelangen bis einschliesslich 27. September 1896 ermässigte Tour- und Retourkarten für sich anmeldende Gesellschaften von mindestens fünf Personen für Vergnügungsfahrten nach Wekelsdorf in unserer Station Pardubitz zu nachstehenden Preisen per Tour- und Retourkarte mit fünftägiger Giltigkeit zur Ausgabe, und zwar:

für die II. Classe fl. 4.— und
„ „ III. „ „ 2.60.

Diese Karten sind rücksichtlich der Strecke Pardubitz—Chotzen auch für Schnellzüge giltig und können auch schon an Samstagen oder an dem einem Feiertage vorangehenden Wochentage gelöst werden.

Die Rückfahrt kann in aufgelöster Gesellschaft erfolgen.

Wien, am 18. Mai 1896. [378]

Böhmisch-Tiroler Eisenbahnverband.

Einführung des Nachtrages IV zu Tarif-Theil II.

Am 1. Juli 1896 tritt der Nachtrag IV zu dem ab 1. Jänner 1894 giltigen Tarif-Theil II des Böhmisch-Tiroler Eisenbahnverbandes in Kraft.

Dieser Nachtrag enthält:
Abänderung von Bahnbezeichnungen,
Berichtigung des Haupttarifes,
Ergänzung des Haupttarifes,
Berichtigung des Nachtrages III,
Aenderung von Stationsnamen.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen, bezw. Stationen unentgeltlich zu beziehen.

Wien, am 17. Mai 1896. [379]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichischer Donau-Umschlagsverkehr via Wien, bezw. via Korneuburg.

Aenderung der Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 4 (Zucker aller Art).

Die im Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 55 vom 16. Mai 1896 unter Post Nr. 368 mit sofortiger Giltigkeit zur Einführung gebrachten ermässigten „Frachtsätze bis zum Umschlagsplatze", u. zw.:

	Cts. per 100 kg
ab Aussig (Oe.N.W.B. und St.E.G.)	126
„ Časlau	94
„ Dobrowitz	107
„ Neubidschow	107
„ Rossitz	103
„ Wlkawa	105

gelten nicht für „Zucker aller Art", sondern nur für „Raffinadezucker" bei Aufgabe, bezw. bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen.

Wien, am 17. Mai 1896. [380]

Die Direction der Ersten k. k. priv. Donau-Dampfschifffahrts-Gesellschaft Namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Hessisch - Bayerischer und Nassauisch - Bayerischer Gütertarif vom 1. Jänner 1891. (Aenderung von Tarifbestimmungen.) Auf Seite 5 des Nachtrages I ist die Ziffer 2 der Zusatzbestimmung zu § 50 der Verkehrsordnung, enthaltend die Aufzählung der von der Beförderung auf dem Bodensee noch besonders ausgeschlossenen Gegenstände, ferner auf Seite 6 des Nachtrages I die Zusatzbestimmung zu § 58 der Verkehrsordnung, betreffend die Bedingungen, unter welchen die Beförderung von Getreide u. s. w. in loser Schüttung übernommen wird, zu streichen.

Auf Seite 8 des gleichen Nachtrages ist unter „C. Besondere Vorschriften für bestimmte Gegenstände" bei dem Artikel „frische Weintrauben" der Beisatz „in Körben" zu streichen, zugleich aber die Bemerkung beizufügen:

„Auf den Linien der Badischen und Württembergischen Staatseisenbahnen werden frische Weintrauben bei Aufgabe mit weissem Frachtbriefe nur dann eilgutmässig befördert, wenn dieselben in Körben verpackt sind."

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
984	Buschtěhrader Eisenbahn	Betheiligten Verwaltungen	Garne der Pos. G-3 des Tarifes, Theil I, der österr., ungar., bosnischen und herzegowinischen Eisenbahnen vom 1. Jänner 1893	Görkau (k.k.St.B.) oder Udwitz-Görkau (A.T.E.)	Wernstadt (Station der Localbahn Gr.-Priesen — Wernstadt—Auscha); Neu-Rohlau (Station der Localbahn Chodau-Neudek)	1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung ad a) für Quantitäten unter 5000 kg pro Frachtbrief, ad b) für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen. 2. Einhaltung der für diesen Artikel allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1896	Vom 1. Juli 1894 giltige Tarife, Theil II, Heft 1, und Theil II, Heft 2, des Nordwestböhmischen Eisenbahnverbandes und Localgütertarife der betheiligten Eisenbahnen	Es bestehen keine directen Frachtsätze	Wernstadt: ad a) 136 Heller, ad b) 107 Heller; Neu-Rohlau: ad a) 117·6 Heller, ad b) 93·0 Heller		Im Kartirungswege		
985	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Spiritus	Smiřitz; Pardubitz (St.E.G. und S.N.V.B.); Kolin (St.E.G. und Oe.N.W.B.); Jungbunzlau (B.N.B.); Raitz	Prag (K.F.J.B.) für Sendungen nach Triest und Italien; Wien (K.F.N.B. und St.E.G.) transit für Sendungen nach Triest und Italien	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen: Aufgabe mit directen Frachtbriefen. Nachweis des erfolgten Bezuges des Rohspiritus von Stationen in Galizien und der Bukowina	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. August 1896	Verschiedene Verbandstarife	Verschieden	Smiřitz: 23·5 kr. ö. W.; Pardubitz: 25·4 kr. ö. W.; Kolin: 15·4 kr. ö. W.; Jungbunzlau: 16·4 kr. ö. W.; Raitz: 42 kr. ö. W.	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf die reclamirende Firma als Absenderin lautenden Frachtbrief-Duplicate für den Versandt des raffinirten Spiritus, sowie der auf dieselbe Firma als Empfängerin lautenden Original-Frachtbriefe für den Bezug des Rohspiritus von Stationen in Galizien und der Bukowina. Diese Documente dürfen keinen Rückvergütungsstempel tragen, sind längstens bis Ende October 1896 vorzulegen und werden nach erfolgter Liquidirung nicht mehr zurückgestellt. Die hier verlangte Identität der den raffinirten Spiritus versendenden Firma mit jener, welche den Rohspiritus von Stationen in Galizien und der Bukowina bezogen hat, erscheint bei den Sendungen ab Wien auch dann hergestellt, wenn die Frachtbriefe, welche den Bezug des Rohspiritus nach Wien documentiren, zwar an ein öffentliches Lagerhaus daselbst adressirt sind, jedoch die bahnämtliche Bestätigung, bezw. die Bestätigung der Lagerhaus-Verwaltung darüber enthalten, dass die betreffenden Sendungen an jene Raffineriefirma in Wien ausgefolgt worden sind, von welcher der Weiterversandt des raffinirten Spiritus erfolgte	

1	2	3	4	5	5	6	7	8	9	9	10	10	11	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg		Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg		Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
									in Pfennig								
									a)	b)	a)	b)	a)	b)			
986	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Güter des Ausnahmetarifes 2 (Stückgüter in Wagenladungen), bezw. der Wagenladungsclassen C1 und C2 der Tarifhefte 1 und 2 des Sächsisch-Oesterreichischen Eisenbahnverbandes	Chemnitz	Floridsdorf, Jedlesee, Klosterneuburg-Weidling, Korneuburg, Nussdorf, Stadlau, Wien-K.F.N.B., Oe.N.W.B., k.k.St.B. II (K.F.J.B.), St.E.G.	Bei Frachtzahlung für mindestens a) 5.000 kg b) 10.000 kg für jeden Frachtbrief und Wagen. Im Uebrigen gelten die allgemeinen Bestimmungen des Ausnahmetarifes 2 a und b, bezw. der Wagenladungsclassen C1 und C2	Vom 1. Juni 1896 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende December 1896	Sächsisch-Oesterreichischer Eisenbahnverband, Tarif Theil II, Heft 1 und 2	433	395	397	349	36	46	Im Kartirungswege		*) Diese Sätze gelten nur im Verkehre zwischen Wien k.k.St.B. II (K.F.J.B.) und Nussdorf einerseits und Leipzig (Bayer. und Thür. Bhf.) andererseits
				Dresden-Altstadt					380	347	344	301	36	46			
				Dresden-Friedrichstadt					384	351	348	305	36	46			
				Dresden-Neustadt (Leipz. u. Schles. Bhf.)					385	352	349	306	36	46			
				Leipzig-Bayer. Bhf.	Floridsdorf, Jedlesee, Korneuburg, Nussdorf, Stadlau, Wien-K.F.N.B., Oe.N.W.B., k.k.St.B. II (K.F.J.B.), St.E.G.				462	421	425*)	374*)	37	47			
				Leipzig-Thür. Bhf.					462	421	425*)	374*)	37	47			
				Leipzig-Berl. Bhf.					462	421	425	374	37	47			
				Leipzig-Dresd. Bhf.					462	421	425	374	37	47			
				Leipzig-Eilenb. Bhf.					462	421	425	374	37	47			
				Stötteritz					462	421	425	374	37	47			
				Leipzig-Bayer. Bhf.	Klosterneuburg-Weidling				459	418	425	374	34	44			
				Leipzig-Thür. Bhf.					459	418	425	374	34	44			
				Leipzig-Berl. Bhf.					459	418	425	374	34	44			
				Leipzig-Dresd. Bhf.					459	418	425	374	34	44			
				Leipzig-Eilenb. Bhf.					459	418	425	374	34	44			
				Stötteritz					459	418	425	374	34	44			
				Chemnitz	Stockerau				426	395	397	349	29	46			
				Dresden-Altstadt					373	347	344	301	29	46			
				Dresden-Friedrichstadt					377	351	348	305	29	46			
				Dresden-Neustadt (Leipz. u. Schles. Bhf.)					378	352	349	306	29	46			
				Leipzig-Berl. Bhf.					455	421	425	374	30	47			
				Leipzig-Dresd. Bhf.					455	421	425	374	30	47			
				Leipzig-Eilenb. Bhf.					455	421	425	374	30	47			
				Stötteritz					455	421	425	374	30	47			
				oder umgekehrt													
987	Süddnorddeutschen Verbindungsbahn		Mauer- und Dachziegel	Königgrätz	Eisenbrod	Unter Aufrechthaltung der laut dem Localtarife der Oe.N.W.B. und S.N.D.V.B. vom 1. August 1883 für den Ausnahmetarif Nr. 3 giltigen Bestimmungen	Bis auf Widerruf, jedoch längstens bis Ende December 1896	Localtarif	kr. 20·9		kr. 19·4		kr. 1·5		Im Kartirungswege		
				Předměřitz					20·5		19		1·5				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
988	**K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen**	Betheiligten Verwaltungen	Obst (auch Pflaumen und Weintrauben), frisches, getrocknetes und eingesäuertes, ferner für Pflaumenmus, Powidl und Lequar	Brčka, Station der kgl. ungarischen Staatseisenbahnen (oder umgekehrt)	jenen Stationen der kgl. bayerischen Staatseisenbahnen, welche in dem in der Rubrik 9 angeführten Tarife enthalten sind	Tarifbestimmungen	Vom 24. Mai 1896 bis zur tarifmässigen Durchführung, längstens bis zum 31. December 1896	Ausnahmetarif für die Beförderung von Obst zwischen Stationen ungarischer Bahnen einerseits und Stationen der kgl. bayerischen Staatseisenbahnen andererseits, giltig vom 20. September 1891	Es bestehen keine directen Frachtsätze	Es gelangen die in dem vorbezeichneten Tarife für die Station **Vinkovci** enthaltenen Frachtsätze, **erhöht um 0·61 Mark für 100 kg,** zur Anwendung		Im Kartirungswege		
989	**Südbahn-Gesellschaft**	Kgl. ungar. Staatseisenbahnen	Feuerwerkskörper, und zwar: a) jene, für welche die in der betreffs Regelung des Transportes explosiver Gegenstände auf Eisenbahnen am 1. August 1893 erlassenen Verordnung enthaltenen Bestimmungen Anwendung finden; b) welche aus gepresstem Mehlpulver und ähnlichen Gemischen bestehen, ferner bengalische Schellackpräparate, auf welche die obige Verordnung keine Anwendung findet	F i u m e	Budapest-Kelenföld	Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Wagen und Frachtbrief und unter Einhaltung der diesbezüglichen Tarif-Bestimmungen und Verordnungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Juli 1896	Ungarisch-Adriatischer Eisenbahnverband, Tarif Theil II, Heft 1	ad a) 988 Heller ad b) 494 Heller	ad a) 494 Heller ad b) 334 Heller	ad a) 494 Heller ad b) 160 Heller	Im Kartirungswege		

Abänderung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Angabe der Abänderung und Bezeichnung des Zeitpunktes derselben	Bemerkungen
19	Nr. 1 vom 4. Jänner 1896	Pos. 55—59 nebst besonderen Bemerkungen ad I—V	K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen	Böhm. Nordbahn, Oesterr. Nordwestbahn, Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Südbahn-Gesellschaft	S p i r i t u s	Stationen in Böhmen, Mähren, Schlesien, Galizien und der Bukowina	Stationen in Steiermark, Kärnten, Krain, Tirol, Vorarlberg und dem Küstenlande etc.	Die auf diese Frachtermässigung für Spiritus bezughabenden „Besonderen Bemerkungen ad I—V" erhalten sub Punkt 2 ad a) folgende erweiterte Fassung, und zwar: a) bei den in Wien reexpedirten Sendungen nur im Verkehre nach der Schweiz, Italien, Triest, dem Küstenlande und den Alpenländern	

Ausserkraftsetzung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4		6		7	8
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der betheiligten Bahnverwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Zeitpunkt der Aufhebung	Besondere Bemerkungen
					von	nach		
23	43 vom 18. April 1896	799	Kaschau-Oderberger Eisenbahn, Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Bier	Karwin	Krakau	Vide Verordnungs-Blatt Nr. 51 vom 7. Mai 1896, Pos. 910	Der für 5000 kg publicirte Frachtsatz von 62·9 kr. wurde ausser Kraft gesetzt, da der officielle Frachtsatz der Classe A in der Relation Karwin—Krakau im Theil II, Heft 2, des Ost-Nordwest-Oesterreichischen Eisenbahnverbandes billiger ist als der publicirte Frachtsatz

SPEDITION.

Hervorragende Spediteure des In- und Auslandes.

VERORDNUNGS-BLATT

FÜR

EISENBAHNEN UND SCHIFFAHRT.

Redigirt im k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem k. k. Handelsministerium.

Unser Blatt wird zur Verlautbarung amtlicher Kundmachungen, sowie von Kundmachungen über Tarifermässigungen in der Form von Rückvergütungen und Tarifbegünstigungen und sonstiger Mittheilungen in Eisenbahn- und Schiffahrts-Angelegenheiten benützt.

Es enthält neben seinem die amtlichen Verlautbarungen umfassenden auch einen nichtamtlichen Theil, dessen Aufgabe es ist, wichtigere Vorkommnisse im Bereiche der Eisenbahn-Verwaltung der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder, sowie der hier in Betracht kommenden Schiffahrt, ferner, soweit dies von Interesse ist, auch solche Nachrichten bezüglich Ungarns und des Auslandes zur allgemeinen Kenntniss zu bringen, und ermöglicht hiedurch einen Ueberblick über das Thatsachenmaterial des Eisenbahnwesens und der Schiffahrt der österreichisch-ungarischen Monarchie und des Auslandes.

Das Verordnungs-Blatt erscheint wöchentlich dreimal, am Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Der **Pränumerationspreis** beträgt:

für **Oesterreich-Ungarn**	ganzjährig fl. 12·—	halbjährig fl. 6·—	vierteljährig fl. 3·—
für das **Deutsche Reich**	„ Mark 25·—	„ Mark 12·50	„ Mark 6·25
für das **übrige Ausland**	„ Frcs. 33·—	„ Frcs. 16·50	„ Frcs. 8·25

Das Abonnement kann mit jedem Kalendervierteljahr begonnen werden.

Einschlägige **Inserate** werden aufgenommen und nach aufliegendem Tarif berechnet.

Probenummern und **Kostenvoranschläge** gratis und franco.

Die Administration
Wien, I., Wallfischgasse 15.

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt im k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 58. Wien, 23. Mai 1896. **IX. Jahrgang.**

Der hohen Feiertage wegen gelangt das nächste Verordnungs-Blatt am 28. Mai zur Ausgabe.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Concessionsurkunde vom 23. März 1896*) für die Localbahn von Borki wielkie über Skałat nach Grzymałów.

Wir Franz Joseph der Erste, von Gottes Gnaden Kaiser von Oesterreich; Apostolischer König von Ungarn, König von Böhmen, von Dalmatien, Croatien, Slavonien, Galizien, Lodomerien und Illyrien; Erzherzog von Oesterreich; Grossherzog von Krakau; Herzog von Lothringen, Salzburg, Steyer, Kärnten, Krain, Bukowina, Ober- und Nieder-Schlesien; Grossfürst von Siebenbürgen; Markgraf von Mähren; gefürsteter Graf von Habsburg und Tirol etc. etc. etc.

Nachdem Felix Graf Koziebrodzki, Dr. Leon Graf Piniński, Michael Graf Baworowski und Dr. Moriz Rosenstock die Bitte um Ertheilung der Concession zum Baue und Betriebe einer Localbahn von der Station Borki wielkie der Oesterr. Staatsbahnen über Skałat nach Grzymałów gestellt haben, so finden Wir Uns bewogen, in Erwägung der Gemeinnützigkeit des Unternehmens den genannten Concessionären diese Concession auf Grund des Eisenbahn-Concessionsgesetzes vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238, sowie des Gesetzes vom 31. December 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, wie folgt, zu ertheilen:

§ 1.

Wir verleihen den Concessionären das Recht zum Baue und Betriebe einer als normalspurige Localbahn auszuführenden Locomotiveisenbahn von der Station Borki wielkie der Oesterr. Staatsbahnen über Skałat nach Grzymałów.

§ 2.

Für die den Gegenstand der gegenwärtigen Concessionsurkunde bildende Eisenbahn werden die im Artikel V des Gesetzes vom 31. December 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, vorgesehenen Begünstigungen gewährt.

§ 3.

Die Concessionäre sind verpflichtet, den Bau der im § 1 genannten Eisenbahn sofort zu beginnen, binnen längstens einem Jahre, vom heutigen Tage an gerechnet, zu vollenden und die fertige Bahn dem öffentlichen Verkehre zu übergeben, wie auch während der ganzen Concessionsdauer in ununterbrochenem Betriebe zu erhalten.

Für die Einhaltung des vorstehenden Bautermines haben die Concessionäre über Verlangen der Staatsverwaltung durch Erlag einer angemessenen Caution in zur Anlegung von Pupillengeldern geeigneten Wertheffecten Sicherheit zu leisten.

Im Falle der Nichteinhaltung der obigen Verpflichtung kann diese Caution als verfallen erklärt werden.

*) Enthalten in dem am 16. Mai 1896 ausgegebenen XXV. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 66.

§ 4.

Den Concessionären wird zur Ausführung der concessionirten Eisenbahn das Recht der Expropriation nach den Bestimmungen der einschlägigen gesetzlichen Vorschriften ertheilt.

Das gleiche Recht soll den Concessionären auch bezüglich jener etwa herzustellenden Schleppbahnen zugestanden werden, deren Errichtung von der Staatsverwaltung als im öffentlichen Interesse gelegen erkannt werden sollte.

§ 5.

Die Concessionäre haben sich beim Baue und Betriebe der concessionirten Bahn nach dem Inhalte der gegenwärtigen Concessionsurkunde und nach den vom Eisenbahnministerium aufzustellenden Concessionsbedingnissen, sowie nach den diesfalls bestehenden Gesetzen und Verordnungen, namentlich nach dem Eisenbahn-Concessionsgesetze vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238, und der Eisenbahn-Betriebsordnung vom 16. November 1851, R.-G.-Bl. Nr. 1 vom Jahre 1852, dann nach den etwa künftig zu erlassenden Gesetzen und Verordnungen zu benehmen.

In Ansehung des Betriebes wird von den in der Eisenbahn-Betriebsordnung und den einschlägigen Nachtragsbestimmungen vorgeschriebenen Sicherheitsvorkehrungen und Verkehrsvorschriften insoweit Umgang genommen werden, als dies mit Rücksicht auf die besonderen Verkehrs- und Betriebsverhältnisse, insbesondere die ermässigte Fahrgeschwindigkeit nach dem Ermessen des Eisenbahnministeriums für zulässig erkannt wird, und werden diesfalls die vom Eisenbahnministerium zu erlassenden besonderen Betriebsvorschriften Anwendung finden.

§ 6.

Den Concessionären wird das Recht eingeräumt, mit besonderer Bewilligung der Staatsverwaltung und unter den von derselben festzusetzenden Bedingungen eine Actiengesellschaft zu bilden, welche in alle Rechte und Verbindlichkeiten der Concessionäre zu treten hat.

Die Ziffer des effectiven, sowie des Nominal-Anlagecapitals unterliegt der Genehmigung der Staatsverwaltung.

Hiebei hat als Grundsatz zu gelten, dass ausser den auf die Projectsverfassung, den Bau und die Einrichtung der Bahn, einschliesslich der Anschaffung des Fahrparkes und der Materialvorräthe, sowie zur Cassendotirung und zur Dotirung des von der Staatsverwaltung zu bestimmenden Reservefonds effectiv verwendeten und gehörig nachgewiesenen Kosten zuzüglich der während der Bauzeit wirklich bezahlten Intercalarzinsen und des etwa bei der Capitalsbeschaffung thatsächlich erwachsenen Coursverlustes keine wie immer gearteten Auslagen in Anrechnung gebracht werden dürfen.

Sollten nach Vollendung der Bahn noch weitere Neubauten ausgeführt oder die Betriebseinrichtungen vermehrt werden, so können die diesfälligen Kosten dem Anlagecapitale zugerechnet werden, wenn die Staatsverwaltung zu den beabsichtigten Neubauten oder zur Vermehrung der Betriebseinrichtungen ihre Zustimmung ertheilt hat und die Kosten gehörig nachgewiesen werden.

Das gesammte Anlagecapital ist innerhalb der Concessionsdauer nach einem von der Staatsverwaltung zu genehmigenden Tilgungsplane zu tilgen.

Die Gesellschaftsstatuten, sowie die Formularien der auszugebenden Prioritätsobligationen, Stamm- und Prioritätsactien unterliegen der Genehmigung der Staatsverwaltung.

§ 7.

Die Militärtransporte müssen nach herabgesetzten Tarifpreisen besorgt werden. Für die Anwendung des Militärtarifes auf die Beförderung von Personen und Sachen haben die in dieser Beziehung, sowie rücksichtlich der Begünstigungen reisender Militärs bei den Oesterr. Staatsbahnen jeweilig in Kraft stehenden Bestimmungen zu gelten.

Diese Bestimmungen finden auch Anwendung auf die Landwehr und den Landsturm beider Reichshälften, auf die Landesschützen Tirols und auf die Gendarmerie, und zwar nicht nur bei Reisen auf Rechnung des Aerars, sondern auch bei dienstlichen Reisen auf eigene Rechnung zu den Waffenübungen und Controlsversammlungen.

Die Concessionäre sind verpflichtet, dem von den österreichischen Eisenbahn-Gesellschaften abgeschlossenen Uebereinkommen über die Anschaffung und Bereithaltung von Ausrüstungsgegenständen für Militärtransporte, die Leistung gegenseitiger Aushilfe mit Personale und Fahrbetriebsmitteln bei Durchführung grösserer Militärtransporte, ferner den jeweilig in Kraft stehenden Vorschriften für das Eisenbahnwesen im Kriege, sowie dem mit 1. Juni 1871 in Wirksamkeit getretenen Nachtrags-Uebereinkommen bezüglich des Transportes der in liegendem Zustande auf Rechnung des Militärärars zu Beförderung gelangenden Kranken und Verwundeten beizutreten.

Die jeweilig geltende Vorschrift für den Militärtransport auf Eisenbahnen, dann die jeweilig geltenden Vorschriften für das Eisenbahnwesen im Kriege erlangen für die Concessionäre bindende Kraft mit dem Tage der Eröffnung des Betriebes der concessionirten Bahn. Die erst nach diesem Zeitpunkte zu erlassenden und nicht durch das Reichsgesetzblatt kundzumachenden Vorschriften der erwähnten Art treten für die Concessionäre in Wirksamkeit, sobald ihnen dieselben amtlich zur Kenntniss gebracht sein werden.

Diese Verpflichtungen liegen den Concessionären nur insoweit ob, als deren Erfüllung nach Massgabe des secundären Charakters dieser Linie und der demzufolge gewährten Erleichterungen in Bezug auf Anlage, Ausrüstung und Betriebssystem durchführbar erscheint.

Die Concessionäre sind verpflichtet, bei Besetzung von Dienstposten im Sinne des Gesetzes vom 19. April 1872, R.-G.-Bl. Nr. 60, auf gediente Unterofficiere des Heeres, der Kriegsmarine und der Landwehr Bedacht zu nehmen.

§ 8.

Inwiefern ähnliche Begünstigungen, wie sie § 7 bezüglich der Militärtransporte festsetzt, Civilwachkörpern (Sicherheits-, Finanzwache u. dgl.) oder anderen öffentlichen Organen einzuräumen sind, wird in den Concessionsbedingnissen bestimmt.

§ 9.

Die Dauer der Concession mit dem im § 9, lit. b, des Eisenbahn-Concessionsgesetzes ausgesprochenen Schutze gegen die Errichtung neuer Bahnen wird auf neunzig (90) Jahre, vom heutigen Tage an gerechnet, festgesetzt, und sie erlischt nach Ablauf dieser Frist.

Die Concession kann von der Staatsverwaltung auch vor Ablauf der obigen Frist als erloschen erklärt werden, wenn die im § 3 festgesetzten Verpflichtungen bezüglich der Inangriffnahme und Vollendung des Baues, dann der Eröffnung des Betriebes nicht eingehalten werden, sofern eine etwaige Terminüberschreitung nicht im Sinne des § 11, lit. b, des Eisenbahn-Concessionsgesetzes gerechtfertigt werden könnte.

§ 10.

Der Betrieb der den Gegenstand dieser Concessionsurkunde bildenden Bahn wird vom Staate für Rechnung der Concessionäre geführt. Die Modalitäten dieser Betriebsführung werden durch einen zwischen der Staatsverwaltung und den Concessionären abzuschliessenden Betriebsvertrag geregelt.

§ 11.

Die Concessionäre sind unter den im Artikel XII des Gesetzes vom 31. December 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, angegebenen Bedingungen und Vorbehalten verpflichtet, der Staatsverwaltung über deren Verlangen jederzeit die Mitbenützung der Bahn für den Verkehr zwischen schon bestehenden oder künftig erst herzustellenden, im Staatsbetriebe befindlichen Bahnen derart einzuräumen, dass die Staatsverwaltung berechtigt ist, unter freier Feststellung der Tarife ganze Züge oder einzelne Wagen über die mitbenützte Bahn oder einzelne Theilstrecken derselben gegen Entrichtung einer angemessenen Entschädigung zu befördern oder befördern zu lassen.

§ 12.

Die Staatsverwaltung behält sich das Recht vor, die concessionirte Bahn nach deren Vollendung und Inbetriebsetzung jederzeit unter den nachstehenden Bestimmungen einzulösen:

1. Zur Bestimmung des Einlösungspreises werden die jährlichen Reinerträgnisse der Unternehmung während der dem Zeitpunkte der Einlösung vorausgegangenen, letztabgeschlossenen sieben Jahre beziffert, hievon die Reinerträgnisse der ungünstigsten zwei Jahre abgeschlagen, und wird sodann der durchschnittliche Reinertrag der übrigen fünf Jahre berechnet.

2. Sollte jedoch die Einlösung vor Ablauf des siebenten Betriebsjahres erfolgen oder der in Gemässheit der Bestimmungen im Absatze 1 ermittelte durchschnittliche Reinertrag nicht wenigstens einen Jahresbetrag erreichen, welcher der zur planmässigen Verzinsung und Tilgung der mit Genehmigung der Staatsverwaltung ausgegebenen Prioritätsobligationen erforderlichen Annuität zuzüglich jener Annuität gleichkommt, welche zur vierpercentigen Verzinsung des von der Staatsverwaltung genehmigten Actiencapitals und zur Tilgung des letzteren innerhalb der ganzen Concessionsdauer nothwendig ist, so wird der vorhin bezeichnete Jahresbetrag als das der Bemessung des Einlösungspreises zu Grunde zu legende Reinerträgniss festgesetzt.

3. Die zu leistende Entschädigung hat darin zu bestehen, dass den Concessionären während der noch übrigen Concessionsdauer die zur planmässigen Verzinsung und Tilgung der Prioritätsobligationen erforderlichen Beträge bis zur vollständigen Rückzahlung der ersteren zu den planmässig festgesetzten Fälligkeitsterminen, dagegen das nach Abzug dieser Beträge verbleibende Durchschnittserträgniss im Sinne des Absatzes 1, beziehungsweise insofern einer der im Absatze 2 vorgesehenen Fälle eintritt, die daselbst angeführte Annuität für das Actiencapital in halbjährigen, am 30. Juni und 31. December jeden Jahres nachhinein fälligen Raten ausbezahlt wird.

4. Dem Staate wird das Recht vorbehalten, wann immer anstatt der noch nicht fälligen jährlichen Zahlungen eine Capitalszahlung zu leisten, welche dem Betrage der im Zeitpunkte der Einlösung nach dem genehmigten Tilgungsplane noch ungetilgt aushaftenden Prioritätsobligationen zuzüglich des zu vier Percent per Jahr, Zins auf Zins gerechnet, discontirten Capitalswerthes der nach den Bestimmungen im Absatze 3 ausser den zur planmäsigen Verzinsung und Tilgung der Prioritätsobligationen erforderlichen Beträgen halbjährig zu leistenden Zahlungen gleichkommt.

Falls der Staat sich zu dieser Capitalszahlung entschliesst, hat er die Wahl, dieselbe in Baarem oder in Staatsschuldverschreibungen zu leisten. Die Staatsschuldverschreibungen sind dabei mit jenem Course zu berechnen, welcher sich als Durchschnitt der an der Wiener Börse während des unmittelbar vorausgegangenen Semesters amtlich notirten Geldcourse der Staatsschuldverschreibungen gleicher Gattung ergibt.

5. Durch die erfolgte Einlösung der Bahn und vom Tage dieser Einlösung tritt der Staat gegen Ausbezahlung des Einlösungspreises ohne weiteres Entgelt in das lastenfreie Eigenthum und in den Genuss der gegenwärtig concessionirten Bahn mit allen dazu gehörigen beweglichen und unbeweglichen Sachen, einschliesslich des Fahrparkes und der Materialvorräthe, sowie der etwa aus dem Anlagecapitale gebildeten Betriebs- und Reservefonds, soweit letztere nicht mit Genehmigung der Staatsverwaltung bereits bestimmungsgemäss verwendet worden sind.

§ 13.

Bei dem Erlöschen der Concession und mit dem Tage des Erlöschens tritt der Staat ohne Entgelt in das lastenfreie Eigenthum und in den Genuss der concessionirten Bahn und des sämmtlichen beweglichen und unbeweglichen Zugehörs, einschliesslich des Fahrparkes, der Materialvorräthe und der etwa aus dem Anlagecapitale gebildeten Betriebs- und Reservefonds in dem im § 12, letzter Absatz, bezeichneten Umfange.

Sowohl beim Erlöschen dieser Concession, als auch bei der Einlösung der Bahn (§ 12) behalten die Concessionäre das Eigenthum des aus dem eigenen Erträgnisse der Unternehmung gebildeten Reservefonds und der etwaigen Abrechnungs-Guthaben, dann auch jener aus dem eigenen Vermögen errichteten und rücksichtlich erworbenen besonderen Anlagen und Gebäude, zu deren Erbauung oder Erwerbung die Concessionäre von der Staatsverwaltung mit dem ausdrücklichen Beisatze ermächtigt wurden, dass die Sachen kein Zugehör der Eisenbahn bilden.

§ 14.

Die Staatsverwaltung ist berechtigt, sich die Ueberzeugung zu verschaffen, dass der Bau der Bahn, sowie die Betriebseinrichtung in allen Theilen zweckmässig und solid ausgeführt werde, und anzuordnen, dass Gebrechen in dieser Beziehung hintangehalten und rücksichtlich beseitigt werden.

Die Staatsverwaltung ist auch berechtigt, durch ein von ihr abgeordnetes Organ Einsicht in die Gebahrung zu nehmen, und insbesondere die projects- und vertragsmässige Bauausführung durch auf Kosten der Concessionäre zu entsendende Aufsichtsorgane auf jede ihr geeignet erscheinende Weise zu überwachen.

Im Falle der Bildung einer Actiengesellschaft hat der von der Staatsverwaltung bestellte Commissär auch das Recht, den Sitzungen des Verwaltungsrathes oder der sonst als Gesellschaftsvorstand fungirenden Vertretung, sowie den Generalversammlungen, so oft er es für angemessen erachtet, beizuwohnen und alle etwa den Gesetzen, der Concession oder den Gesellschaftsstatuten zuwiderlaufenden, bezw. den öffentlichen Interessen nachtheiligen Beschlüsse und Verfügungen zu sistiren; in einem solchen Falle hat jedoch der Commissär sogleich die Entscheidung des Eisenbahnministeriums einzuholen, welche ohne Aufschub erfolgen und für die Gesellschaft bindend sein soll.

§ 15.

Der Staatsverwaltung wird ferner das Recht vorbehalten, wenn ungeachtet vorausgegangener Warnung wiederholt eine Verletzung oder Nichtbefolgung einer der in der Concessionsurkunde, in den Concessionsbedingnissen oder in den Gesetzen auferlegten Verpflichtungen vorkommen sollte, die den Gesetzen entsprechenden Massregeln dagegen zu treffen und nach Umständen noch vor Ablauf der Concessionsdauer die Concession für erloschen zu erklären.

Indem Wir Jedermann ernstlich verwarnen, den Bestimmungen dieser Concession entgegen zu handeln, und den Concessionären das Recht einräumen, wegen des erweislichen Schadens vor Unseren Gerichten auf Ersatz zu dringen, ertheilen Wir sämmtlichen Behörden, die es betrifft, den gemessenen Befehl, über die Concession und alle darin enthaltenen Bestimmungen strenge und sorgfältig zu wachen.

Zu Urkund dessen erlassen Wir diesen Brief, besiegelt mit Unserem grösseren Insiegel, in Unserer Reichshaupt- und Residenzstadt Wien am dreiundzwanzigsten Tage des Monates März im Jahre des Heils Eintausend achthundert neunzig und sechs, Unserer Reiche im achtundvierzigsten.

(L. S.) **Franz Joseph** m. p.

Badeni m. p. **Guttenberg** m. p. **Biliński** m. p.

Concessionsbedingnisse für die normalspurige Localbahn mit Dampfbetrieb von Borki wielkie nach Grzymałów.

I. Bau und Ausrüstung.

1. Allgemeine Bestimmungen.

Die projectirte Bahn von Borki wielkie nach Grzymalów ist als eingeleisige Localbahn mit einer Spurweite von 1·435 m für eine vorläufige Maximal-Fahrgeschwindigkeit von 25 km per Stunde unter Einhaltung des mit dem Erlasse des k. k. Handelsministers vom 1. August 1892, Z. 32.904 („Verordnungs-Blatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt" Nr. 87 ex 1892), für die österreichischen Eisenbahnen vorgeschriebenen Normalprofils des lichten Raumes herzustellen und auszurüsten.

Die Ausführung des Baues und die Einrichtung des Betriebes hat unter Beobachtung der nachstehend festgesetzten Bedingnisse auf Grund der vom k. k. Eisenbahnministerium zu genehmigenden Detailprojecte, sonstigen Baupläne, Bau- und Lieferungsbedingnisse, sowie in Gemässheit der von demselben zu erlassenden besonderen Vorschriften zu erfolgen.

Die zufolge der Bestimmungen dieser Concessionsbedingnisse vorbehaltenen Genehmigungen des k. k. Eisenbahnministeriums sind stets rechtzeitig noch vor der Durchführung der betreffenden Herstellungen und Anschaffungen einzuholen.

Die Concessionäre haben während des Baues und der Betriebsführung allen Seitens des k. k. Eisenbahnministeriums aus öffentlichen Rücksichten zu stellenden Anforderungen, sowie den Anordnungen anderer staatlicher Aufsichtsbehörden Folge zu leisten und sich nach den bestehenden allgemeinen Bau- und Polizeivorschriften zu benehmen.

In Betreff der beim Baue der Bahn verwendeten Arbeiter obliegt den Concessionären die gleiche mittelbare Fürsorge, welche in dieser Beziehung von Seiten der k. k. Staatseisenbahn-Verwaltung zufolge der allgemeinen Bedingnisse für die Vergebung staatlicher Bahnbauarbeiten geübt wird.

Die Bestätigung des von den Concessionären, bezw. von der Bauunternehmung zu bestellenden Bauleiters bleibt dem k. k. Eisenbahnministerium vorbehalten.

2. Trasse.

Die zu erbauende, circa 31 km lange Localbahn Borki wielkie-Grzymałów beginnt in der Station Borki wielkie der Linie Lemberg—Podwoloczyska der k. k. Oesterr. Staatsbahnen und führt, in vorwiegend südöstlicher Richtung ziehend, unter Berührung der Ortsgebiete von Chodaczków mały und Kołodziejówka nach Skałat. Sodann wendet sich die Trasse nach Süden, berührt das Ortsgebiet von Ostapie und erreicht ihren Endpunkt in einer im Norden des Ortes Grzymałów anzulegenden gleichnamigen Station.

Aenderungen der im Vorstehenden festgesetzten Bahntrasse können nur mit Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums vorgenommen werden.

Geringfügige Abweichungen gegenüber den genehmigten Projecten, in Ansehung deren die Zustimmung der berührten Parteien, sowie der politischen Bezirksbehörde nachgewiesen werden kann, sind zulässig und bedürfen lediglich der rechtzeitig noch vor der Ausführung zu erstattenden Anzeige an das k. k. Eisenbahnministerium, resp. an das von diesem bestellte Bauaufsichtsorgan.

3. Anschlüsse an bestehende Bahnen; gegenseitige Wagenbenützung.

Die Concessionäre verpflichten sich, wegen der aus Anlass der Einmündung der Localbahn in die Station Borki wielkie der k. k. Staatsbahnen herzustellenden baulichen und Sicherungsanlagen (Punkt 11, drittletzter Absatz), sowie wegen Mitbenützung des genannten Anschlussbahnhofes, ferner wegen Einrichtung des Betriebsdienstes beim Uebergangsverkehre eine Vereinbarung mit der k. k. Staatseisenbahn-Verwaltung anzustreben, wobei für thunlichste Erleichterung des Personenverkehres beim Uebergange von der eigenen auf die fremde Bahn Sorge zu tragen ist.

Das bezügliche Project und das hierüber etwa abgeschlossene Uebereinkommen sind dem k. k. Eisenbahnministerium zur Genehmigung vorzulegen, und unterwerfen sich die Concessionäre dem Ausspruche desselben, falls eine Einigung mit der Verwaltung der k. k. Staatseisenbahnen nicht erzielt werden könnte.

Ebenso unterwerfen sich die Concessionäre der Entscheidung des k. k. Eisenbahnministeriums, wenn mit der Verwaltung der inländischen Nachbarbahnen ein Einverständniss über die eventuelle gegenseitige Wagenbenützung nicht erzielt werden sollte.

4. Anschluss von Eisenbahnen niederer Ordnung und von Schleppbahnen.

Die Concessionäre sind verpflichtet, die Einmündung von Eisenbahnen niederer Ordnung (Local- und Kleinbahnen), dann von Schleppbahnen (Bergwerks-, Industrie- und Waldbahnen) auf die für den Betrieb der Localbahn mindest lästige Art gegen Vergütung der erwachsenden Selbstkosten zu gestatten.

Falls über die Bedingungen der Einmündung solcher Bahnen, sowie über die Mitbenützung bestehender Anlagen der Localbahn und die Einrichtung des Betriebsdienstes im Uebergangsverkehre, endlich über die gegenseitige Wagenbenützung ein Einverständniss zwischen den betheiligten Unternehmungen nicht zu Stande kommen sollte, bleibt die Festsetzung dieser Bedingungen dem k. k. Eisenbahnministerium vorbehalten.

Bei den Vereinbarungen über den Anschluss von Schleppbahnen soll thunlichst auf die grundsätzlichen Bestimmungen des bezüglichen Formulares der k. k. Staatseisenbahn-Verwaltung Bedacht genommen werden; beabsichtigte Abweichungen hievon sind bei Vorlage der Vereinbarungen an das k. k. Eisenbahnministerium zu erläutern.

5. Grunderwerb.

Die definitiv für die Bahn zu erwerbenden Grundflächen haben nebst dem eigentlichen Bahnkörper auch alle zu dessen sicherem Bestand oder zur geregelten Betriebführung erforderlichen Nebenanlagen, sowie auf jeder Seite der Bahn einen Schutzstreifen zu umfassen, dessen Breite je nach der Construction des Bahnkörpers, insbesondere mit Rücksicht auf die Böschungsverhältnisse desselben, mit 0·5 bis 1 m zu bemessen ist.

Bei den Stationen ist rücksichtlich des Umfanges der für die Bahn zu erwerbenden Grundflächen auf die Ermöglichung einer zukünftigen Vergrösserung dieser Anlagen thunlichst Bedacht zu nehmen.

Zu solchen Bauanlagen (Uferschutzbauten etc.), welche von der Bahn zu erhalten sind und von dieser oder von bestehenden öffentlichen Wegen nicht zugänglich sind, ist der jederzeit ungehinderte Zutritt für die Bahnorgane zu sichern.

6. Unterbau.

Die Halbmesser der Bögen in der freien Bahn dürfen nicht weniger als 200 m betragen.

Ausnahmen hievon sind nur in einzelnen, durch besondere Umstände begründeten Fällen zulässig und unterliegen der Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums.

Bezüglich der Uebergangscurven, dann der Längen der Zwischengeraden bei Contrabögen, ferner hinsichtlich der Spurerweiterung in Bögen und der Ueberhöhung des äusseren Schienenstranges in denselben, schliesslich betreffs Anordnung der Gefällsbrüche sind die vom k. k. Eisenbahnministerium erlassenen diesbezüglichen Vorschriften massgebend.

Die Anordnung der Uebergangscurven in den Bögen vom Halbmesser 600 m angefangen hat unter Zugrundelegung der Constante 3000 zu erfolgen.

Als grösste durchschnittliche Neigung der für die Leistungsfähigkeit der Bahn massgebenden Strecken wird 20 Permille festgesetzt.

In den Bögen hat eine Ermässigung der Bahnneigung im Sinne der vom k. k. Eisenbahnministerium hinausgegebenen Vorschrift über die Legung der Bahnnivellette zur Ausführung zu gelangen.

Die Stationen und Haltestellen mit Nebengeleisen sind womöglich horizontal anzulegen, und soll die Neigung der Bahn in denselben in der Regel 2·5 Permille nicht übersteigen.

Ausnahmen hievon unterliegen der besonderen Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums.

Der geringste Abstand der Geleise in den Stationen, von Mitte zu Mitte gemessen, hat im Allgemeinen 4·5 m, bei Geleisen mit zwischenliegenden Wasserkrahnen, ferner in Locomotivremisen 4·75 m zu betragen.

Der Abstand von der Mitte eines Magazinsgeleises zu jener des nächstliegenden durchlaufenden Fahrgeleises ist gleichfalls mit 4·75 m zu bemessen.

Der Unterbau hat in der Regel sowohl bei Dämmen als in Einschnitten eine Kronenbreite von 4 m zu erhalten.

Wenn Steinbankette zur Ausführung gelangen, welche gleichzeitig als Grabenmauern dienen, hat die Entfernung der äusseren Oberkante des Bahnplanums von der Geleiseachse mindestens 1·8 m zu betragen.

Das Böschungsverhältniss der Dämme und Einschnitte ist entsprechend der Materialbeschaffenheit zu wählen.

Alle Aufdämmungen sind mit Rücksicht auf eintretende Setzungen mit einer der Dammhöhe und Materialbeschaffenheit angemessenen Ueberhöhung und Erbreiterung der Dammkrone auszuführen.

Ausserdem haben auch alle Bahnstrecken in Krümmungen von 300 oder weniger als 300 m Radius eine entsprechende Erbreiterung der Bahnkrone zu erhalten.

In gewöhnlichen Erdeinschnitten, sowie in Einschnitten mit Futter-, bezw. Verkleidungsmauern oder beiderseitigen Grabenmauern muss die Sohle des Seitengrabens eine Breite von mindestens 0·3 m, in Felseinschnitten eine Breite von mindestens 0·4 m erhalten.

In Felseinschnitten von mehr als 5 m Tiefe ist die normale Sohlenbreite des Seitengrabens der jeweiligen Einschnittstiefe angemessen zu vergrössern.

Die normale Tiefe des Seitengrabens ist derart zu bemessen, dass der Abstand von der Schienenunterkante bis zur Grabensohle in allen Fällen mindestens 0·5 m beträgt.

Die Böschungen der Einschnitte und Aufdämmungen sind zu besämen und eventuell angemessen zu versichern, so dass deren Haltbarkeit gewährleistet erscheint.

In jenen Strecken, wo der Bahnkörper der Inundirung durch seitliche Wasserläufe ausgesetzt ist, muss die Unterbaukrone in der Regel mindestens 1 m über den localen höchsten Wasserstand gelegt werden.

Bei der Anlage, Berechnung und Ausführung der Eisenbahnbrücken, Bahnüberbrückungen und Zufahrtsstrassenbrücken ist die hinsichtlich solcher Objectsherstellungen erlassene Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 15. September 1887, R.-G.-Bl. Nr. 109, bezw. bei Verwendung von Flusseisen auch die Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 29. Jänner 1892, R.-G.-Bl. Nr. 28, massgebend; ferner sind in jedem Falle die im Jahre 1892 im Verlage der k. k. Hof- und Staatsdruckerei in Wien erschienenen „Grundsätzlichen Bestimmungen für die Lieferung und Aufstellung eiserner Brücken in der vom k. k. Handelsministerium genehmigten Fassung“ zu beobachten.

Den Berechnungen für die Eisenconstructionen der Bahn können die im § 3, lit. a) und b) der erstgenannten Verordnung normirten Belastungen mit der in lit. h), Absatz 1 des § 3, angeführten zwanzigpercentigen Ermässigung zu Grunde gelegt werden.

Die Widerlager aller Brücken und Durchlässe sind aus Mauerwerk herzustellen.

Ueberfahrten können aus Holz auf gemauerten Sockeln hergestellt werden.

Bei den bis zur Bahnkrone reichenden offenen Unterbauobjecten bis einschliesslich 1·5 m Einzellichtweite (in der Bahnrichtung gemessen) dürfen Tragconstructionen von Holz angewendet werden; bei allen offenen Unterbauobjecten mit grösseren Lichtweiten sind Eisenconstructionen zu verwenden.

Der Abstand der tiefsten Theile der Tragconstruction offener Unterbauobjecte von dem localen höchsten Wasserstande soll bei Flüssen und Wildbächen in der Regel mindestens 1 m betragen.

Die lichte Höhe der Durchfahrten hat bei Reichs-, Landes- und Bezirksstrassen, sowie bei allen Strassen im Bereiche befestigter Plätze nicht unter 4 m, bei sonstigen öffentlichen Fahrwegen nicht unter 3·2 m und, insoweit nur Verkehrszwecke in Frage kommen, auch nie mehr als 4·5 m zu betragen.

7. Oberbau.

Der Oberbau ist mit Holzquerschwellen und im Allgemeinen nach dem Oberbausysteme XX der k. k. Staatsbahnen mit Flussstahlschienen von 23 kg Gewicht per laufendes Meter auszuführen.

Es sind sonach auf eine Schienenlänge von 9 m 12 Stück Schwellen, und in Geraden, sowie in Bögen bis exclusive 800 m Radius 8 Stück Unterlagsplatten zu verwenden.

Die Vertheilung des Kleinmateriales in den sonstigen Bögen unterliegt der Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums.

Der Schotterkörper hat sowohl auf Dämmen als in Einschnitten ohne Grabenmauern eine Breite von 3 m, in der Höhe der Schienenunterkante gemessen, zu erhalten.

Die Stärke des Schotterbettes unterhalb der Schienenunterkante hat auf Dämmen und in Einschnitten mindestens 0·25 m zu betragen, und gilt dieses Mass in Bögen vom Fusse der inneren Schiene.

8. Hochbauten.

Sämmtliche Hochbauten sind in einem den Verkehrsbedürfnissen entsprechenden Ausmasse unter Bedachtnahme auf die Bestimmungen der Landes-Bauordnung und im Einklange mit den localen Interessen herzustellen.

Die Aufnahmsgebäude der Stationen, sowie alle für die Unterbringung des Bahnpersonals bestimmten Hochbauten sind in Stein- oder Ziegelbau, im Uebrigen aber den localen Verhältnissen angemessen zu erbauen.

Kleinere Warteräume in den Stationen, sowie die Hochbauten für den Zugförderungs- und Werkstättendienst können aus Riegelmauerwerk, Warteräume in Haltestellen, ferner die Hochbauanlagen für den Güterdienst aus Riegelmauerwerk oder ganz aus Holz, endlich Wärterhäuser auch aus Blockwänden hergestellt werden.

Alle in Riegelmauerwerk oder Holz ausgeführten Bahngebäude haben eine Untermauerung zu erhalten.

Wärterhäuser oder Unterkunftshäuser für das ambulante Streckenpersonal gelangen in der freien Bahn nur dort zur Ausführung, wo solche durch das k. k. Eisenbahnministerium in speciellen Fällen angeordnet werden, oder sofern für die Unterkunft des Streckenpersonals nicht durch Einmiethung Vorsorge getroffen werden kann, worüber mit der k. k. Staatseisenbahn-Verwaltung das Einvernehmen zu pflegen sein wird.

9. Abschluss und Abtheilung der Bahn.

Die Ausführung von Stations- und Bahneinfriedungen, sowie von Wegschranken wird auf solche Stellen beschränkt, wo eine Gefährdung des Bahnverkehres oder der Anrainer zu befürchten steht.

Alle Wegübersetzungen in Schienenhöhe erhalten beiderseits des Geleises Warnungstafeln mit der Inschrift: „Achtung auf den Zug“.

Ausserdem sind bei solchen Uebersetzungen, welche stärker benützt werden oder bei welchen die Fernsicht beschränkt ist, auf eine Entfernung von 200 m je nach den örtlichen Verhältnissen einerseits oder beiderseits der Rampe Avisosäulen für den Locomotivführer aufzustellen.

An allen Hauptbruchpunkten der Bahnneigungen sind Neigungszeiger anzubringen.

Bei den Bruchpunkten kurzer Zwischenneigungen oder solcher Zwischenneigungen, welche von der durchschnittlichen, in der betreffenden Strecke angewendeten Bahnneigung nicht wesentlich abweichen, können Neigungszeiger entfallen.

Längs der Bahn sind in Abständen von 100 zu 100 m Pflöcke oder Steine, bezw. von 1000 zu 1000 m Kilometersteine zu versetzen.

Die definitiven Grenzen des Bahneigenthums sind durch Grenzsteine zu markiren.

10. Stationen.

Die Entfernung, Länge und Geleisezahl der Stationen und Haltestellen, sowie die Entfernung der Wasserstationen, ferner das Anlageverhältniss etwaiger Militär-Verladerampen und deren Zufahrtsstrassen ist nach Massgabe der diesfalls Seitens des k. k. Eisenbahnministeriums ergehenden Weisungen zu bemessen.

Die Verfassung der Detailprojecte für die in den Stationen herzustellenden Oberbau-, Wasserbeschaffungs-, Sicherungs- und Hochbauanlagen hat im Einvernehmen mit der k. k. Staatseisenbahn-Verwaltung zu erfolgen. Insofern hierüber eine Einigung nicht erzielt werden sollte, unterwerfen sich die Concessionäre der Entscheidung des k. k. Eisenbahnministeriums.

Sämmtliche Stationen und Haltestellen mit permanenten Dienstposten haben Passagieraborte zu erhalten.

In Haltestellen ist ein gedeckter Warteraum herzustellen, insofern nicht auf Grund der bei der politischen Begehung getroffenen Bestimmungen hievon vorläufig abgesehen wird.

Die Namen der Stationen und Haltestellen sind durch entsprechende Aufschriften ersichtlich zu machen. Bei Aufnahmsgebäuden ist dieser Name sowohl an der Hauptfront, bezw. an den Veranden, als auch an beiden Seiten anzubringen.

11. Betriebseinrichtungen.

Die Bahn ist mit einer Telegraphen-Sprechleitung oder Telephonleitung zu versehen, in welche sämmtliche Stationen einzuschalten sind.

Für den Fall, als diese Leitungen durch Staatsorgane auf Kosten der Concessionäre hergestellt werden sollte, haben sich dieselben rechtzeitig an die k. k. Post- und Telegraphen-Direction in Lemberg zu wenden.

Für den Betrieb sind die durch die Signalordnung vorgeschriebenen optischen und akustischen Signalmittel beizustellen.

Die anlässlich der Einmündung der Localbahn in die Anschlussstation herzustellende Signal- und Weichensicherungsanlage ist in die laut Punkt 3 dieser Bedingnisse mit der k. k. Staatseisenbahnverwaltung abzuschliessende Vereinbarung einzubeziehen.

Die Bahn ist mit den für den Betriebs-, Bahnerhaltungs-, Zugförderungs- und Werkstättendienst erforderlichen Inventargegenständen, sowie mit den entsprechenden Reservematerialien auszurüsten, und haben die Concessionäre wegen Beschaffung dieser Gegenstände und Materialien mit der k. k. Staatseisenbahnverwaltung das Einvernehmen zu pflegen.

Hinsichtlich der Art und des Ausmasses dieser Inventargegenstände und Reservematerialien bleibt, unbeschadet der Bestimmungen, welche hierüber in dem mit der k. k. Staatseisenbahnverwaltung abzuschliessenden Betriebsvertrage zu treffen sein werden, die Entscheidung des k. k. Eisenbahnministeriums vorbehalten.

12. Fahrbetriebsmittel.

Die Beistellung der erforderlichen Fahrbetriebsmittel (Locomotiven, Personenwagen, Dienstwagen, Lastwagen) erfolgt durch die k. k. Staatseisenbahnverwaltung auf Kosten der Concessionäre und in Gemässheit der im bezüglichen Betriebsvertrage festzustellenden Bedingungen.

Die Belastung einer Locomotivachse darf in voll ausgerüstetem Zustande 10 t nicht überschreiten.

Die Vorlage der schematischen, mit den erforderlichen Angaben versehenen Skizzen der Fahrbetriebsmittel hat vor der Verfassung der Projectspläne für die Unterbauobjecte und den Oberbau zu erfolgen.

13. Berücksichtigung inländischer Werke.

Alle Baumaterialien, ferner die Schienen und sonstigen Bahnbestandtheile, sowie sämmtliche Fahrbetriebsmittel und Ausrüstungsgegenstände sind ausschliesslich aus inländischen Werken oder Fabriken zu beschaffen.

Bei der Vergebung von Fahrbetriebsmitteln und Ausrüstungsgegenständen ist insbesondere auch darauf

Bedacht zu nehmen, dass die einzelnen zur Verwendung gelangenden Materialien oder Bestandtheile inländischen Bezugsquellen entstammen.

Eine Ausnahme von diesen Bestimmungen kann von Seiten des k. k. Eisenbahnministeriums insofern zugestanden werden, als nachgewiesen werden sollte, dass inländische Werke oder Fabriken nicht in der Lage wären, die bezüglichen Lieferungen unter den gleichen Bedingungen hinsichtlich des Preises, der Qualität und der Lieferzeit, wie diese von ausländischen Werken oder Fabriken angeboten werden, zu bewerkstelligen.

14. Wahrung der Interessen der Sicherheit des Eisenbahnbestandes bei der Anlage, Erhaltung, Benützung und Auflassung von Teichen.

Die Concessionäre haben diesfalls den Bestimmungen des Erlasses des k. k. Handelsministeriums vom 23. Mai 1894, Z. 13.130 („Verordnungs-Blatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt“ Nr. 138 ex 1894), zu entsprechen.

15. Behandlung von archäologischen und kunsthistorischen Fundgegenständen.

Archäologische und kunsthistorische Funde, welche bei den Bauarbeiten gemacht werden sollten, sind sofort der k. k. Centralcommission für Erforschung und Erhaltung der Kunst- und historischen Denkmale in Wien anzuzeigen.

Die Concessionäre haben diesfalls den Bestimmungen der Erlässe des k. k. Handelsministeriums vom 6. Mai 1889, Z. 18.032, und vom 7. September 1894, Z. 48.166 („Verordnungsblatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt“ Nr. 60 ex 1889, bezw. Nr. 128 ex 1894), zu entsprechen und den Anordnungen der genannten k. k. Centralcommission gewissenhaft Folge zu leisten.

16. Eventuelle Einbeziehung der Localbahn in eine Durchzugslinie.

Die Concessionäre verpflichten sich, falls die Bahn in der Folge entweder bezüglich einzelner Theilstrecken oder in ihrer ganzen Länge durch eine Fortsetzung derselben oder durch Anschluss fremder Bahnen in den Trassenzug einer Durchzugslinie einbezogen werden sollte, alle jene Aenderungen und Ergänzungen an der Bahn, sowohl in der freien Strecke, als auch in den Stationen, ferner, wenn erforderlich, bei den Betriebseinrichtungen und dem Fahrparke auszuführen, welche Seitens des k. k. Eisenbahnministeriums aus diesem Anlasse etwa angeordnet werden sollten.

Betreffs Bedeckung der diesbezüglichen Kosten wird seinerzeit eine besondere Vereinbarung mit der k. k. Staatsverwaltung zu treffen sein.

II. Betrieb.

1. Personen- und Gütertarife.

Die Tarife für den Personen- und Gütertransport, die Waarenclassification und alle auf den Frachtentransport bezüglichen Nebenbestimmungen unterliegen der Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums, wobei einerseits auf die öffentlichen Rücksichten, andererseits auf eine ausreichende Rentabilität des Bahnunternehmens Bedacht genommen werden soll.

Der die gemeinsamen Bestimmungen für den Transport von Eil- und Frachtgütern, sowie von lebenden Thieren, Fahrzeugen und Leichen enthaltende Tarifltheil I der österreichisch-ungarischen Eisenbahnen wird über Verlangen des k. k. Eisenbahnministeriums auch auf die gegenwärtig concessionirte Localbahn Anwendung zu finden haben. Auch werden die Concessionäre sich den Anordnungen wegen des Beitrittes zu einem eventuell zu erstellenden Tariftheile I für den Personenverkehr zu fügen haben.

Die einzuhebenden Fahr- und Frachtpreise und sonstigen Gebühren dürfen nur in der jeweiligen gesetzlichen Landeswährung ohne Agiozuschlag berechnet werden.

Sobald die Bahn in zwei auf einander folgenden Betriebsjahren ein Reinerträgniss von mindestens sechs Percent des Anlagecapitals geliefert hat, kann das k. k. Eisenbahnministerium eine verhältnissmässige Herabsetzung der bis dahin in Kraft gestandenen Tarifsätze anordnen.

Dem k. k. Eisenbahnministerium bleibt ferner vorbehalten, im geeigneten Zeitpunkte die im Interesse der österreichischen Mühlenindustrie etwa gebotenen Verfügungen hinsichtlich der tarifarischen Behandlung von Getreide und Mehl zu treffen.

2. Nothstandstarife.

In Fällen eines Nothstandes und aussergewöhnlicher Theuerung von Lebensmitteln für Menschen und Nutzthiere in den im Reichsrathe vertretenen Königreichen und Ländern ist der Eisenbahnminister berechtigt, nach Erforderniss die einschlägigen Frachtpreise herabzumindern.

3. Leistungen für die Postanstalt.

Die Concessionäre sind verpflichtet, die Post und die Postbediensteten mit allen fahrplanmässigen Personen- und gemischten Zügen zu befördern.

Für diese, sowie für sonstige Leistungen zu Zwecken der Postanstalt können die Concessionäre ein angemessenes, im Wege der Vereinbarung festzustellendes Entgelt in Anspruch nehmen.

Die Feststellung der Fahrpläne der zur Postbeförderung benützten Züge hat nach den jeweilig bestehenden Vorschriften mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde zu erfolgen.

Sollten für die Ausübung des Postdienstes in den Stationen besondere Localitäten erforderlich werden, so wird eine besondere Vereinbarung bezüglich der in Form eines Miethzinses zu leistenden Entschädigung für die Benützung dieser von den Concessionären beizustellenden Räumlichkeiten zu treffen sein.

Die innere Einrichtung, Reinigung, Beleuchtung und Beheizung dieser Räumlichkeiten obliegt der Postverwaltung.

Correspondenzen, welche in Beziehung auf die Verwaltung der Eisenbahn zwischen der Direction oder dem Vorstande der Eisenbahnunternehmung und ihren untergeordneten Organen oder von diesen unter einander geführt werden, dürfen durch die Bediensteten der Bahnanstalt befördert werden.

4. Leistungen für die Staatstelegraphenanstalt.

Die Concessionäre übernehmen die Verpflichtung, die für den Bahnbetrieb und die Signalisirung erforderlichen Telegraphenleitungen auf eigene Kosten entweder nach Anordnung oder durch Vermittlung der Staatstelegraphenanstalt herzustellen, einzurichten und zu erhalten, und diese Telegraphenleitungen gegen eine zu vereinbarende billige Entschädigung auch für Staats- und Privatcorrespondenz verwenden zu lassen.

Der Staatsverwaltung steht es frei, selbstständige Leitungen auf dem von den Concessionären eingelösten oder sonst für Bahnzwecke benützten Grund und Boden ohne jede Vergütung oder Entschädigung anzulegen und im Falle der Anlegung einer selbstständigen Bahnbetriebsleitung diese Drähte der Staatstelegraphen an den Stützpunkten dieser Leitung anzubringen.

Zur Beaufsichtigung und Instandhaltung solcher Staatslinien, insoweit diese letztere nicht besondere Fachkenntnisse erfordert, haben die Concessionäre durch das Bahnpersonal unentgeltlich mitzuwirken.

Die Concessionäre sind ferner verpflichtet, auf der concessionirten Bahn die Materialien und Requisiten der Staatstelegraphenanstalt nach den für Militärtransporte giltigen Tarifsätzen zu befördern, in den Stationen unentgeltlich zu lagern und zu verwahren.

Die Concessionäre sind schliesslich verpflichtet, sich bezüglich der concessionirten Bahn auch der in Aussicht genommenen, im Verordnungswege durchzuführenden Regelung der Beziehungen der Staatstelegraphenanstalt zu den Localbahnen zu unterwerfen.

5. Unentgeltliche Beförderung von Staatsbediensteten bei Dienstreisen.

Staatsbeamte, Angestellte und Diener, welche im Auftrage der die Aufsicht über die Verwaltung und den Betrieb der Eisenbahnen führenden Behörden oder zur Wahrung der Interessen des Staates in Folge der Concession oder aus Gefällsrücksichten die Eisenbahn benützen und sich mit den vom k. k. Eisenbahnministerium zum Zwecke ihrer Legitimation auszustellenden amtlichen Certificaten ausweisen, müssen sammt ihrem Reisegepäcke unentgeltlich befördert werden.

6. Beförderung der Civilwachkörper.

Für die Beförderung der Civilwachkörper (Sicherheitswache, Finanzwache etc.) haben die für Militärtransporte geltenden ermässigten Tarifsätze analoge Anwendung zu finden.

7. Beförderung von Schüblingen und Sträflingen.

Schüblinge, Sträflinge und sonstige auf öffentliche Kosten zwangsweise zur Beförderung gelangende Personen, sowie deren Escorte, letztere auch auf der Rückfahrt, sind zu der hiefür jeweilig bei den k. k. Staatsbahnen geltenden ermässigten Fahrgebühr zu befördern.

Für derlei Transporte, welche stets in abgesonderten Coupés untergebracht werden müssen, sind mit den competenten Behörden bestimmte Tage und Züge zu vereinbaren.

8. Sendungen für Zwecke der Staats-Pferdezuchtanstalten.

Die für Zwecke der Staats-Pferdezuchtanstalten veranlassten Sendungen und deren Begleitung geniessen, insoweit hiefür nicht besondere Begünstigungen festgesetzt sind, die für Militärtransporte geltenden ermässigten Tarifsätze.

9. Gesetzliche Regelung der Tarife und öffentlichen Leistungen.

Die Regelung der Personen- nnd Frachtentarife (Z. 1 und 2), sowie der Leistungen für öffentliche Zwecke (Z. 3 bis 8) bleibt der Gesetzgebung jederzeit vorbehalten. Einer solchen Regelung haben die Concessionäre sich zu unterwerfen.

Wien, am 22. April 1896.

Der k. k. Eisenbahnminister:

Guttenberg m. p.

Verordnung des Finanzministeriums vom 20. Mai 1896, womit für den Monat Juni 1896 das Aufgeld bestimmt wird, welches bei Verwendung von Silber zur Zahlung der Zollgebühren zu entrichten ist.

Mit Bezug auf Artikel XIV des Gesetzes vom 25. Mai 1882, R.-G.-Bl. Nr. 47, wird im Vernehmen mit dem kgl. ungarischen Finanzministerium für den Geltungsbereich des erwähnten Gesetzes und für den Monat Juni 1896 festgesetzt, dass in denjenigen Fällen, in welchen bei Zahlung von Zöllen und Nebengebühren, dann bei Sicherstellung von Zöllen statt des Goldes Silbermünzen zur Verwendung kommen, ein Aufgeld von $19^1/_2$ pCt. in Silber zu entrichten ist.

Biliński m. p.

Kundmachung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 16. Mai 1896, Z. 3966/I, betreffend die Erstreckung des concessionsmässigen Bauvollendungstermines für die Localbahn Schwarzenau-Zwettl.

Auf Grund Allerhöchster Ermächtigung wurde der im § 8 der Allerhöchsten Concessionsurkunde vom 22. October 1894, R.-G.-Bl. Nr. 218, für den 22. April 1896 festgesetzte Bauvollendungstermin der Localbahn Schwarzenau-Zwettl bis 30. Juni 1896 verlängert.

Guttenberg m. p.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von der Station Krems der k. k Staatsbahnen nach Guttenbrunn mit einer Abzweigung nach Gföhl.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem niederösterreichischen Landesausschusse die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine schmalspurige Localbahn von der Station Krems der k. k. Staatsbahnen über Ottenschlag nach Guttenbrunn mit einer Abzweigung nach Gföhl im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Wien, am 28. April 1896. Z. 2706/I.

Verlängerung der Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von Sedlitz nach Deutsch-Zlatnik.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat die dem Leopold Grafen Thun-Hohenstein in Stephan im Vereine mit Victor Noback, Eisenbahnbau-Unternehmer in Prag, mit dem Erlasse des k. k. Handelsministeriums vom 6. April 1895, Z. 70.402 ex 1894 (Verordnungs-Blatt Nr. 47 vom 23. April 1895), ertheilte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von der Haltestelle Sedlitz nach Deutsch-Zlatnik auf die Dauer eines Jahres verlängert.

Wien, am 24. April 1896. Z. 3089/I.

Verlängerung der Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Kleinbahn von der Kirnitz-Schenke bis zum Curorte Rainwiese.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat die dem Obmanne des Executivcomité Robert Manzer in Tetschen im Vereine mit Dr. H. Klaus in Tetschen mit dem Erlasse des k. k. Handelsministeriums vom 2. December 1895, Z. 64.979 (Verordnungs-Blatt Nr. 145 vom 14. December 1895), ertheilte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine schmalspurige, mit Motorwagen zu betreibende Kleinbahn von der Kirnitz-Schenke bis zum Curorte Rainwiese bei Tetschen auf weitere sechs Monate verlängert.

Wien, am 24. April 1896. Z. 3556/I.

Verlängerung der Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine eventuell als Zahnrad- oder als Drahtseilbahn auszuführende Kleinbahn von Bregenz auf die Höhe des Pfänderberges.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat die dem Josef Ed. Bierenz in Wien mit dem Erlasse des k. k. Handelsministeriums vom 7. October 1895, Z. 55.359 (Verordnungs-Blatt Nr. 125 vom 24. October 1895), ertheilte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine eventuell als Zahnrad- oder als Drahtseilbahn auszuführende Kleinbahn von Bregenz auf die Höhe des Pfänderberges auf weitere sechs Monate verlängert.

Wien, am 24. April 1896. Z. 3699/I.

Inland.

Parlamentarisches.

Die in der 494. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 13. Mai übermittelte Regierungsvorlage, betreffend die im Jahre 1896 sicherzustellenden Bahnen niederer Ordnung, lautet:

Mit Zustimmung beider Häuser des Reichsrathes finde Ich anzuordnen, wie folgt:

Artikel I.

Die Regierung wird ermächtigt, unter den Bedingungen dieses Gesetzes die Ausführung der nachstehenden Bahnen niederer Ordnung sicherzustellen, und zwar:

1. von der Station Deutschbrod der Oesterr. Nordwestbahn über Přibislau nach Saar;
2. von der Station Skuč der Oesterr. Nordwestbahn über Krouna und Wüst-Kamenitz nach Polička zum Anschlusse an die den Gegenstand der Concessionsurkunde vom 10. September 1894, R.-G.-Bl. Nr. 207, bildende Localbahn Zwittau-Polička;
3. von der Station Prachatitz der Localbahn Wodňan-Prachatitz über Ober-Haid nach Wallern;
4. von der Station Winterberg der Localbahn Strakonitz-Winterberg über Eleonorenhain nach Wallern;
5. von der Station Gstadt der den Gegenstand der Concessionsurkunde vom 22. October 1894, R.-G.-Bl. Nr. 219, bildenden Ybbthalbahn nach Ybbsitz;
6. von der Station Wolframs der Staatsbahnlinie Iglau—Cerekwe über Triesch nach Teltsch;
7. von der Station Mauthausen der Staatsbahnlinie St. Valentin—Gaisbach-Wartberg über Schwertberg und Perg nach Grein;
8. von der Station Bregenz über Kennelbach und Andelsbuch nach Bezau (Bregenzerwaldbahn);
9. von der Station Görz der Südbahnlinie Nabresina—Cormons durch das Wippachthal nach Haidenschaft;
10. von einem geeigneten Punkte der Südbahnlinie Wien—Triest bei Laibach nach Oberlaibach;
11. von der Station Treibach-Althofen der Staatbahnlinie St. Michael—Glandorf durch das Gurkthal nach Klein-Glödnitz (Gurkthalbahn);

12. von der Station Hinter-Třebaň der Staatsbahnlinie Prag—Pilsen über Hostomitz nach Lochowitz zum Anschlusse an die Staatsbahnlinie Rakonitz—Zditz;
13. von der Station Blatna der projectirten Localbahn Březnitz-Strakonitz über Schlüsselburg und Kassejowitz nach Nepomuk zum Anschlusse an die Staatsbahnlinie Gmünd—Eger;
14. von einem geeigneten Punkte der Staatsbahnlinie Protiwin—Zditz nächst Březnitz nach Rožmital;
15. von der Station Karlsbad der ausschliesslich privilegirten Buschtěhrader Eisenbahn über Lichtenstadt nach Merkelsgrün;
16. von der Station Ober-Grafendorf der projectirten Localbahn St. Pölten—Kirchberg a. d. Pielach über Kilb nach Mank;
17. von der Station Jenbach der Südbahnlinie Wörgl—Innsbruck über Zell am Ziller nach Mairhofen (Zillerthalbahn);
18. von der Station Grulich der Staatsbahnlinie Sternberg—Grulich (Lichtenau) über Rothwasser nach Schildberg;
19. von der Station Bärn-Andersdorf der Staatsbahnlinie Olmütz—Jägerndorf nach Hof;
20. von einem geeigneten Punkte der Staatsbahnlinie Jägerndorf—Hennersdorf nächst der Station Olbersdorf über Rosswald nach Hotzenplotz;
21. von der Station Barzdorf der im Baue befindlichen Staatsbahnlinie Lindewiese—Barzdorf nach Jauernig;
22. von der Station Haugsdorf der vorbezeichneten Staatsbahnlinie nach Weidenau.

Artikel II.

Die im Artikel I bezeichneten Eisenbahnen sind, mit Ausnahme der in Z. 9 angeführten Linie Görz—Haidenschaft, welche ihren Richtungs- und Neigungsverhältnissen nach als Hauptbahn anzulegen ist, als Localbahnen auszuführen, und zwar sind die Linien Gstadt—Ybbsitz (Z. 5), Bregenz—Bezau (Z. 8), Treibach—Klein-Glödnitz (Z. 11), Ober-Grafendorf—Mank (Z. 16), Bärn—Hof (Z. 19) und Olbersdorf—Hotzenplotz (Z. 20) schmalspurig, die übrigen Linien aber normalspurig herzustellen.

Die in Z. 17 bezeichnete Localbahn Jenbach—Mairhofen kann in dem Falle als Schmalspurbahn ausgeführt werden, wenn dies behufs Erleichterung der finanziellen Sicherstellung dieses Bahnbaues von der Regierung als zweckmässig anerkannt werden sollte.

Es bleibt der Regierung vorbehalten, die in Gemässheit der Bestimmungen des Gesetzes vom 31. December 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, im administrativen Wege für Bahnen niederer Ordnung zulässigen Begünstigungen und Erleichterungen nach Erforderniss den im Vorstehenden angeführten Eisenbahnen zuzugestehen.

Die Concessionsdauer ist mit höchstens 90 Jahren, vom Tage der Concessionsertheilung an gerechnet, zu bemessen.

Artikel III.

Für die im Artikel I, ZZ. 1 bis 11, bezeichneten Eisenbahnen kann bei Ertheilung der Concession vom Staate auf die Dauer von 76 Jahren, vom Tage der Concessionsertheilung an gerechnet, die Garantie eines jährlichen Reinerträgnisses gewährt werden, welches dem Erfordernisse für die vier Percent nicht überschreitende Verzinsung und die Tilgungsquote der zum Zwecke der Geldbeschaffung für obige Bahnen aufzunehmenden Anlehen in den unten folgenden Maximalbeträgen entspricht, so zwar, dass wenn die jährlichen Reinerträgnisse der vorgenannten Bahnen die für dieselben garantirten Beträge nicht erreichen sollten, das Fehlende von der Staatsverwaltung zu ergänzen sein wird.

Das vom Staate für die obigen Bahnen garantirte jährliche Reinerträgniss wird entsprechend den obigen Anlehen bei den einzelnen Eisenbahnen mit nachstehenden Maximalbeträgen festgesetzt:

	Maximalbetrag in Gulden österr. Währ. Noten	
	des Anlehens	der Staatsgarantie
Deutschbrod—Saar	1,388.000	58.900
Skuč—Polička	970.000	41.200
Prachatitz—Wallern	837.000	35.600
Winterberg—Wallern	1,190.000	50.500
Gstadt—Ybbsitz	264.000	11.200
Wolframs—Teltsch	1,000.000	42.500
Mauthausen—Grein	1,200.000	51.000
Bregenz—Bezau	1,386.000	58.800
Görz—Haidenschaft	1,516.000	64.500
Laibach—Oberlaibach	400.000	17.000
Treibach—Kl.-Glödnitz	653.000	27 800

Artikel IV.

In Absicht auf die thunlichst anzustrebende Uebernahme und Durchführung der Concession zum Baue und Betriebe der im Artikel I, ZZ. 1 bis 5, angeführten Bahnlinien durch die Unternehmungen der anschliessenden, gleichfalls im Genusse einer staatlichen Reinertragsgarantie stehenden Localbahnen, wie auch zum Zwecke der Fusionirung derartiger Unternehmungen mit einander kann Seitens der Regierung für die sohin als ein einheitliches Ganzes zu behandelnden Bahnlinien die Garantie eines jährlichen Gesammtreinertrages gewährt werden, welche der Summe der für jede einzelne der vereinigten Bahnlinien staatlich gewährleisteten Reinerträgnisse entspricht.

Artikel V.

Die Zusicherung der im Artikel III bezeichneten Staatsgarantie ist an die Bedingung geknüpft, dass von den betheiligten Königreichen und Ländern aus Landesmitteln und von den Interessenten zusammen oder von einem dieser Theile allein mindestens die nachstehenden Beiträge zu den Kosten der Ausführung dieser Bahnlinien geleistet werden:

Deutschbrod—Saar	400.000 fl.
Skuč—Polička	500 000 „
Prachatitz—Wallern	300.000 „
Winterberg—Wallern	400.000 „
Gstadt—Ybbsitz	56.000 „
Wolframs—Teltsch	300.000 „
Mauthausen—Grein	220.000 „
Bregenz—Bezau	440.000 „
Görz—Haidenschaft	150.000 „
Laibach—Oberlaibach	50.000 „
Treibach—Kl.-Glödnitz	200.000 „

Die im Vorstehenden festgesetzten Beitragsleistungen sind in Stammactien der für jede der betreffenden Eisenbahnen zu bildenden Actiengesellschaften oder — sofern einer der im Artikel IV vorgesehenen Fälle eintreten sollte — in Actien der ebenda bezeichneten Gesellschaften zu refundiren, wobei für diese zum vollen Nennwerthe zu berechnenden Titres Intercalarzinsen während der Bauzeit (Artikel XII) nicht zu bezahlen sind.

Die Zeichnung und die rechtzeitige Einzahlung der sämmtlichen hienach von den Interessenten zu übernehmenden Actien ist unter den von der Staatsverwaltung vorzuschreibenden Modalitäten noch vor der Concessionsertheilung sicherzustellen.

Artikel VI.

Die Regierung wird ermächtigt, eine verhältnissmässige Herabminderung der im vorstehenden Artikel bedungenen Beitragsleistungen zu Gunsten der Interessenten insofern und insoweit zuzugestehen, als in Folge der fortschreitenden Vorbereitung oder bei der Durchführung des Baues der obigen Localbahnen nach dem Ermessen der Regierung Ersparnisse an den veranschlagten Baukosten mit Grund gewärtigt werden können

In gleicher Weise kann Seitens der Regierung unter der obigen Voraussetzung eine Herabminderung der in den Artikeln IV der Gesetze vom 22. Juni 1894, R.-G.-Bl. Nr. 129, und vom 19. Juni 1895, R.-G.-Bl. Nr. 83, bedungenen Beitragsleistungen der Interessenten zu den Ausführungskosten der dort angeführten Bahnlinien zugestanden werden, sofern die betreffenden Bahnlinien sich nicht etwa schon im Betriebe befinden.

Artikel VII.

Bei Ausführung der Artikel III und IV haben die Anordnungen im Artikel IV des Gesetzes vom 26. December 1893, R.-G.-Bl. Nr. 33 ex 1894, betreffend die Herstellung der Ybbsthalbahn, mit der Abänderung Anwendung zu finden, dass die Couponstempelgebühren in die Betriebsrechnung als Ausgabspost eingestellt werden dürfen.

Ebenso dürfen auch allfällige, für die aufzunehmenden Darlehen zu bezahlende Regiebeiträge, sowie etwaige an das darleihende Finanzinstitut zu leistende Rückersätze für Steuern und Gebühren in die Betriebsrechnung der im Artikel I, ZZ. 1 bis 11, angeführten Bahnen als Ausgabspost eingestellt werden.

Artikel VIII.

In Ansehung der im Artikel I, ZZ. 12 bis 17, bezeichneten Localbahnen wird die Regierung ermächtigt, bei Ertheilung der Concession Stammactien der für diese Bahnen zu bildenden Actiengesellschaften oder, im Falle der Durchführung dieser Bahnen durch die Actiengesellschaften der Anschlussbahnen, Stammactien dieser letzteren Gesellschaften in den nachstehenden Maximalbeträgen zu übernehmen, und zwar:

Hinter-Třebaň—Lochowitz	160.000 fl.
Blatna—Nepomuk	22.000 „

Březnitz—Rožmital . . . . 32.000 fl.
Karlsbad—Merkelsgrün . . . . 40.000 „
Ober-Grafendorf—Mank . . . . 80.000 „
Jenbach—Mairhofen . . . . 150.000 „

Artikel IX.

Die Betheiligung des Staatsschatzes an der Capitalsbeschaffung für die im Artikel VIII genannten Localbahnen wird an die Bedingungen geknüpft, dass

1. die Beschaffung des restlichen Baucapitals dieser Localbahnen, soweit dasselbe nicht von den betheiligten Gemeinden, Bezirken und Privatinteressenten durch Uebernahme von Stammactien zum vollen Nennwerthe aufgebracht wird, eventuell unter finanzieller Mitwirkung der betheiligten Königreiche und Länder ohne weitere Belastung des Staates sichergestellt werde;

2. den vom Staate zu übernehmenden Stammactien, bezüglich welcher eine statutenmässige Beschränkung des Stimmrechtes auf eine Maximalstimmenzahl oder gegenüber den Besitzern von eventuell auszugebenden Prioritätsactien nicht stattfinden darf, gleiche Rechte mit den übrigen Stammactien eingeräumt werden, und

3. die Dividende, welche den eventuell auszugebenden Prioritätsactien gebührt, bevor für die Stammactien der Anspruch auf einen Dividendenbezug eintritt, nicht höher als mit vier Percent bemessen werde.

Artikel X.

Die Einzahlungen auf die vom Staate nach Artikel VIII zu übernehmenden Stammactien haben nach Massgabe des Erfordernisses für den Bau der Localbahnen, jedoch erst in jenem Zeitpunkte zu erfolgen, wenn nach dem Ermessen der Regierung und nach den von derselben zu prüfenden Nachweisungen die Einhaltung der concessionsmässigen Bautermine und die Aufbringung der erforderlichen Baucapitalien ohne weitere Belastung des Staatsschatzes als gesichert anzusehen ist.

Die Zahlungen des Staates haben gegen ungestempelte Empfangsbestätigungen zu erfolgen, und ist dafür Sorge zu tragen, dass die gezahlten Beträge nur zum Zwecke des Baues und der Ausrüstung der bezeichneten Bahnen verwendet werden.

Artikel XI.

Die Regierung wird ermächtigt, behufs Bedeckung des Erfordernisses für die Einzahlung auf die nach Artikel VIII vom Staate zu übernehmenden Stammactien unter den bestmöglichen Bedingungen Darlehen aufzunehmen, welche mit jährlich höchstens vier Percent zu verzinsen und innerhalb längstens 75 Jahren zurückzuzahlen sind.

Artikel XII.

Der Bau der im Artikel I, ZZ. 1 bis 17, bezeichneten Localbahnen muss binnen zwei Jahren, vom Tage der Concessionsertheilung an gerechnet, ausgeführt werden, und sind die fertigen Bahnen bis zu den angegebenen Zeitpunkten dem öffentlichen Verkehre zu übergeben.

Für die Erfüllung dieser Verpflichtung haben die Concessionäre der Staatsverwaltung in der von ihr zu bestimmenden Art und Weise entsprechende Caution zu leisten, welche im Falle der Nichterfüllung der obigen Verpflichtung als verfallen zu erklären ist.

Artikel XIII.

Die Vergebung des Baues und der Lieferungen bezüglich der im Artikel I, ZZ. 1 bis 11, bezeichneten Localbahnen hat auf Grund des unter entsprechender Einflussnahme der Staatsorgane aufzustellenden Detailprojectes und Kostenvoranschlages unter unmittelbarer Ingerenz der Regierung und thunlichst nach den bei Staatseisenbahnbauten üblichen Bedingnissen stattzufinden.

Die Bauarbeiten sind abgesondert von der Geldbeschaffung zu vergeben.

Die Bewerthung der gegen Uebernahme von Stammactien sicherzustellenden Materiallieferungen, Grundabtretungen und sonstigen Leistungen hat im Einvernehmen zwischen Staat und Interessenten und bei dessen Abgang durch freiwillige gerichtliche Schätzung stattzufinden.

Die Aufstellung des Detailprojectes und Kostenvoranschlages, sowie die Vergebung des Baues und der Lieferungen der im Artikel I, ZZ. 12 bis 17, bezeichneten Localbahnen hat im Einvernehmen mit den Landesausschüssen der betreffenden Königreiche und Länder unter Ingerenz der Regierung und thunlichst nach den bei Staatseisenbauten üblichen Bedingnissen stattzufinden.

Artikel XIV.

Der Betrieb der im Artikel I, ZZ. 1 bis 17, bezeichneten Localbahnen soll, sofern nicht hinsichtlich der Betriebsführung auf den in ZZ. 9, 10, dann 12 bis 17 angeführten Localbahnen eine anderweitige Vereinbarung mit den betreffenden Landesausschüssen getroffen wird, während der ganzen Concessionsdauer vom Staate für Rechnung der Concessionäre geführt werden, und werden der Staatseisenbahn-Verwaltung die aus Anlass dieser Betriebsführung effectiv erwachsenden, eventuell mit einem Pauschalbetrage festzusetzenden Kosten durch die Concessionäre zu vergüten sein.

Hiebei soll bezüglich der nach dem Artikel III auf Grund einer Garantiezusicherung des Staates sicherzustellenden Localbahnen der die Betriebsführung auf diesen Bahnen übernehmenden Staatseisenbahn-Verwaltung, insolange die Staatsgarantie thatsächlich in Anspruch genommen wird oder vom Staate geleistete Garantievorschüsse noch aushaften, die Einrichtung des Betriebes und die Festsetzung der Tarife unter Berücksichtigung der jeweilig bestehenden Verkehrsbedürfnisse nach freiem Ermessen vorbehalten bleiben.

Artikel XV.

Die Regierung wird ermächtigt, die im Artikel I, ZZ. 18 bis 22, bezeichneten Localbahnen auf Staatskosten auszuführen und hiebei die nachstehenden Gesammtkostenbeträge, welche als Maximalbeträge zu gelten haben, aufzuwenden:

Grulich—Schildberg . . . . 780.000 fl.
Bärn—Hof . . . . 375.000 „
Olbersdorf—Hotzenplotz . . . . 660.000 „
Barzdorf—Jauernig . . . . 246.000 „
Haugsdorf—Weidenau . . . . 227.000 „

Die Ausführung der obigen Localbahnen wird an die Bedingung geknüpft, dass von den betheiligten Königreichen und Ländern und von den Interessenten zusammen die nachstehenden Beiträge zu den Baukosten à fonds perdu geleistet werden:

Grulich—Schildberg . . . . 200.000 fl.
Bärn—Hof . . . . 67.000 „
Olbersdorf—Hotzenplotz . . . . 287.000 „
Barzdorf—Jauernig . . . . 50.000 „
Haugsdorf—Weidenau . . . . 45.000 „

Artikel XVI.

Die Kosten für die im Artikel XV bezeichneten Localbahnen sind aus den nach Artikel III der Gesetze vom 11. December 1894, R.-G.-Bl. Nr. 229, und vom 27. December 1893, R.-G.-Bl. Nr. 199, gebildeten Investitionsfonds, und zwar für die Linie Grulich—Schildberg aus dem Investitionsfonds der Mährischen Grenzbahn, für die Linien Bärn—Hof und Olbersdorf—Hotzenplotz aus dem Investitionsfonds der Mährisch-schlesischen Centralbahn und für die Linien Barzdorf—Jauernig und Haugsdorf—Weidenau aus dem Investitionsfonds der Linien der Oesterreichischen Localeisenbahn-Gesellschaft zu bedecken.

In Ansehung der hienach herzustellenden Eisenbahnen wird die Befreiung von den Stempeln und Gebühren für alle Verträge, Eingaben und Urkunden zum Zwecke der Grundeinlösung, des Baues und der Instruirung der Bahn, sowie von der bei der Grundeinlösung auflaufenden Uebertragungsgebühr gewährt.

Artikel XVII.

Die im Artikel XV bezeichneten Eisenbahnen sind von der Staatsverwaltung in eigener Regie zu betreiben, und darf die Uebertragung des Betriebes an einen Privaten oder an eine Gesellschaft nur auf Grundlage eines hierüber zu erlassenden Gesetzes erfolgen.

Artikel XVIII.

Die Regierung wird ermächtigt, statt der im Artikel V und VIII des Gesetzes vom 22. Juni 1894, R.-G.-Bl. Nr. 129, betreffend die im Jahre 1894 sicherzustellenden Localbahnen, vorgesehenen Betheiligung des Staates an der Capitalbeschaffung für die Eisenbahnen Zeltweg-Wolfsberg und Unter-Drauburg—Wöllan zu Gunsten dieser beiden Bahnlinien unter den im Artikel III des gegenwärtigen Gesetzes festgesetzten Modalitäten und Bedingungen die staatliche Garantie für ein jährliches Reinerträgniss von 272.000 fl. österreichischer Währung Noten, entsprechend dem Erfordernisse für die höchstens vierpercentige Verzinsung und die Tilgungsquote eines Anlehens im Maximalbetrage von 6,400.000 fl. österreichischer Währung Noten, zuzusichern, wenn von den Herzogthümern Steiermark und Kärnten aus Landesmitteln und von den Localinteressenten zusammen mindestens der Betrag von 1,000.000 fl. österreichischer Währung in Stammactien der für die beiden obigen Bahnen zu bildenden einheitlichen Actiengesellschaft zum vollen Nennwerthe übernommen wird.

Hiebei haben die im Artikel V, zweiter und dritter Absatz, dann in den Artikeln VII, XII, XIII, erster bis dritter Absatz, und im Artikel XIV dieses Gesetzes enthaltenen Bestimmungen mit der Massgabe sinngemässe Anwendung zu finden, dass die

beiden obigen Bahnlinien unter thunlichster Bedachtnahme auf deren spätere Ausgestaltung zu Hauptbahnen zweiten Ranges anzulegen und binnen längstens zwei und einem halben Jahre, vom Tage der Concessionsertheilung an gerechnet, im Baue zu vollenden sind.

Artikel XIX.

In theilweiser Abänderung der Anordnungen im Artikel IV des Gesetzes vom 22. Juni 1894, R.-G.-Bl. Nr. 137, wird bestimmt, dass die nach diesem Gesetze als Schmalspurbahn auszuführende, einen Gegenstand der Concessionsurkunde vom 25. September 1895, R.-G.-Bl. Nr. 161, bildende Localbahn Nepołokoutz—Wiżnitz als normalspurige Localbahn herzustellen ist.

Artikel XX.

Die Regierung wird ermächtigt, das Detailproject für eine als Hauptbahn zweiten Ranges herzustellende Eisenbahnverbindung von der Station Przeworsk der Staatsbahnlinie Krakau—Lemberg nach Rozwadów auf Staatskosten aufstellen zu lassen.

Zu diesem Zwecke wird der Regierung für das laufende Jahr ein Specialcredit von 15.000 fl. als ausserordentliches Erforderniss mit der Verwendungsdauer bis Ende des Jahres 1897 bewilligt.

Artikel XXI.

Mit dem Vollzuge dieses Gesetzes, welches mit dem Tage seiner Kundmachung in Wirksamkeit tritt, sind Mein Eisenbahnminister und Mein Finanzminister betraut.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Eisenbahnbauten. (Stand derselben mit Ende des Monates März 1896.) Zu den mit Ende des Monates Februar in Bauausführung gestandenen Eisenbahnen in der ausgewiesenen Ausdehnung von 696·500 km sind im Verlaufe des Monates März durch den Baubeginn des Loses 2a 0·400 km und des Loses 2c der Gürtellinie der Wiener Stadtbahn 0·530 km, ferner durch den Baubeginn der Theilstrecke Pladen—Protiwitz—Luditz mit Abzweigung von Protiwitz nach Buchau der Localbahn Rakonitz-Petschau 42·400 km und durch den Baubeginn der Localbahn Zell am See-Krimml (Pinzgauer Bahn) 52·100 km zugewachsen. Fertiggestellt und dem Betriebe übergeben wurde die Theilstrecke Podĕbradgasse—Vysočan (Nova Balabenka) der elektrischen Strassenbahn Prag—Vysočan mit 2·200 km. Es verblieben somit am Schlusse des Monates März 789·730 km Eisenbahnen in Bauausführung, wovon 212·660 km auf Staatsbahnen, 22·220 km auf die Wiener Stadtbahn und 554·850 km auf Localbahnen entfallen. Die Bauvollendung war in dem bezeichneten Monate entgegengereift die Valsuganabahn (seither eröffnet); die Fertigstellung ist in nächster Zeit zu erwarten, und zwar bei der Localbahn Schwarzenau-Zwettl, bei der Localbahn Stramberg-Wernsdorf und bei dem restlichen Theil der Localbahn Salzburg-Lamprechtshausen. Die Zahl der im Monate März beim Eisenbahnbaue beschäftigt gewesenen Arbeiter hat bereits die Höhe von 9331 erreicht (gegen 5038 im Vormonate), i. e. 12 Arbeiter pro Kilometer. (Vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 39 vom 9. April.)

K. k. Oesterr. Staatsbahnen. (Linie Krakau—Stryj: Herstellung von Hand-, bezw. Zugschranken: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Lemberg hat die politische Begehung für das Project, betreffend die Herstellung von Hand-, bezw. Zugschranken auf der Strecke Skawina—Podgorze auf den 27. Mai, 10 Uhr Vormittags, am Bahnhofe Skawina anberaumt. Als Leiter der Commission wurde der k. k. Statthaltereirath Leopold Morawetz bestimmt. [G.-I.-Z. 9157.]

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Linie Kojetein—Bielitz: Vergrösserung und Umgestaltung der Station Wall.-Meseritsch: Politische Begehung und Enteignungsverhandlung.) Die k. k. Statthalterei in Brünn hat die politische Begehung und Enteignungsverhandlung anlässlich des Projectes, betreffend die Vergrösserung und Umgestaltung des Aufnahmsgebäudes und des Magazines, sowie für die sich hieraus ergebende Erweiterung der Laderampe in der Station Wall.-Meseritsch, für den 28. Mai anberaumt. Als Leiter der Commission wurde der k. k. Bezirkscommissär Martin Fric bestimmt. [G.-I.-Z. 9110.]

Schneebergbahn. (Oberbaunormalien.) Der von der Eisenbahnbau- und Betriebsunternehmung Leo Arnoldi vorgelegte Detailplan für eine Flussstahlkreuzung der Zahnstangenweichen der Schneebergbahn wurde genehmigt. [E.-M.-Z. 3610.]

Oesterr. Nordwestbahn. (Linien Wien—Tetschen und Prag—Mittelwalde: Herstellung von Sicherungsanlagen in mehreren Stationen.) In den Stationen Okřiško und Goltsch-Jenikau der Linie Wien—Tetschen, dann in den Stationen Celakowitz und Chwala-Počernitz der Linie Prag—Mittelwalde gelangen Sicherungsanlagen zur Ausführung. [24. April, E.-M.-Z. 2163/I.]

Südnorddeutsche Verbindungsbahn. (Linie Josefstadt—Seidenberg: Aufstellung eines Wagenkastens in Reichenberg.) In der Station Reichenberg wurde ein Wagenkasten mit der Bestimmung aufgestellt, in demselben die mit den Zügen ankommenden, etwa mit ansteckenden Krankheiten behafteten Reisenden jeweilig zu interniren. [5. Mai, E.-M.-Z. 3318/I.]

Südbahn-Gesellschaft. (Linie Marburg—Franzensfeste: Vergrösserung des Aufnahmsgebäudes in Velden am Wörthersee.) Dem Projecte für die Herstellung eines Anbaues an das Aufnahmsgebäude in der Station Velden am Wörthersee wurde der Bauconsens ertheilt. [7. Mai, E.-M.-Z. 4507/I.]

Leoben-Vordernberger Bahn (im Betriebe der Südbahn). (Einbau einer Brückenwaage in Donawitz.) In der Station Donawitz wird in das zu den Coaksmagazinen der Oesterr.-Alpinen Montangesellschaft führende normalspurige Geleise eine Brückenwaage eingebaut. [29. April, E.-M.-Z. 3209/I.]

Localbahn Mšeno — Unter-Četno. (Theilstrecke km 9·1—10·0: Bauconsens.) Auf Grund des anstandslosen Ergebnisses der am 23. März stattgefundenen politischen Begehung und Enteignungsverhandlung rücksichtlich der Theilstrecke von km 9·1—10·0 der Localbahn Mšeno—Unter-Četno wurde Seitens der k. k. Statthalterei in Prag im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums der Bauconsens mit dem Bemerken ertheilt, dass derselbe erst nach Ertheilung der Allerhöchsten Concession in Kraft tritt. [E.-M.-Z. 4584.]

Kleinbahn Teplitz-Eichwald. (Bahnabzweigung: Politische Begehung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Teplitz hat die politische Begehung betreffend das Project für zwei Abzweigungen von der bestehenden elektrischen Kleinbahn Teplitz-Eichwald innerhalb des Stadtgebietes von Teplitz-Schönau auf den 27. Mai anberaumt. [E.-M.-Z. 4523.]

Localbahn Schlackenwerth-Joachimsthal. (Bauherstellungen.) Die vom Landesausschusse in Prag vorgelegten Projecte für das Aufnahmsgebäude und eine Locomotivremise in Joachimsthal, dann für die Wartehallen in den Haltestellen Schlackenwerth, Unterbrand und Oberbrand der Localbahn Schlackenwerth-Joachimsthal wurden zur Ausführung genehmigt. [E.-M.-Z. 3974.]

Prager Tramway. (Geleiseherstellung.) Das von der Prager Tramway vorgelegte Project für die Herstellung eines Doppelgeleises auf den Tramwaystrecken

a) Graben—Obstgasse (durch die Obstgasse),

b) Graben—Wenzelsplatz (auf dem Wenzelsplatze)

wurde gut geheissen und an die k. k. Statthalterei in Prag zur Abhaltung der politischen Begehung mit der Ermächtigung übermittelt, bei anstandslosem Commissionsergebnisse den Bauconsens im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums zu ertheilen. [E.-M.-Z. 4075.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. (Einstellung von drei Schlafwagen.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die in Vorlage gebrachten Typenpläne für einen Schlafwagen mit zwei vierrädrigen Drehgestellen, nach welcher Type die Wagen Nr. 216 und 219 der internationalen Schlafwagen-Gesellschaft für den Dienst auf der Linie Wien St.E.G.—Prag und Karlsbad ab 1. Mai in Verwendung kommen sollen, mit dem Beifügen genehmigt, dass diese Wagen mit der D-Sicherheitskuppel und den Kupplerhandgriffen auszurüsten sind. Des Weiteren wurde die Verwendung des dreiachsigen Schlafwagens Nr. 28, dessen Type der Kaiser Ferdinands-Nordbahn mit Erlass des Handelsministeriums vom 28. October 1895, Z. 53.639, genehmigt wurde, zu Reservezwecken auf der vorgenannten Linie gleichfalls genehmigt. [Z. 4046/I.]

Zusammenstellung

der im Monate April 1896 bei den Zügen mit Personenbeförderung in den Endstationen vorgekommenen Verspätungen.

Bezeichnung der Bahnen	In Verkehr gesetzte Züge				Verspätungen in den Endstationen					Diese Verspätungen wurden veranlasst durch									Zahl jener Züge, durch deren Verspätung Anschlüsse nicht vollzogen werden konnten
	Schnellfahrende Züge	Personenzüge	Gemischte Züge	Im Ganzen	bei den schnellfahrenden Zügen über 10 Minuten	bei den Personenzügen über 20 Minuten	bei den gemischten Zügen über 30 Minuten	Im Ganzen	in Percenten der Gesammtzahl der Züge	Abwarten von Zügen	Post- und Polizei-Amtshandlungen	Unregelmässigkeit im Fahrdienste und aussergewöhnlichen Verkehr	atmosphärische Einflüsse	Hindernisse auf der Bahn	falsche Handhabung der Betriebseinrichtungen	mangelhaften Zustand der Bahn	Schadhaftwerden von Fahrzeugen	andere Gründe	
	Anzahl									Anzahl der Veranlassungen									
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen:																			
Westliche Linien	1502	16.860	6.023	24.385	35	131	11	177	0·7	85	21	183	1	.	.	.	.	.	.
Nordöstliche Linien	240	3.523	4.251	8.014	1	65	17	83	1·0	27	1	93	4	.	.	.	1	.	1
Dalmatiner Staatsbahn	.	267	.	267	.	1	.	1	0·4	.	.	2	.	.	.	.	.	.	.
Istrianer Staatsbahn	62	587	300	949	5	7	9	21	2·2	19	3	11	.	.	.	.	.	.	.
Privatbahnen:																			
Aussig-Teplitzer Eisenbahn	18	434	337	789	1	5	.	6	0·8	3	.	3	.	.	.	.	.	.	1
Böhmische Nordbahn-Gesellschaft	180	1.111	810	2.101	2	10	1	13	0·6	17	4	27	.	1	.	.	.	.	.
Buschtěhrader Eisenbahn	136	364	1.532	2.032	6	8	3	17	0·8	17	8	8	.	.	.	.	.	.	1
Eisenbahn Wien-Aspang	.	314	710	1.024	.	3	.	3	0·3	2	.	1	.	.	.	.	.	.	.
Graz-Köflacher Eisenbahn	.	210	180	390	.	7	.	7	1·8	7	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	530	4.462	4.210	9.202	30	44	5	79	0·9	80	3	16	3	.	.	.	.	.	11
Kaschau-Oderberger Eisenbahn	60	480	.	540	.	4	.	4	0·7	.	.	.	.	4	.	.	.	.	1
Leoben-Vordernberger Eisenbahn	.	180	60	240	.	4	.	4	1·7	4	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Oesterr. Nordwestbahn	369	4.544	480	5.393	10	29	.	39	0·7	35	10	7	.	.	.	.	1	.	.
Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Ges.	531	4.885	3.210	8.626	45	66	18	129	1·5	103	.	78	.	5	.	.	5	3	4
Ostrau-Friedlander Eisenbahn	.	242	38	280	.	1	.	1	0·4	1	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Südbahn-Gesellschaft	750	5.073	690	6.513	42	50	6	98	1·5	92	19	45	3	.	.	.	1	.	25
Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn	.	1.442	210	1.652	.	7	.	7	0·4	5	2	.	.	.	.	.	.	.	.
Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter B.	.	180	270	450	.	.	3	3	0·7	.	.	3	.	.	.	.	.	.	.
Wiener Verbindungsbahn	44	1.270	.	1.314	.	.	.	.	0·0	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Totale	4422	46.428	23.311	74.161	177	442	73	692	.	497	71	477	11	10	.	.	8	3	44

Nach den in Percenten der Gesammtzahl der Züge ausgewiesenen Verspätungen ist die Reihenfolge der Bahnen nachstehende:

1. Wiener Verbindungsbahn . . . . . 0·0 pCt.
2. Eisenbahn Wien-Aspang . . . . . 0·3 „
3. Dalmatiner Staatsbahn . . . . . 0·4 „
4. Ostrau-Friedlander Eisenbahn . . . . . 0·4 „
5. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn . . . . . 0·4 „
6. Böhmische Nordbahn-Gesellschaft . . . . . 0·6 „
7. K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen (westliche Linien) . . . . . 0·7 „
8. Kaschau-Oderberger Eisenbahn . . . . . 0·7 „
9. Oesterr. Nordwestbahn . . . . . 0·7 „
10. Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn . . . . . 0·7 „
11. Aussig-Teplitzer Eisenbahn . . . . . 0·8 pCt
12. Buschtěhrader Eisenbahn . . . . . 0·8 „
13. Kaiser Ferdinands-Nordbahn . . . . . 0·9 „
14. K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen (nordöstliche Linien) . . . . . 1·0 „
15. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft . . . . . 1·5 „
16. Südbahn-Gesellschaft . . . . . 1·5 „
17. Leoben-Vordernberger Eisenbahn . . . . . 1·7 „
18. Graz-Köflacher Eisenbahn . . . . . 1·8 „
19. Istrianer Staatsbahn . . . . . 2·2 „

Nachrichten aus Ungarn.

Eisenbahnprojecte. (Ertheilung einer Vorconcession.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat mit Erlass vom 13. April 1896, Z. 12.559, der Budapester Bauunternehmungs-Firma Alexander Hoffmann und Wilhelm Quittner die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten im Sinne der bestehenden Normen für eine von der Endstation Tiszolcz der Flügelbahn Feled-Tiszolcz der Linie Fülek—Tiszolcz—Miskolcz der kgl. Ungarischen Staatsbahnen abzweigende und in deren Fortsetzung diese in der Station Murány mit der gleichfalls als Sackbahn endigenden, im Betriebe der Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen stehenden Localbahn Pelsöcz-Murány (Flügelbahn der Linie Bánréve—Pelsöcz—Dobsina) verbindende normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Budapester Stadtbahn-Actiengesellschaft für Strasseneisenbahnen mit elektrischem Betriebe. (Arbeitsprogramm für das laufende Jahr.) Die Direction der Budapester Stadtbahn-Actiengesellschaft hat den Ausbau der vom Endpunkte der nun durchaus doppelgeleisigen Hauptlinie über die grosse Ringstrasse vom Borárosplatze aus längs dem Donauquai vorläufig bis zum Petöfiplatze projectirten, gleichfalls doppelgeleisigen Betriebslinie (vergl. Vrdgs.-Bl.Nr. 21) beschlossen, und wurde der diesbezügliche Vertrag mit der hauptstädtischen Communalverwaltung bereits abgeschlossen. Die Verhandlungen bezüglich der nach dem neuen Volkswäldchen führenden elektrischen Bahnlinie (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 24 und 42) wurden abgeschlossen, und wird diese Linie im Laufe des Jahres 1896 ausgebaut und in Betrieb gesetzt werden. Eine Vermehrung des Wagenparkes für diese Linie ist ebenfalls in Aussicht genommen. Diese Linie war anfänglich als eine Fortführung der Baross-

gassen-Linie nach der Beamtencolonie, respective nach dem neuen Volkswäldchen geplant. Um jedoch dieselbe in noch bessere Relationen zu dem gesellschaftlichen Bahnnetze zu bringen, beantragte die Direction bei den Behörden auch noch eine zweite Verbindung derselben mit dem Netze, und zwar anschliessend an die Steinbruch—Friedhof-Linie durch die Volkstheatergasse bis zur Ringstrasse, resp. Rochusspital; ferner wurde der Endpunkt der Linie weiter hinaus bis zur Üllöerstrasse verlegt, wodurch dieselbe bis an die Szt. Lörinczer Bahn herankommt und ein intensiverer Verkehr in Aussicht steht. Für die Volkswäldchen-Linie (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 31) wurde mit der Budapester Strassenbahn-Gesellschaft ein Péagevertrag betreffs Benützung eines Linientheiles derselben auf der Friedhofsstrasse abgeschlossen. Die Vermehrung des Wagenparkes, die Erweiterung der Remisen und der Centralstationsanlage, sowie der Ausbau des zweiten Geleises auf dem Franzensring erfordert neuere Investitionen, deren technische Collaudirung voraussichtlich im Laufe des 1896er Jahres erfolgen wird. Es wird hiefür der grösste Theil der aus der Beschaffung der fünften Million (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 48) noch erübrigten Beträge aufgebraucht. Mit Bezug auf den anlässlich der Millenniumsausstellung zu erwartenden bedeutenden Verkehr hat die Direction für die weitere Vermehrung des Wagenparkes und dementsprechend für die hiefür nothwendige Vermehrung der Remisen und Vergrösserung der Centralanlage Vorsorge getroffen, welche Ausgaben durch den restlichen Theil des aus der vorerwähnten Actienemission verfügbar gebliebenen Betrages keine Bedeckung mehr finden, so dass theils zur Bedeckung der vorerwähnten Investitionen, theils zur Bedeckung der Bau- und Betriebseinrichtungskosten der bereits concessionirten Bahnlinien Rochusspital—Volkswäldchen, sowie der vom Boráros platze bis zum Petöfiplatze zu führenden Quailinie eine neuere Capitalsbeschaffung nothwendig erscheint, deren Bedeckung durch die an der Unternehmung bisher interessirte Finanzgruppe bereits im Principe gesichert ist.

Budapester Strasseneisenbahn-Actiengesellschaft für Strassenbahnen (derzeit noch) mit Pferdebetrieb. (Ausbau der elektrisch zu betreibenden Linie Zollamtsbrücke—Südbahn—Schwabenberg-Zahnradbahn) Die Direction der Budapester Strasseneisenbahn-Actiengesellschaft für Strassenbahnen (derzeit noch) mit Pferdebetrieb hat im Einvernehmen mit der Budapester hauptstädtischen Municipalverwaltung den Ausbau einer vom donaurechtsuferseitigen Brückenkopfe der im Bau begriffenen Staatsbrücke am Vámháztér (Zollamtsplatz) ausgehenden, mit Berührung des Südbahnhofes bis zur Endstation der auf die Höhe des Svábhegy (Schwabenberg) führenden Strasseneisenbahn mit elektrischem Betriebe (Oberleitung) (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 148 ex 1895) beschlossen. Die abwechselnd einund zweigeleisig zu führende Linie wird nächst dem Südbahnhofe (II. Stadtbezirk) Anschluss an die Ofener Section der Budapester Ringbahn und durch Vermittlung der Péagestrecke Ringbahn—Südbahn (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 43) Anschluss an das über die Margarethen-Brücke nach den Ofener Stadtbezirken führende gesellschaftliche Betriebsnetz erhalten. Nach Fertigstellung der Vámháztér- (Zollamts-) Brücke erhält sie durch die über diese zu legenden Geleise Anschluss an ihre Boulevard-Linie, wodurch der die Donau übersetzende Ring des gesellschaftlichen Netzes geschlossen wird.

Ausland.

Preussen. (Schliessung der Station Grunewald für den öffentlichen Güterverkehr.) Die Station Grunewald wird mit Giltigkeit vom 1. Juli 1896 für den öffentlichen Güterverkehr geschlossen werden. Von dem genannten Tage ab wird nur die Abfertigung von Eil- und Frachtgütern zugelassen, welche in Station Grunewald umkartirt werden oder welche für die Hauptwerkstatt, die Betriebswerkmeisterei, die Fettgasanstalt und die Bahnmeisterei daselbst bestimmt sind, bezw. von denselben aufgegeben werden.

Frankreich. (Eröffnung neuer Bahnlinien im Jahre 1895.) Am 31. December umfasste das französische Bahnnetz von allgemeinem Interesse 36.476 km. Im Laufe des Jahres 1895 wurden eröffnet: am 1. April von der Orléansbahn die Verlängerung der Sceauxlinie bis zum Medicisplatz in Paris (2 km), am 2. Juni von der Südbahn die Strecke Prades—Villebranche de Conflent (6 km), am 22. Juni von der Westbahn die Strecke Les Ifs—Etretat (15 km), am 1. Juli von der Nordbahn die Strecke Haubourdin—St. André (11 km), am 24. Juli von der Ostbahn die Strecke Troyes—St. Julien (4 km), die Anschlüsse von Troyes-Preize (3 km) und der Anschluss von St. Julien (1 km), am 17. August von der Nordbahn die Strecke Denain—St. Amand (17 km) und am 4. October von der Mittelmeerbahn die Strecke Lozanne—Lamure (30 km); im Ganzen also 89 km. Am 31. December 1895 waren demnach 36.565 km Eisenbahnen von allgemeinem Interesse im Betriebe; davon entfielen 32.281 km auf die grossen Gesellschaften, 1084 km auf die Nebenbahnen, 2631 km auf die Staatsbahnen, 342 km auf die nicht concessionirten Bahnen und 227 km auf Werk- und verschiedene Bahnen.

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd. (Abfahrt des Dampfers „Daphne" nach Calcutta.) Dieser Dampfer von 1149 Tonnen Gehalt ist am 5. Februar mit 513 Gewichtstonnen Ladung nationaler Provenienz von Triest nach Calcutta abgegangen. Derselbe verschiffte hauptsächlich: nach Port Said 70 Colli Zucker, 55 Colli Esswaaren, 10 Colli Metallwaaren, 13 Colli Wein, 110 Colli Cement, 50 Colli Mehl, 5 Colli Manufacturen, 6 Colli Glaswaaren; nach Soerabaya 100 Colli Erdwachs; nach Samarang 115 Colli Erdwachs, 2 Colli Baumwollwaaren; nach Batavia 50 Colli Erdwachs; nach Suez 4 Colli Metallwaaren, 20 Colli Zucker, 31 Colli Esswaaren, 37 Colli Wein, 1560 Stück verschiedene Hölzer; nach Gedda 100 Colli Zucker, 8 Colli Manufacturen, 9 Colli Esswaaren; nach Suakim 5300 Stück Hölzer; nach Massaua 403 Colli Esswaaren, 88 Colli Spiritus, 200 Colli Mehl, 10 Colli Glaswaaren, 190 Colli Zucker, 21 Colli Wein, 3 Colli Manufacturen, 265 Colli Bier, 500 Colli Olivenöl, 10 Colli Zündhölzchen, 991 Colli Holzbündel; nach Hodeida 5 Colli Schuhwaaren, 199 Colli Papier, 2 Colli Manufacturwaaren, 10 Colli Porzellan, 500 Colli Baumwollwaaren; nach Aden 1 Collo Manufacturwaaren, 415 Colli Baumwollwaaren, 40 Colli Tabak, 10 Colli Glasperlen, 18 Colli Esswaaren, 1 Collo Wagen, 3350 Stück Bretter; nach Zanzibar 165 Colli Mehl; nach Colombo 3 Colli Manufacturwaaren; nach Calcutta 1000 Colli Zucker, 7 Colli Manufacturwaaren. Der Werth der ausgeführten Waaren betrug 367.869 fl. ö. W.

Verschiedene Mittheilungen.

Kremsthalbahn-Gesellschaft. (Generalversammlung.) Am 21. April wurde in Linz unter Vorsitz des Präsidenten Emil Dierzer Ritter von Traunthal und im Beisein des landesfürstlichen Commissär-Stellvertreters, k. k. Statthalterei-Secretärs Josef Ritter von Schwaiger, die 15. ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Kremsthalbahn-Gesellschaft abgehalten. Bei derselben waren neun Actionäre anwesend, welche insgesammt 1149 Stimmen vertraten. Die Versammlung nahm den pro 1895 vorgelegten Geschäftsbericht, sowie den Bericht des Revisionsausschusses genehmigend zur Kenntniss und ertheilte der Direction einstimmig das Absolutorium. Ueber Antrag der letzteren wurde hierauf beschlossen, von dem zuzüglich des Uebertrages aus dem Vorjahre sich ergebenden Erträgnisse per 71.511 fl. für die statutenmässigen Abschreibungen und Dotirungen den Betrag von 9370 fl. zu verwenden, sohin 5 pCt., d. i. 3107 fl., dem Reservefonds zuzuweisen, den Juli-Coupon, nachdem im Jänner eine Dividenden-Abschlagszahlung von 1 fl. 50 kr. geleistet wurde, mit 1 fl. einzulösen, von dem erübrigenden Betrage 3000 fl. dem Pensionsfonds und 5500 fl. dem Special-Reservefonds zuzuführen und den Restbetrag von 26 fl. auf neue Rechnung vorzuschreiben. Die ausscheidenden Directionsmitglieder Emil Ritter von Dierzer und Dr. Anton Ritter von Glanz, sowie der ausscheidende Ersatzmann Bruno Kyrle wurden wiedergewählt. Nach der Wiederwahl des bisherigen Revisionsausschusses wurde die Generalversammlung geschlossen. In der nach derselben abgehaltenen Directionssitzung wurden Emil Ritter von Dierzer zum Präsidenten und Adolf Hofmann zum Präsidenten-Stellvertreter wiedergewählt.

Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft. (Generalversammlung.) Am 28. April wurde in Teplitz unter Vorsitz des Präsidenten Dr. Franz Stradal und im Beisein des landesfürstlichen Commissärs, k. k. Bezirkshauptmannes Conrad Prinz zu Hohenlohe-Schillingsfürst, die 38. ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft abgehalten. Bei derselben waren 82 Actionäre anwesend, welche im eigenen und Vollmachtsnamen 22.108 Actien mit 2166 Stimmen

vertraten. Nach dem Geschäftsberichte wurden im Jahre 1895 auf der gesellschaftlichen Strecke 2,270.994 (+ 201.725) Personen und 9,011.691 (+ 111.045) Tonnen Güter befördert. Die Bruttoeinnahmen betrugen 7,293.026 fl. (+ 265.354 fl.), und zwar wurden aus dem Personen- und Gepäckverkehr 527.491 fl. (+ 58.833 fl.), aus dem Eilgut- und Frachtenverkehr 5,731.278 fl. (— 71.699 fl.) und aus verschiedenen anderen Einnahmen 1,034.257 fl. (+ 278.220 fl.) erzielt. Die Betriebsausgaben betrugen 2,562.814 fl. (+ 71.469 fl.). Nach Abzug der Steuern, dann der für die Prioritätsanleihe erforderlichen Zinsen und Tilgungsquote und der aus dem Gemeinschaftsverkehre an die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen abzuführenden Zahlungen ergibt sich ein Reingewinn von 2,782 424 fl. Die Generalversammlung beschloss über Antrag des Verwaltungsrathes, diesen Reingewinn in nachstehender Weise zu verwenden: Zur Actientilgung 10.000 fl., zur fünfpercentigen Verzinsung der bereits ausgelosten Actien 56.125 fl. und zur fünfpercentigen Verzinsung der circulirenden Actien 896.250 fl; von den nach Hinzurechnung der 241.396 fl. betragenden Zinsen des Special-Reservefonds verbleibenden Betrages von 2,061.445 fl. als 6²/₃percentige Tantième des Verwaltungsrathes 137.429 fl.; von dem zuzüglich des Saldovortrages aus dem Vorjahre per 547.250 fl. verbleibenden Reste von 2,471 266 fl. als zehnpercentige Superdividende auf die im Umlauf befindlichen Actien und Genussscheine 1,904.750 fl., und als Gewinnvortrag für das nächste Jahr 566.516 fl. Zugleich wurde der Verwaltungsrath ermächtigt, von diesem Gewinnvortrage den Betrag von 241.555 fl. nöthigenfalls auf das Stückzinsenconto zu übertragen und dessen Rückbuchung zu veranlassen. Das ausscheidende Verwaltungsraths-Mitglied kais. Rath Ritter von Zdekauer wurde wiedergewählt, die durch das Ableben des Fürsten Clary-Aldringen erledigte Verwaltungsrathsstelle dagegen einstweilen nicht besetzt. Nach der Wahl des Revisionsausschusses wurde die Generalversammlung geschlossen. In der hierauf abgehaltenen Sitzung des Verwaltungsrathes wurden Dr. Franz Stradal zum Präsidenten und Geheimer Rath Thieme zum Vicepräsidenten wiedergewählt

Gegenseitiger Brandschaden - Versicherungsverband österreichischer Eisenbahnen. (Jahresbericht und Rechnungsabschluss pro 1895.) Aus dem von der Oesterr. Nordwestbahn als Vorsitzende des Comité des gegenseitigen Brandschaden-Versicherungsverbandes österreichischer Eisenbahnen für das Jahr 1895 veröffentlichten Berichte und Rechnungsabschlusse ist zu entnehmen, dass im Berichtsjahre 336 Brandschadenfälle (um 72 Fälle mehr als im Jahre 1894) zur Anzeige gebracht worden sind, von welchen 287 abgerechnet wurden; von den übrigen 49 Fällen konnten wegen verspätet oder gar nicht eingelangter Anmeldung der definitiven Schadenhöhe in diese Jahresabrechnung 47 Fälle gar nicht und zwei Fälle nur theilweise einbezogen werden. Die aus dem Geschäftsjahre 1894 verbliebenen 46 Brandschadenfälle wurden zur Gänze abgerechnet und in den Rechnungsabschluss pro 1895 aufgenommen, so dass in Hinkunft Abrechnungen aus dem Jahre 1894 nicht mehr vorkommen können, da die im Uebereinkommen vorgesehene einjährige Verjährungsfrist eine eventuelle nachträgliche Brandanzeige aus diesem Jahre unstatthaft erscheinen lässt. Die 287, respective 289 abgerechneten Brandschadenfälle aus dem Jahre 1895 und die 46 rückständig gewesenen Brandschadenfälle, einschliesslich einiger Nachträge aus dem Jahre 1894 und einer Nachtrags-Gutschrift aus dem Jahre 1893 wurden mit einem Gesammtschadenbetrage von fl. 101.248·55 liquidirt, wovon fl. 4067·30 als vom Verbande nicht zu tragende Schadenpräcipua in Abzug kommen; zu dem den Verband belastenden Restbetrage von fl. 97.181·25 sind die Jahreskosten der Administration pro 1895 mit fl. 3796·10, deren fünfpercentige Verzinsung mit fl 96·85, weiters die Feuerwehrbeiträge pro 1894 mit fl. 214·72, deren fünfpercentige Verzinsung mit fl. 9·61 und endlich die Staatsgebühren pro 1894 mit fl 187·50 und deren fünfpercentige Verzinsung mit fl. 8·93 hinzuzurechnen, so dass die Gesammtsumme von fl. 101.494·96 den auf Grund der Geschäftsabwicklung des Jahres 1895 auf sämmtliche Verbandsmitglieder aufzutheilenden Jahresbetrag bildet. Nach den Entstehungsjahren und einzelnen Schadengattungen gesondert, entfallen von der nach Abzug der Präcipua verbliebenen Gesammtschadensumme per fl. 97.181·25 auf das Conto für Gebäude und Objecte vom Jahre 1894 fl. 18.628·74 und vom Jahre 1895 fl. 37.143·23, für Inventargegenstände vom Jahre 1894 fl. 552·73 und vom Jahre 1895 fl. 1078·54, für Personalmobilien vom Jahre 1894 fl 4449·24 und vom Jahre 1895 fl. 1874·80, für Fahrbetriebsmittel vom Jahre 1894 fl. 3335·60 und vom Jahre 1895 fl. 22.313·54, für Materialien vom Jahre 1894 fl. 3916·07 und vom Jahre 1895 fl. 474·09, und für Güter vom Jahre 1894 fl. 537·86 und vom Jahre 1895 fl. 2876·81. Demnach resultirt, dass ungefähr ein Drittel der Gesammtschaden-Abrechnungssumme des Geschäftsjahres 1895 aus Brandschäden des Jahres 1894 herrührt. Da die noch nicht abgerechneten 49, respective 47 Brandschadenfälle aus dem Jahre 1895 beiläufig eine Schadensumme von rund fl. 33.000 ergeben werden, so fallen auf das Kalenderjahr 1895, respective auf die in demselben erstatteten 336 Brandanzeigen Schäden im Betrage von circa fl. 99.000, das ist um fl. 23.000 mehr als die im Jahre 1894 erwachsene Gesammtschadenziffer von circa fl. 76.000. Das Kalenderjahr 1895 kann gleichwohl als ein für den Verband günstiges Jahr bezeichnet werden. Vorschüsse wurden auf die in diesem Rechnungsabschlusse liquidirten Schadenfälle nicht ertheilt, kommen somit auch nicht in Rechnung. Die Administrationskosten, welche fl. 3796·10 betrugen, haben den Rahmen des hiefür durch die Directionsconferenz bewilligten Präliminares von fl. 3800 nicht überschritten. Die Anzahl der Verbandsmitglieder hat sich im Jahre 1895 durch die Einbeziehung der Böhmischen Westbahn und der Mährisch-schlesischen Centralbahn in das Conto der k. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen formell verringert. Die effective Betheiligung der im Jahre 1894 beigetretenen Bozen-Meraner Bahn an der Verbandsversicherung beginnt erst mit 1. Jänner 1897, weshalb dieselbe in dem vorliegendeu Abschlusselaborate noch nicht genannt wird. Die im Berichtsjahre durch das Comité liquidirten Schadenanmeldungen, Administrationskosten, Feuerwehrbeiträge und Staatsgebühren im Gesammtbetrage von fl. 101.494·96 vertheilen sich wie folgt: Oesterr. Nordwestbahn fl. 24.117·50, Südnorddeutsche Verbindungsbahn fl. 370 82, Böhm. Nordbahn fl. 33·48, Kaiser Ferdinands-Nordbahn fl. 9177·37, Buschtěhrader Bahn fl. 101·12, Aussig-Teplitzer Bahn fl. 301·14, Südbahn-Gesellschaft (österr. Linien) fl. 4211·68, Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft (österr. Linie) fl. 2215·98. K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen fl. 60.801·71, Eisenbahn Wien-Aspang fl. 64·67, Bosnisch-herzegowinische Staatsbahnen fl. 36·80, Neutitscheiner Localbahn fl. 62·69. Nach der schlüsselmässigen Auftheilung der liquidirten Schäden, Administrationskosten und Staatsgebühren von zusammen fl. 101.494·96 entfallen auf die Oesterr. Nordwestbahn fl. 6088·75, Südnorddeutsche Verbindungsbahn fl. 1751·49, Böhm. Nordbahn fl. 1404·76, Kaiser Ferdinands-Nordbahn fl. 12.281·68, Böhm. Westbahn fl. 447·21, Buschtěhrader Bahn fl. 3052·78, Böhm. Commercialbahnen fl. 273·01, Aussig-Teplitzer Bahn fl. 2170·87, Südbahn-Gesellschaft fl. 14.213·67, Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft fl. 10.678·50, K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen fl. 47.357·53, Mähr.-schlesische Centralbahn fl. 201 25, Eisenbahn Wien-Aspang fl. 353·11, Stauding-Stramberger Localbahn fl. 67·44, Bosnisch-Herzegowinischen Staatsbahnen fl. 506·62, Neutitscheiner Localbahnen fl. 30·72, Mühlkreisbahn fl. 62·20, Kaschau-Oderberger Bahn fl. 397·11, Steyrthalbahn fl. 85·69, Steiermärkische Landesbahnen fl. 70·57. (Vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 129 vom 5. November 1895.)

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. (Zu- und Abrechnung von Vereinsbahnstrecken.) Nach Mittheilung der geschäftsführenden Verwaltung des Vereines sind am 1. April von den Strecken Posen—Wreschen und Posen—Stargard der kgl. Eisenbahn-Direction Bromberg 1·64 km, bezw. 1·96 km auf den Directionsbezirk Posen übergegangen und in Folge dessen den Vereinsbahnstrecken der kgl. Eisenbahn-Direction Bromberg ab- und denjenigen der kgl. Eisenbahn-Direction Posen zugerechnet worden. Gleichzeitig ist die 3 km lange Strecke Thorn—Mocker aus dem Directionsbezirk Danzig ausgeschieden und in den Verwaltungsbezirk der kgl. Eisenbahn-Direction Bromberg übergegangen. Letztere ist daher den Vereinsbahnstrecken der kgl. Eisenbahn-Direction Danzig ab- und denjenigen der kgl. Eisenbahn-Direction Bromberg zugerechnet worden.

— (Vereins-Güterwagenpark-Verzeichnisse.) Zu dem Güterwagenpark-Verzeichnisse Nr. 4 (kgl. Bayer. Staatseisenbahnen) ist der I. und zur „Sammlung von Vereins-Güterwagenpark-Verzeichnissen" der VIII. Nachtrag erschienen und an die Vereinsverwaltungen vertheilt worden.

— (Vereins-Kilometerzeiger.) Neu herausgegeben und an die Vereinsverwaltungen zur Vertheilung gelangt ist der Kilometerzeiger Nr. 91 (Chimay-Eisenbahn), ferner der Nachtrag I zu dem Kilometerzeiger Nr. 36 (kgl. Eisenbahn-Direction Elberfeld), Nachtrag II zum Kilometerzeiger Nr. 45 (kgl. Sächsische Staatseisenbahnen) und Nachtrag XI zur „Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern". Durch den neu herausgegebenen Kilometerzeiger Nr. 91 wird der im Juni 1881 ausgegebene Kilometerzeiger gleicher Nummer aufgehoben.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Ausgabe ermässigter Rückfahrkarten nach Budapest.

In der Zeit vom 1. Juni bis 15. September 1896 gelangen in den nachfolgend verzeichneten Stationen ermässigte Rückfahrkarten mit 14tägiger Giltigkeitsdauer nach Wien unter der Bedingung zur Ausgabe, dass gleichzeitig mit denselben Rückfahrkarten Wien—Budapest, giltig zur Hinfahrt mit dem Dampfschiffe, zur Rückfahrt mit der Bahn gelöst werden.

Die Preise der Anschluss-Rückfahrkarten nach Wien sind:

Nach Wien und zurück von	Personenzug II. Cl.	Personenzug III. Cl.	Schnellzug I Cl.	Schnellzug II. Cl.
	in Gulden österr. Währung			
Budweis	8.08	4.50	18.86	11.68
Eger	16.90	9.40	39.14	24.40
Linz	6.98	3.88	16.28	10.08
Pilsen	12.86	7.14	29.90	18.58
Prag	10.88	6.16	25.44	15.60
Salzburg	11.76	6.54	27.38	16.98
St. Pölten	2.58	1.44	6.—	3.72

Für Wien-Budapest und zurück betragen die Preise:

	fl. B.-N.
Wien-Budapest I. Pl. Schiff Budapest-Wien I. Cl. Bahn (Personenzug)	13.—
Wien-Budapest I. Pl. Schiff Budapest-Wien II. Cl. Bahn (Schnellzug)	12.—
Wien-Budapest I. Pl. Schiff Budapest-Wien II. Cl. Bahn (Personenzug)	10.20
Wien-Budapest II. Pl. Schiff Budapest-Wien III. Cl. Bahn (Personenzug)	7.—

Wien, am 21. Mai 1896. [381]

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Einführung des Tarifes und Kilometerzeigers für die Localbahn Niederlindewiese-Barzdorf (Heinersdorf).

Mit Giltigkeit vom Tage der Betriebseröffnung tritt der Tarif und Kilometerzeiger der Localbahn Niederlindewiese-Barzdorf (Heinersdorf) in Wirksamkeit, welcher in dem im Verordnungs-Blatte vom 21. April 1896, Nr. 44, auf Seite 835 verlautbarten Nachtrag IV zum Localgütertarife, Theil II, Heft 3, giltig vom 1. Jänner 1896, aufgenommen erscheint.

Wien, am 20. Mai 1896. [382]

Rheinisch-Westphälisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Einführung eines Tarifnachtrages.

Mit Giltigkeit vom 1. Juni 1896 tritt der Nachtrag V zum Tarife, Theil II, Heft 3, des oben bezeichneten Eisenbahnverbandes in Kraft.

Derselbe enthält die Einbeziehung verschiedener österreichischer und deutscher Stationen in diverse Ausnahmetarife, bezw. auch in den Classenguttarif, sowie Aenderungen des Haupttarifes.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den betheiligten Endbahnen und Stationen zum Preise von 0·10 Mk. oder 6 kr. ö. W. für das Stück erhältlich.

Wien, am 20. Mai 1896. [383]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Nachtrag I zur Uebersicht der Personen-, Gepäck- und Gütertarife für den Local-, Verband- und Transitverkehr vom 1. August 1895.

Ein Nachtrag I zur obigen Uebersicht, enthaltend Aenderungen und Ergänzungen derselben nach dem Stande vom 1. Mai 1896, ist zur Ausgabe gelangt, und können Exemplare desselben in Wien, Südbahnhof (commercielle Direction), sowie im Wege der Stationen zum Preise von 25 kr. bezogen werden.

Wien, am 20. Mai 1896. [384]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.
K. k. priv. Ostrau-Friedlander Eisenbahn.
Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Einführung directer Fahrkarten zwischen Friedek-Mistek und Prag (Staatsbahnhof) via Ostrau—Prerau—Olmütz—B.-Trübau.

Mit 1. Juni 1896 gelangen directe Fahrkarten I., II. und III. Classe, giltig für Personenzüge, und für Schnellzüge blos rücksichtlich der Strecke B.-Trübau—Prag und vice versa zur Ausgabe.

Die Preise dieser directen Fahrkarten betragen per Person für die I. Classe fl. 16.98, für die II. Classe fl. 11.48 und für die III. Classe fl. 5.82.

Wien, am 20. Mai 1896. [385]

Sonstige Nachrichten.

Sächsisch-Schweizerischer Güterverkehr (Basel und Schaffhausen) über Lindau-Romanshorn. (Aufhebung von Frachtsätzen für Baumwollgarne, rohe.) Am 15. Juli 1896 treten die im Nachtrage I zum Tarife für den vorbezeichneten Güterverkehr aufgeführten Frachtsätze des Ausnahmetarifes 5 für baumwollene Garne, rohe, ausser Kraft. Dergleichen Sendungen werden künftig zu den Sätzen der allgemeinen Wagenladungsclassen A 1 oder B abgefertigt.

Gütertarif der Gruppe I, Berlin-Nordostdeutscher Verkehr, Ostdeutscher Verkehr. (Ausnahmetarife 6 und 6b.) Mit dem 1. Mai 1896 ist in den vorbezeichneten Verkehren in den Ausnahmetarifen 6, bezw. 6b die Bestimmung aufgehoben worden, nach welcher für Braunkohlencoaks (auch Grudecoaks genannt) der Frachtberechnung zu den Sätzen dieser Ausnahmetarife mindestens das Ladegewicht der gestellten Wagen zu Grunde zu legen ist.

Kilometerzeiger für die königl. Bayerischen Staatseisenbahnen vom 1. April 1895. (Nachtrag II.) Mit Giltigkeit vom 1. Mai ab gelangte der II. Nachtrag zur Einführung.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
990	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Holz a) des Ausnahmetarifes Nr. 3 A b) " " " 3 B des "Ostdeutsch-Oesterreichischen Verbandstarifes	Erbersdorf	Cosel-Stadt	Einhaltung der im Ausnahmetarife Nr. 3 A und Nr. 3 B des Ostdeutsch-Oesterreichischen Tarifes, Theil II, Heft 1, vom 1. Jänner 1896 vorgeschriebenen Bedingungen	Vom 1. Juni 1896 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1896	Ostdeutsch-Oesterreichischer Eisenbahnverband, Tarifheft 1, vom 1. Jänner 1896	Bestehen keine directen Sätze	Pfge. ad a) 55 ad b) 32		Im Kartirungswege		
				Freudenthal						ad a) 39 ad b) 36				
				Kriegsdorf						ad a) 40 ad b) 37				
				Kunau						ad a) 35 ad b) 32				
991	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Mahlproducte und Mehl der Pos. M, 4 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Horka	Konitz	Bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Die Parteien haben das Auf- und Abladen auf eigene Kosten zu besorgen	Vom 26. Mai 1896 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1896	Localtarif	19·9 kr.	17 kr.	2·9 kr.	Im Kartirungswege		
						Bei Aufgabe in jedem Gewichte			21·6 kr.	19·4 kr.	2·2 kr.			
992	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Zuckerrüben, frische	Eggenburg	Dürnkrut	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen der Transporte haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen. Einhaltung der sonstigen für diesen Artikel allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Juni 1896 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1896	Localtarife		Kreuzer 32		Im Kartirungswege		
				Etsdorf						33·6				
				Krems						34·6				
993	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Thon, auch Schieferthon (Thonschiefer), roh, unverpackt, in offenen Wagen verladen	Zliv	Mähr.-Ostrau	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen der Transporte haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen. Einhaltung der sonstigen für diese Artikel allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Juni 1896 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1896	Localtarife	Besteht kein directer Frachtsatz	Kreuzer 60·7		Im Kartirungswege		
					Schönbrunn					60·1				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
994	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Oesterr. Nordwestbahn	Granitpflastersteine und Schotter	Skutsch (Oe.N.W.B.) via Pardubitz	Hohenmauth	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1896	Localtarife	Besteht kein directer Frachtsatz	17·4 kr.		Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien zu besorgen
995	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**		Ziegel der Pos. Z.-1 der Güterclassification im Tarife, Theil I, vom 1. Jänner 1893	Střebichovic-Vinařic	Nestomitz (Zuckerfabrik)	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarif	36·4 kr.	20 kr.	16·4 kr.	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
996	**Südbahn-Gesellschaft**	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Schleifholz der Pos. H-20, Ziffer 8, des Tarifes Theil I	Lienz Dölsach Nicolsdorf Ober-Dranburg Dellach Greifenburg Grafenstein Kühnsdorf Bleiburg Prevali Unter-Dranburg Saldenhofen Wuchern-Mahrenberg Reifnigg-Fresen St. Lorenzen Faal Maria Rast Feistritz	Görz	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen. Das Auf- und Abladen hat durch die Parteien, bezw. auf deren Kosten zu erfolgen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarif	154 152 152 150 148 146 120 120 118 114 112 110 108 106 104 104 102 102 Heller	112 111 110 109 107 105 113 111 109 105 103 101 99 97 95 95 93 93 Heller	42 41 42 41 41 41 7 9 9 9 9 9 9 9 9 9 9 9 Heller	Im Kartirungswege		
997	**Südbahn-Gesellschaft**		Mineralischer Sand	Triest S.B. und Fiume	Hetzendorf	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro verwendeten gedeckt gebauten Wagen. Das Auf- und Abladen hat durch die Parteien, bezw. auf deren Kosten zu erfolgen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarif	165 Heller bezw. incl. ung. Steuer	150 Heller	15 Heller	Im Kartirungswege		
998	**Südbahn-Gesellschaft**		Lebensmittel, Getränke, sowie die davon herrührenden Emballagen, ferner Uebersiedlungseffecten in kleineren Partien	Während der Badesaison 1896, d. i. vom 1. Juni bis Ende September 1896, in Brennerbad wird die Beförderung nebiger Artikel **in kleineren Quantitäten** ab Bozen-Gries nach Brennerbad und Brenner, sowie retour mit Personenzügen gegen Bezahlung der frachtgutmässigen Gebühren gestattet.										
999	**Böhmische Nordbahn**		Strassenkehricht	Prag B.N.B.	Čakovic Měšic Satalic	Aufrechthaltung der Bedingungen des Ausnahmetarifes 17 des Localgütertarifes der Böhm. Nordbahn	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1896	Localgütertarif der Böhm. Nordbahn vom 15. August 1889	Frachtsatz pro Wagen Gulden 6 8 5	Gulden 5 7 4	Gulden 1 1 1	Im Kartirungswege		

Abänderung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Angabe der Abänderung und Bezeichnung des Zeitpunktes derselben	Bemerkungen
						von	nach		
20	Nr. 54 vom 14. Mai 1896	952	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft	Schilf und Schilfrohr, auch Rohrdecken (durch Draht verbundenes Schilfrohr) und Binsen	Eszterháza-Fertö-Szt. Miklós	Bregenz, Buchs, St. Margarethen, Lindau (transit); Romanshorn; Zürich (Hauptbhf.)	Die Frachtsätze für **Romanshorn und Zürich (Hauptbhf.)** treten nicht am 1. Juni 1896, sondern erst am **10. Juni 1896** in Kraft.	

Ausserkraftsetzung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6		7	8
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der betheiligten Bahnverwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Zeitpunkt der Aufhebung	Besondere Bemerkungen
					von	nach		
24	Nr. 30 vom 14. März 1896	605	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen, Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Borstenvieh	Afumati, Arcesti, Baheni, Bailesti, Barhatesti, Bibesti, Calafat, Caracal, Carbunesti, Copacioasa, Corabia, Dragasani, Frasinet, Gilort, Golenti, Jonesti, Livezi, Motatei, Portaresti, Ramnicul-Valcea, Riureni, Romula, Salcuta, Segarcea, Strajesti, Targul-Jiu, Visina, Vladuleni, Zavideni	Wien-St. Marx	10. Juni 1896	

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt im k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr: Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl. „ das Deutsche Reich . . . 25 Mark „ das übrige Ausland . . . 33 Frcs. Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 59. **Wien, 28. Mai 1896.** **IX. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von Kolomea nach Delatyn einerseits und nach Stefanówka andererseits.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem Landesausschusse des Königreiches Galizien die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von Kolomea über Baginsberg, Mariahilf, Tłumaczyk und Lanczyn nach Delatyn einerseits und über Podhajczyki, Gwoździec und Czerniatyn nach Stefanówka andererseits im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Wien, am 11. Mai 1896. Z. 1942/I.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von der Station Polna-Stecken der Linie Wien—Deutschbrod der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn zur Stadt Polna.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem Bürgermeister der Stadt Polna Rudolf Sadil für die Stadtgemeinde Polna die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von der Station Polna-Stecken der Linie Wien—Deutschbrod der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn zur Stadt Polna im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Wien, am 19. Mai 1896. Z. 3045/I.

Neuerliche Verlängerung der Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von der Station Rudolfswerth der Unterkrainer Bahnen nach der Südbahnstation Rann.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat die dem Bergbaubesitzer Cajetan Faber in Wien mit dem Erlasse des k. k. Handelsministeriums vom 30. März 1893, Z. 11.419, ertheilte und sohin mit den Erlässen des genannten k. k. Ministeriums vom 26. September 1893, Z. 49.932, vom 14. April 1894, Z. 17.310, vom 2. October 1894, Z. 51.585, vom 4. April 1895, Z. 18.947, und vom 4. October 1895, Z. 56.892 (Verordnungs-Blatt Nr. 41 vom 11. April und Nr. 126 vom 31. October 1893, Nr. 67 vom 14. Juni und Nr. 121 vom 23. October 1894, Nr. 53 vom 7. Mai und Nr. 128 vom 31. October 1895), wiederholt verlängerte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten rücksichtlich der intendirten normalspurigen Localbahn von der Station Rudolfswerth der Unterkrainer Bahnen über Landstrass, Zirkle und Munkendorf nach der Station Rann der Linie Steinbrück—Sissek der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft auf weitere sechs Monate verlängert.

Wien, am 30. April 1896. Z. 2973/I.

Kundmachung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 9. Mai 1896, Z. 4541, betreffend ungiltig gewordene Certificate anspruchsberechtigter Unterofficiere.

Die im § 11 des Gesetzes vom 19. April 1872, R.-G.-Bl. Nr. 60, vorgeschriebenen Vormerkungen, betreffend die Bewerbungen anspruchsberechtigter Unterofficiere, sind im Sinne des Art. 12 der Ministerialverordnung vom 12. Juli 1872, R.-G.-Bl. Nr. 98, nach dem folgenden Verzeichnisse richtig zu stellen.

Wien, am 9. Mai 1896.

Verzeichniss

des k. k. Ministeriums für Landesvertheidigung jener an anspruchsberechtigte Unterofficiere erfolgten Certificate, deren Giltigkeit im I. Quartale 1896 erloschen ist.

Nr. des Certificates	Name des Anspruchsberechtigten	Das Certificat hat seine Giltigkeit verloren in Folge: Anstellung des Anspruchsberechtigten	Ueberschreitung des 45. Lebensjahres des Anspruchsberechtigten	freiwilliger Verzichtleistung des Anspruchsberechtigten	strafgerichtlicher Verurtheilung des Anspruchsberechtigten	Ablebens des Anspruchsberechtigten	Verlustes desselben	Das Original-Certificat ist rückgelangt
1931	Zhampa Alois	.	1	.	.	.	.	1
1948	Müller Ignaz[1]	.	1	.	.	.	.	1
2884	Kniendl Franz[2]	1	.	.	.	.	.	1
2887	Swiezy Franz	.	1	.	.	.	.	.
2907	Konrad Franz	.	1	.	.	.	.	1
2950	Markl Johann	.	1	.	.	.	.	1
3000	Hermann Josef	.	1	.	.	.	.	1
3003	Schrottner Alexander	.	1	.	.	.	.	1
3072	Erben Anton	.	1	.	.	.	.	.
3159	Steiner Johann[2]	1	.	.	.	.	.	1
3225	Jelavić Anton	.	1	.	.	.	.	1
3261	Sklarz Peter	.	1	.	.	.	.	1
3292	Menzel Bernhard	.	1	.	.	.	.	.
3366	Bogdan Johann	.	1	.	.	.	.	.
3574	Leske Oskar Anton	.	1	.	.	.	.	.
3820	Lukič Christoph	.	1	.	.	.	.	1
3838	Schindler Carl	.	1	.	.	.	.	1
3867	Čelik Franz	1	.	.	.	.	.	1
3919	Saje Josef[3]	.	1	.	.	.	.	.
4024	Leicht Anton	.	1	.	.	.	.	1
4153	Wagner Konrad	.	1	.	.	.	.	.
4287	Gumpoltsberger Josef	.	1	.	.	.	.	.
4307	Achtsnith Josef	.	1	.	.	.	.	1
4356	Milić Jakob	.	1	.	.	.	.	1
4396	Ludwig Rudolf Josef	1	.	.	.	.	.	1
4646	Plišek Josef	.	1	.	.	.	.	1
4710	Kade Josef	.	1	.	.	.	.	1
4944	Lendić Anton	.	.	.	.	1	.	1
4981	Rigattini Heinrich	.	1	.	.	.	.	.
5184	Saiko Mathias	1	.	.	.	.	.	1
5220	Dworschak Johann	1	.	.	.	.	.	1
5323	Lazurko Georg	1	.	.	.	.	.	1
5440	Uibner Josef	1	.	.	.	.	.	1
5514	Skulski Michael	1	.	.	.	.	.	1
6063	Fontana Heinrich	1	.	.	.	.	.	1
6162	Kočka Anton	1	.	.	.	.	.	1
7284	Trummer Carl	1	.	.	.	.	.	1
7299	Fink Alois	1	.	.	.	.	.	1
7413	Pece Johann	1	.	.	.	.	.	1
7416	Krajewski Franz	1	.	.	.	.	.	1
7425	Klimek Josef	1	.	.	.	.	.	1
7491	Přibil Johann	1	.	.	.	.	.	1
7570	Wokacz Franz	1	.	.	.	.	.	1
7598	Engel Franz	1	.	.	.	.	.	1
7600	Sokop Vincenz	1	.	.	.	.	.	1
7644	Szarek Johann	1	.	.	.	.	.	1
7661	Purisić Nikolaus	1	.	.	.	.	.	1
7672	Kubart Wenzel	1	.	.	.	.	.	1
7673	Chlipałowski Carl	.	.	.	.	1	.	1
7681	Gjurgiovich Gregor	1	.	.	.	.	.	1
7719	Lenzi Germano	1	.	.	.	.	.	1
7754	Haluch Martin	1	.	.	.	.	.	1
7803	Owoc Josef	1	.	.	.	.	.	1
7813	Fakin Franz	1	.	.	.	.	.	1
7817	Meyer Wilhelm	1	.	.	.	.	.	1
7829	Zając Johann	1	.	.	.	.	.	1
7831	Husiatynski Josef	1	.	.	.	.	.	1
7839	Bljaić Mathias	1	.	.	.	.	.	1
7871	Bacchia Mihcich Martin	1	.	.	.	.	.	1
7874	Lampret Simon	1	.	.	.	.	.	1
7914	Tereszkiewicz Adalbert	1	.	.	.	.	.	1
7944	Slany Ferdinand Johann	1	.	.	.	.	.	1
7953	Fratnig Josef	1	.	.	.	.	.	1
7965	Humeny Mekita	1	.	.	.	.	.	1
7983	Jarosz Kasimir	1	.	.	.	.	.	1
7992	Wolski Nikolaus	1	.	.	.	.	.	1
8002	Długosz Theodor	1	.	.	.	.	.	1
8007	Baita Johann	1	.	.	.	.	.	1
8051	Bihler Hermann	1	.	.	.	.	.	1
8069	Kowalski Boleslaus Paul	1	.	.	.	.	.	1
8120	Šafařik Carl	1	.	.	.	.	.	1
8220	Obwexer Josef Romed	1	.	.	.	.	.	1
8231	Mark Josef	1	.	.	.	.	.	1
8232	Wołowczuk Nikolaus	1	.	.	.	.	.	1
8238	Hojny Wenzel	.	.	.	.	1	.	1
8252	Jarc Andreas	1	.	.	.	.	.	1
8265	Sessl Adolf	1	.	.	.	.	.	1
8266	Friedl Johann	1	.	.	.	.	.	1
8278	Šrajer Josef	1	.	.	.	.	.	1
8285	Danler Wilhelm	1	.	.	.	.	.	1
8288	Munzar Franz	1	.	.	.	.	.	1
8302	Kreuzer Josef	1	.	.	.	.	.	1
6320	Walland Robert[4]	.	1	.	.	.	.	1
7312	Vrabitsch Josef[4]	.	1	.	.	.	.	1
9046	Malnerič Johann[4]	.	1	.	.	.	.	.

[1]) Das Certificat des Ignaz Müller war irrthümlich unter der Nummer 1748 statt richtig 1948 ausgefertigt.

[2]) Bewerber wurden, und zwar: Franz Kniendl (Certificat Nr. 2884) im Jahre 1889 zum Postamtsdiener und Johann Steiner (Certificat Nr. 3159) im Jahre 1891 zum Briefträger in zeitlicher Eigenschaft ernannt; das Erlöschen der bezüglichen Certificate wurde bisher nicht verlautbart.

[3]) Das noch ausständige Certificat des Josef Saje dürfte irrthümlich unter der Nummer 3819 statt richtig 3919 ausgefertigt sein.

[4]) Bewerber war mit einem vom k. und k. Reichs-Kriegsministerium ausgestellten Certificate betheilt, stand aber in Folge seiner Uebersetzung in die k. k. Landwehr in Evidenz des k. k. Ministeriums für Landesvertheidigung.

Anmerkung. Die Einsendung der noch nicht rückgelangten Certificate wird vom Ministerium für Landesvertheidigung veranlasst.

Begründung zu dem Gesetzentwurfe, betreffend die im Jahre 1896 sicherzustellenden Bahnen niederer Ordnung.

(Vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 58, pag. 1050.)

In Fortsetzung der im Jahre 1894 eingeleiteten Action, welcher die Absicht einer planmässigen Ergänzung und Vervollständigung des heimischen Eisenbahnnetzes durch Bahnen niederer Ordnung vorschwebt, sowie in Ausführung des hiebei zu Grunde gelegten Principes des finanziellen Zusammenwirkens des Staates, der Länder und der Interessenten ist die Regierung auch im laufenden Jahre in der Lage, die legislative Genehmigung behufs Betheiligung des Staatsschatzes an der Capitalsbeschaffung für eine grössere Anzahl von Bahnen localen Charakters in Antrag zu bringen.

Indem zu diesem Zwecke der Entwurf eines Gesetzes, betreffend die im Jahre 1896 sicherzustellenden Bahnen niederer Ordnung, hiemit zur verfassungsmässigen Behandlung vorgelegt wird, nimmt die Regierung zugleich Anlass, über den Stand jener Eisenbahnprojecte zu berichten, deren Unterstützung aus Staatsmitteln mit den Gesetzen vom 22. Juni 1894, R.-G.-Bl. Nr. 129 und 137, sowie vom 19. Juni 1895, R.-G.-Bl. Nr. 83, genehmigt worden ist.

Von den in den citirten Gesetzen angeführten 37 Bahnlinien müssen zwei, nämlich die Localbahnen Brüsau-Polička und Neuberg-Mariazell, als aufgegeben angesehen werden, da die Interessenten ausser Stande sind, die ihnen gesetzlich auferlegten Beitragsleistungen aufzubringen. Drei weitere Bahnprojecte, nämlich Zeltweg-Wolfsberg, Unterdrauburg-Wöllan und St. Georgen-Landesgrenze, konnten bisher nicht realisirt werden, da bei den erstgenannten zwei Projecten technische und finanzielle Schwierigkeiten zu Tage getreten sind, welche zu der Anwendung eines anderen als des ursprünglich beabsichtigten Sicherstellungsmodus drängen, bei dem letztgenannten Projecte aber die Frage der Fortsetzung auf ungarischem Gebiete noch nicht gelöst erscheint.

Bei fünf Bahnlinien, nämlich Schönwehr—Elbogen, Absdorf—Stockerau, Trzebinia—Skawce, Piła—Jaworžno und Kolomea—Zaleszczyki, wurde bisher der Nachweis über die Sicherstellung der gesetzlich bedungenen Interessentenbeiträge, bezw. des durch die betreffenden Staatsbeiträge nicht gedeckten restlichen Anlagecapitals nicht erbracht, und konnten daher diese Projecte unbeschadet ihrer sorgsam im Auge behaltenen und zum Theil vorgeschrittenen technischen und administrativen Förderung bisher der Realisirung nicht zugeführt werden. Bei der Localbahn Chabówka-Neumarkt-Zakopane haben sich in Betreff der von den Projectanten beabsichtigten Anwendung der Schmalspur in der Theilstrecke Chabówka—Neumarkt Schwierigkeiten ergeben, auf deren Lösung hinzuwirken die Regierung angelegentlichst bemüht ist.

Für sechs Localbahnen, nämlich Rakonitz-Mlatz, Čerčan-Kolin, Strakonitz-Březnitz, Neuhof-Weseritz, St. Pölten-Kirchberg und Zell am See-Kriml, sind die Concessionsverhandlungen im Zuge, und ist deren Abschluss, welcher bezüglich der Localbahn Neuhof-Weseritz von dem bisher allerdings noch ausstehenden Nachweise der nach dem böhmischen Landes-Localbahngesetze erforderlichen Beitragsleistungen der Interessenten abhängt, in nächster Zeit zu gewärtigen. Die Concessionsverhandlungen für die Bahnlinie Marienbad—Karlsbad sind nach Beseitigung mannigfacher Hindernisse zum Abschlusse gelangt, und dürfte die Ertheilung der Allerhöchsten Concession in Bälde erfolgen. Der Bau dieser Bahn wurde auf Grund einer provisorischen Baubewilligung schon im Vorjahre in Angriff genommen.

Für die übrigen 18 Localbahnen Neuhaus-Neubistritz, Wodňan-Moldauthein, Borki-Grzymałów, Lužan-Zaleszczyki, Nepolokoutz-Wižnitz, Radautz-Frassin, Hliboka-Sereth und Suczawa-Itzkany, dann für Karlsbad-Johanngeorgenstadt, Zwittau-Polička, Čerčan-Modřan, ferner für die zu einem gemeinsamen Unternehmen vereinigten Linien Rakonitz—Pladen, Pladen—Buchau und Protiwitz—Petschau, dann für Mährisch-Budwitz—Jamnitz, Schwarzenau—Zwettl und Wiener-Neustadt—Puchberg—Schneeberg, endlich Beneschau—Wlaschim ist die Allerhöchste Concession ertheilt, und werden für die erstbezeichneten acht Localbahnen, sowie für die auf Staatskosten herzustellende Bahnlinie Dušnik—Beraun die Detailprojecte ausgearbeitet; die weiters genannten neun Linien befinden sich im Baue, während die zuletzt genannte Linie bereits dem Betriebe übergeben ist.

Für das Jahr 1896 wird nun Seitens der Regierung auf Grund der mit den Landesausschüssen der betheiligten Königreiche und Länder getroffenen Vereinbarungen die Sicherstellung eines Complexes von 25, zusammen eine Länge von 551 km aufweisenden Localbahnen beantragt, deren Herstellung einen effectiven Kostenaufwand von 24,397.000 fl., entsprechend einem Nominal-Anlagecapitale von 24,832.000 fl., erfordert. Von dieser Gesammtsumme sollen 10,804.000 fl. auf Grund der vom Staate zu gewährenden Reinertragsgarantien, 4,630.400 fl. auf Grund der gleichartigen Garantien der betheiligten Länder, 2,123.000 fl. durch Beiträge, bezw. Capitalsaufwendungen des Staates, 1,942.000 fl. durch Subventionen der Länder und 5,333.400 fl., oder rund 22 pCt. des Gesammterfordernisses durch Beiträge der Interessenten aufgebracht werden.

Die nominelle Jahresverpflichtung, welche der Staat in Folge der geplanten finanziellen Betheiligung zu übernehmen haben wird, beträgt rund 550.000 fl.; eben diese Haftung dürfte aber aller Voraussicht nach im Hinblick auf die zu gewärtigenden Erträgnisse der projectirten Bahnen nur ein effectives Opfer von jährlich rund 175.000 fl. nach sich ziehen, und wird auch dieses letztere durch die in Folge der neuen Bahnanlagen zu gewärtigenden finanziellen Vortheile für den Staatseisenbahnbetrieb, sowie für andere Zweige der staatlichen Verwaltung eine namhafte Herabminderung erfahren.

Wie in den Vorjahren, so konnten auch diesmal bei der Aufstellung des in dem Gesetzentwurfe niedergelegten Linienprogrammes mehrere Bahnprojecte von anerkannter wirthschaftlicher Nützlichkeit leider nicht berücksichtigt werden, da die Bedingungen, von welchen die staatliche Hilfeleistung abhängig gemacht werden muss, Seitens der betreffenden Landesvertretungen und Localinteressenten entweder gar nicht oder nicht in vollem Umfange erfüllt, bezw. keine geeigneten Anträge hinsichtlich der Aufbringung des durch die erreichbaren Beiträge des Staates, des Landes und der Interessenten nicht bedeckten Theiles der Baukosten erstattet wurden.

Es gilt dies insbesondere von der seit längerer

Zeit projectirten, auch Seitens der Regierung als bauwürdig anerkannten Vintschgaubahn, bezüglich welcher die bisher zugesicherten Beiträge des Landes und der Interessenten jenes allerdings beträchtliche Ausmass noch nicht erreicht haben, auf welchem die Regierung in Erwägung der obwaltenden Umstände umsomehr bestehen muss, als die in Aussicht genommene Mitwirkung des Staates an der Beschaffung des Anlagecapitals der obigen Bahnlinie eine namhafte, in den verhältnissmässig ungünstigen Betriebsergebnissen derselben begründete Belastung des staatlichen Ausgabenetats nach sich ziehen wird.

Eine Einschränkung des Programmes der sicherzustellenden Bahnlinien musste aber auch deshalb vorgenommen werden, weil die in jüngster Zeit bei der Ausführung von Bahnbauten gewonnenen Erfahrungen gezeigt haben, dass die zu Tage tretende starke Nachfrage nach Arbeitskräften und Baumaterialien von dem vorhandenen Angebote nur zum Theil und auch dies nur unter Bedingungen befriedigt werden kann, welche eine empfindliche Benachtheiligung der betreffenden Bahnunternehmungen und der an ihnen finanziell interessirten Factoren involviren. Diese Erscheinung, welche bei wiederholten Anlässen der Vergebung von Bauarbeiten und Lieferungen in namhaften Aufgeboten gegenüber den reichlich bemessenen Präliminarien ihren Ausdruck gefunden hat, bildet für die Regierung und für alle sonstigen, an der gesunden Fortentwicklung des Eisenbahnwesens interessirten Kreise eine vernehmliche Mahnung, bei der weiteren Fortsetzung der grossangelegten Action auf diesem Gebiete ein verlangsamtes Tempo einzuschlagen, und dies namentlich in jenen Ländern, wo die Eisenbahn-Bauthätigkeit in den letzten Jahren einen besonders lebhaften Aufschwung genommen hat.

Es wird übrigens auch zu erwägen sein, ob in Ansehung grösserer Bahnbauten nicht von dem in den letzten Jahren eingehaltenen Vorgange, solche in ein cumulatives Sicherstellungsgesetz aufzunehmen, der Bedeutung des Gegenstandes entsprechend wieder abgegangen und auf die vordem übliche Form individueller Gesetzvorlagen zurückgegriffen werden soll.

Uebergehend zur Erläuterung des vorliegenden Gesetzentwurfes, erlaubt sich die Regierung zunächst darauf hinzuweisen, dass bei mehreren der in diesem Entwurfe aufgenommenen Bahnlinien die Voraussetzungen für die Betheiligung des Staates an der Capitalsbeschaffung im administrativen Wege auf Grund der in den Artikeln IX und X des Gesetzes vom 31. December 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, enthaltenen Bestimmungen gegeben erscheinen. Wenn gleichwohl die legislative Bewilligung obiger Beiträge in Antrag gebracht wird, so geschieht dies vornehmlich in der Erwägung, dass durch die zu erwirkende gesetzliche Ermächtigung eine sichere Grundlage für die Gewährung der fraglichen Beitragsleistungen gewonnen wird.

Andererseits gedenkt aber die Regierung von der vorgedachten gesetzlichen Ermächtigung in jenen allerdings minder häufigen Fällen Gebrauch zu machen, wo die in Folge einer Bahnanlage zu gewärtigenden Vortheile für einzelne Zweige der staatlichen Verwaltung, wie z. B. die Ersparnisse bei der Postbeförderung, mit einer jeden Zweifel ausschliessenden Sicherheit ziffermässig ermittelt werden können und wo es sich, wie z. B. bei der projectirten Localbahn Gross-Siegharts—Raabs, nur darum handelt, derartige wiederkehrende Vortheile einem neuen Bahnunternehmen im capitalisirten Werthbetrage zuzuwenden.

Die in den vorliegenden Gesetzentwurf einbezogenen, im Artikel I aufgezählten 22 Localbahnen, welche in dem am Schlusse folgenden besonderen Theile dieser Begründung einzeln besprochen sind, lassen sich nach den Modalitäten ihrer finanziellen Sicherstellung in drei Gruppen scheiden.

Die erste Gruppe umfasst elf Localbahnen mit einer Gesammtlänge von 300 km und einem Nominalaufwande von 13,820.000 fl., bei denen der Staat für den bevorrechteten Theil der Anlagecapitalien im Gesammtbetrage von 10,804.000 fl. eine Reinertragsgarantie gewähren soll, wogegen die betheiligten Länder im Vereine mit den Interessenten für die Aufbringung der restlichen Baukosten durch Beitragsleistungen im Capital aufzukommen haben. Die Modalitäten dieser Garantieleistung sind in den Artikeln III bis VII geregelt, und stimmen die bezüglichen Bestimmungen im Wesentlichen mit den analogen Anordnungen der Gesetze vom 22. Juni 1894, R.-G.-Bl. Nr. 124, und vom 19. Juni 1895, R.-G.-Bl. Nr. 83, überein. Eine Neuerung enthalten die Bestimmungen des Artikels IV, durch welche die Regierung ermächtigt werden soll, staatlich garantirte Localbahnen, welche sich als gegenseitige Ergänzungs- und Fortsetzungslinien darstellen und daher einen gemeinsamen Verkehrszweck verfolgen, im Wege der Zusammenfassung der diesen Linien im einzelnen zugesicherten Erträgnissgarantien zu einem einheitlichen Ganzen zu vereinigen, wodurch die Führung einer gemeinsamen Betriebsrechnung und einer gemeinsamen societären Verwaltung ermöglicht und in beiden Richtungen nicht unbedeutende Ersparnisse herbeigeführt werden sollen.

Die neuaufgenommenen Bestimmungen des Artikel VI haben sich als nothwendig erwiesen, da es erfahrungsgemäss in der Gepflogenheit der Localinteressenten liegt, ihre Beitragszusicherungen an Bedingungen wegen Errichtung und Situirung von Stationen und Haltestellen, Führung der Trasse u. dgl. zu knüpfen, die Erfüllung dieser Bedingungen aber mitunter sehr erhebliche, mit der Höhe der correspondirenden Beiträge in keinem Verhältnisse stehende Mehrauslagen bei der Bauausführung zur Folge haben kann. Durch die Aufnahme obiger Bestimmung, von welcher nur beim Zutreffen der vorgedachten Voraussetzung Gebrauch gemacht werden soll, würde die Regierung in die Lage gesetzt werden, auf derlei onerose Beitragsleistungen zu verzichten, ohne hiedurch das Zustandekommen der betreffenden Bahnen zu gefährden.

Die zweite Gruppe der in das Gesetz aufgenommenen Localbahnen umfasst sechs, mit einer einzigen Ausnahme auf die Reinertragsgarantien der betreffenden Länder zu fundirende Linien mit einer Gesammtlänge von 126 km und einem Anlagecapitale von zusammen 5,487.000 fl., an deren Finanzirung der Staat sich durch Uebernahme von volleingezahlten Stammactien im Betrage von 484.000 fl. unter den in Artikel VIII bis XIII des Gesetzentwurfes angeführten üblichen Bedingungen und Modalitäten betheiligen soll.

Die dritte Gruppe umfasst fünf, zusammen 62 km lange, einen Gesammtaufwand von 2,288.000 fl. erheischende Localbahnen, welche unmittelbar an Staatsbahnlinien anschliessen und deren Baukosten bezüglich des Theilbetrages von 1,639.000 fl. zu Lasten der für die Anschlusslinien gebildeten Investitionsfonds und bezüglich des Restes durch Beitragsleistung der Länder und Interessenten à fonds perdu bedeckt werden sollen.

Post-Nummer	Name der Bahn	Länge in Kilometer	Effectives Anlagecapital	Nominal- Anlagecapital	Voraussichtlicher Reinertrag	Zu garantiren vom Staate: Capital	Zu garantiren vom Staate: Annuität	Zu garantiren vom Lande: Capital	Zu garantiren vom Lande: Annuität	Beitragsleistung des Staates	Beitragsleistung der Länder	Beitragsleistung der Interessenten	Finanzielles Opfer des Staates	Ziffermässig bestimmte finanzielle Vortheile für die Staatseisenbahn-Verwaltung
			Gulden österreichischer Währung											
1	Deutschbrod-Saar	31	1,761.000	1,788.000	59.000	1,388.000	58.900	—	—	—	225.000	175.000	—	—
2	Skuč-Polička	33	1,450.000	1,470.000	24.000	970.000	41.200	—	—	—	200.000	300.000	17.000	—
3	Prachatitz-Wallern	29	1,120.000	1,137.000	20.000	837.000	35.600	—	—	—	179.000	121.000	15.000	—
4	Winterberg-Wallern	39	1,567.000	1,590.000	25.000	1,190.000	50.500	—	—	—	243.500	156.500	25.000	—
5	Gstadt-Ybbsitz	6	314.000	320.000	3.200	264.000	11.200	—	—	—	26.000	30.000	8.000	—
6	Wolframs-Teltsch	23	1,281.000	1,300.000	31.000	1,000.000	42.500	—	—	—	116.500	183.500	11.300	11.000
7	Mauthausen-Grein	31	1,400.000	1,420 000	18.000	1,200.000	51.000	—	—	—	50.000	170.000	33.000	11.000
8	Bregenz-Bezau	37	1,800.000	1,826.000	56.000	1,386.000	58.800	—	—	—	110.000	330.000	2.800	8.000
9	Görz-Haidenschaft	30	1,635.000	1,666.000	*) 35.000 **) 49.000	1,516.000	64.500	—	—	—	100.000	50.000	*) 29.500 **) 15.500	—
10	Laibach-Oberlaibach	12	440.000	450.000	13.000	400.000	17.000	—	—	—	20.000	30.000	4.000	—
11	Treibach—Klein-Glödnitz	29	840.000	853.000	28.000	653.000	27.800	—	—	—	100.000	100.000	—	25.000
12	Ht.-Třebaň—Lochowitz	29	1,183.000	1,200.000	29.000	—	—	840.000	35.700	160.000	—	200.000	6.500	5.000
13	Blatná-Nepomuk	25	983.000	997.000	11.900	—	—	747.000	31.700	22.000	—	228.000	1.000	4.000
14	Březnitz-Rožmital	7	294.000	298.000	2.000	—	—	223.000	9.500	32.000	—	43.000	1.500	2.000
15	Karlsbad-Merkelsgrün	14	789.000	800.000	39.000	—	—	560.000	27.600	40.000	—	200.000	1.700	—
16	Ober-Grafendorf—Mank	19	660.000	680.000	12.400	—	—	470.000	19.900	80.000	—	130.000	3.300	—
17	Jenbach-Mairhofen	32	1,400.000	1,512.000	19.000	—	—	—	—	150.000	100.000	1,262.000	6.300	2.800
18	Grulich-Schildberg	18	780.000	780.000	28.500	—	—	—	—	580.000	130.000	70.000	—	—
19	Bärn-Hof	11	375.000	375.000	6.000	—	—	—	—	308.000	40.000	27.000	7.000	—
20	Olbersdorf-Hotzenplotz	23	660.000	660.000	10.000	—	—	—	—	373.000	237.000	50.000	6.000	—
21	Barzdorf-Jauernig	5	246.000	246.000	7.500	—	—	—	—	196.000	20.000	30.000	900	—
22	Haugsdorf-Weidenau	5	227.000	227.000	5.000	—	—	—	—	182.000	15.000	30.000	2.800	5.600
23	Brandeis a. E. - Neratowitz	17	816.200	827.800	62.130	—	—	544.400	23.100	—	—	283.400	—	—
24	Sedlitz-Čižkowitz	33	1,755.000	1,780.000	49.630	—	—	1,246.000	52.860	—	—	534.000	—	—
25	Beraun-Koněprus	13	621.200	630.000	—	—	—	—	—	—	30.000	60.000	—	—
	Summe	551	24,397.400	24,832.800	—	10,804.000	459.000	4,630.400	200.360	2,123.000	1,942.000	5,333.400	*) 182.600 **) 168.600	74.400

*) In den ersten Betriebsjahren. **) In späteren Betriebsjahren.

Die diese Liniengruppe betreffenden Anordnungen der Artikel XV bis XVII sind den analogen Bestimmungen über die in neuerer Zeit aus Staatsmitteln ausgeführten Bahnprojecte wörtlich nachgebildet.

Nach Artikel XVIII soll der Regierung die Ermächtigung ertheilt werden, an Stelle der in dem Gesetze vom 22. Juni 1894, R.-G.-Bl. Nr. 129, vorgesehenen Betheiligung des Staates an der Capitalsbeschaffung für die Eisenbahnen Zeltweg-Wolfsberg und Unter-Drauburg—Wöllan die staatliche Reinertragsgarantie für das gesammte Vorzugscapital dieser beiden Bahnlinien zuzusichern. Die Veranlassung zu dieser Abänderung des ursprünglichen Finanzirungsprogrammes liegt in dem Umstande, dass durch die in gesammtstaatlichen Rücksichten begründeten, erst bei der Commissionirung der einschlägigen Detailprojecte zutage getretenen Anforderungen an die Ausrüstung dieser zwei Bahnen die Eventualität nahegerückt ist, mit einer nicht unbeträchtlichen Erhöhung der bei der gesetzlichen Sicherstellung im Jahre 1894 zu Grunde gelegten, mit 7,000.000 fl. angenommenen Baukosten rechnen zu müssen, für welches Risico der steiermärkische Landesausschuss umsoweniger aufkommen zu können erklärt, als das durch finanzielle Opfer für Localbahnzwecke ohnedies stark in Anspruch genommene Land Steiermark nach Artikel VI, Z. 2, des vorcitirten Gesetzes die Haftung für das Auslangen mit dem obigen Anlagecapitale zu übernehmen hätte.

Mit Rücksicht hierauf wurde der steiermärkischen Landesvertretung Seitens der Regierung, welche ihrerseits den beiden fraglichen Bahnlinien nach wie vor einen besonderen Werth in verkehrspolitischer und gesammtstaatlicher Beziehung beimisst, die Uebernahme von Stammactien der für diese Bahnen zu bildenden einheitlichen Actiengesellschaft im Betrage von 400.000 fl. nahegelegt, und ist der steiermärkische Landtag mit dem in der Sitzung vom 2. Februar 1896 gefassten Beschlusse auf das obige Ansinnen bereitwillig eingegangen.

Es sind somit einschliesslich der bereits sichergestellten, auf 600.000 fl. sich belaufenden Beiträge des Landes Kärnten und der Interessenten Stammactien im Gesammtbetrage von 1,000.000 fl. als gesichert anzusehen. Von dem, im Falle der opulenteren Ausstattung der beiden Bahnlinien auf 7,400.000 fl. zu erhöhenden Kostenerfordernisse ist somit noch der Betrag von 6,400.000 fl. zu bedecken, welcher dem nach dem ursprünglichen Finanzirungsprogramme Seitens des Landes und des Staates gemeinsam zu garantirenden Vorzugscapitale entspricht, und für welches nach dem vorliegenden Gesetzentwurfe der Staat allein die Garantie zu übernehmen hätte. Diese Gewährleistung legt dem Staate gegenüber der seinerzeit in Aussicht genommenen Nachrangsgarantie keine reelle Mehrbelastung auf, da zufolge der gepflogenen, dem Motivenberichte zur Localbahnvorlage für das Jahr 1894 zu Grunde gelegten Rentabilitätsberechnung nur bei der Linie Unter-Drauburg—Wöllan ein zu gewärtigender Abgang an dem garantirten Reinerträgnisse im Betrage von 8000 fl. sich ergeben dürfte, welcher Abgang ebenso wie weitere Ausfälle bis zu dem durch die Nachrangsgarantie sicherzustellenden Maximalbetrage von etwa 140.000 fl. bei Festhaltung des ursprünglichen Finanzirungsprogrammes vom Staate zu Lasten der obigen Garantie hätte bedeckt werden müssen.

Es stellt sich vielmehr die neue Finanzirungsmodalität ihrem wirklichen Effecte nach für den Staatsschatz als vortheilhafter dar, da dieselbe bei der nun in Aussicht genommenen Verschmelzung der beiden Bahnen die Möglichkeit bietet, die auf der rentableren Linie Zeltweg—Wolfsberg zu gewärtigenden Betriebsüberschüsse über das für diese Linie zu gewährleistende Reinerträgniss zu der im Gegenfalle unthunlichen Bedeckung von Ausfällen im Betriebe der südlichen Linie zu verwenden. Auch obwaltet nach dem Ergebnisse der Prüfung der nunmehr vorliegenden Detailprojecte und der durchgeführten politischen Begehung kein Zweifel, dass das Auslangen mit dem veranschlagten, auf 7,400.000 fl. erhöhten Baucapitale zu finden sein wird. Ein weiterer Vortheil des neuen Sicherstellungsmodus besteht darin, dass letzterer es ermöglicht, die Betriebführung und Verwaltung dieser beiden in gesammtstaatlicher und verkehrspolitischer Beziehung wichtigen Bahnlinien ausschliesslich in die Hände des Staates zu legen.

Artikel XIX des Gesetzentwurfes enthält die Bestimmung, dass die Localbahn Nepolokoutz - Wiżnitz, welche nach den Anordnungen des Gesetzes vom 22. Juni 1894, R.-G.-Bl. Nr. 137, hätte schmalspurig ausgeführt werden sollen, als Normalspurbahn herzustellen ist, da diese letztere Ausführungsweise sich nach den gepflogenen Erhebungen in technischer und wirthschaftlicher Beziehung als vortheilhafter erwiesen hat. Die Anwendung der Normalspur wird eine Erhöhung des in dem obigen Gesetze vorgesehenen Staatsbeitrages für die fraglichen Bahnlinien nicht zur Folge haben, da der sich ergebende Mehraufwand durch eine bei der Begebung der zu emittirenden Prioritätsactien erzielte Courserhöhung, sohin auch ohne weitere Inanspruchnahme des Landes gedeckt erscheint.

Laut Artikel XX des Gesetzentwurfes soll die Regierung ermächtigt werden, das Detailproject für die Eisenbahn Rozwadów-Przeworsk auf Staatskosten aufstellen zu lassen.

Die Ausführung dieser Bahn ist der Regierung in wiederholten Resolutionsbeschlüssen des Abgeordnetenhauses des Reichsrathes und des galizischen Landtages nachdrücklichst empfohlen worden, und hat der letztere mit dem Beschlusse vom 8. Februar 1895 zu den Kosten dieses Bahnbaues einen nicht rückzahlbaren Beitrag von 250.000 fl. aus Landesmitteln gewidmet. Durch Aufstellung des Detailprojectes sollen zunächst verlässliche Daten zur Beurtheilung der fraglichen Bahnlinie in technischer und finanzieller Beziehung gewonnen werden.

Die Regierung behält sich vor, auf Grundlage der obigen Daten in dem ihr geeignet erscheinenden Zeitpunkte Anträge wegen Sicherstellung dieses Bahnbaues zu erstatten.

Inland.

Parlamentarisches.

In der am 19. Mai unter Vorsitz des Obmannes Ritter von Zaleski abgehaltenen Sitzung des Eisenbahnausschusses, welcher der Herr Eisenbahnminister Ritter von Guttenberg und Herr Sectionschef Dr. Ritter von Wittek beiwohnten, referirte Abg. Dr. Russ über die Regierungsvorlage, betreffend die im Jahre 1896 sicherzustellenden Bahnen niederer Ordnung, und empfahl das Eingehen in die Specialdebatte.

Abg. Dr. Fux dankte der Regierung dafür, dass für Mähren einige Localbahnen sichergestellt wurden, und sprach sein Bedauern darüber aus, dass einzelne Linien schmalspurig gebaut werden sollen. Er beantragte auch mehrere Resolutionen, und zwar betreffend die normalspurige Durchführung der Localbahnen Olbersdorf-Hotzenplotz und Andersdorf-Hof, die Abfertigung der Züge ab Iglau, bezw. der Localbahn Wolfram-Triesch-Teltsch und betreffs Subventionirung der Localbahn Waidhofen-Zlabings.

Abg. Vošnjak beantragte eine Resolution, durch welche die Regierung aufgefordert wird, die Vorstudien für den Ausbau einer Verbindungslinie zwischen der Cilli-Wöllaner und der Laibach-Steiner Bahn ehestens zu veranlassen.

Abg. Jax befürwortete die baldigste Sicherstellung der Localbahnen Waidhofen-Zlabings und Neudorf—Maria-Zell.

Abg. Kaftan empfahl die Annahme der Vorlage.

Die Abgeordneten von Burgstaller und Dr. Steinwender urgiren die Lösung der Triester Bahnfrage.

Eisenbahnminister Ritter von Guttenberg

legte in ausführlicher Weise die Gründe dar, aus welchen sich die Durchführung der bereits gesetzlich sichergestellten Eisenbahnen verzögert, und verwies insbesondere auf die Schwierigkeiten, welche der Einbringung der gesetzlich bedungenen Interessentenbeiträge entgegenstehen. Der Herr Minister hielt den diesfalls vorgebrachten Beschwerden die statistischen Daten über die auf dem Gebiete des Bahnbaues entfaltete intensive Thätigkeit entgegen; aus diesen gehe hervor, dass seit 1. Jänner 1894 im Ganzen 506 km Bahnen dem Betriebe übergeben worden sind, und zwar im Jahre 1894 281 km, im Jahre 1895 143 km und in den ersten fünf Monaten des Jahres 1896 92 km. Gegenwärtig befinden sich 291 km in der Bauausführuug, von welchen circa 172 km noch im Laufe dieses Jahres dem Betriebe übergeben werden dürften. Weitere 283 km werden im Laufe dieses Jahres in das Stadium der Bauausführung gelangen, so dass Ende dieses Jahres im Ganzen 402 km im Bau befindlich sein werden.

Der Herr Minister sprach sich sodann gegen die beantragte Resolution wegen normalspuriger Ausführung der Localbahnen Olbersdorf-Hotzenplotz und Bärn-Hof aus und hob insbesondere bezüglich der ersteren Linie hervor, dass die Anwendung der Normalspur vom bauökonomischen und verkehrspolitischen Standpunkte nicht empfehlenswerth erscheine. Hinsichtlich der Localbahn Waidhofen-Zlabings bemerkte der Herr Minister, dass die Aufnahme dieser Linie in das diesjährige Programm nicht thunlich war, nachdem die technischen Grundlagen hiefür noch nicht genügend klargestellt sind. Bezüglich der vom Abg. Vošnjak angestrebten Verbindung Stein-Heilenstein erklärte der Herr Minister, dass diese Linie, deren Herstellung einen sehr bedeutenden Kostenaufwand erfordern würde, nur einen sehr unbedeutenden Verkehr zu bedienen hätte und demnach eine geringe Rentabilität aufweisen würde. Der Herr Minister könne demnach eine baldige Realisirung dieser Linie nicht in Aussicht stellen.

Bezüglich der Vintschgaubahn erklärte der Herr Minister, dass deren Zustandekommen nur von der Bewilligung entsprechender Beiträge Seitens des Tiroler Landtages und der Interessenten abhängig sei, und gab der Hoffnung Ausdruck, dass die genannte Körperschaft in dieser Hinsicht ein entsprechendes Entgegenkommen zeigen werde. Den geäusserten Bedenken, dass durch die Vintschgaubahn die Interessen der Stadt Triest nachtheilig berührt würden, hielt der Herr Minister entgegen, dass diese Bahn zunächst nur bis Mals ausgebaut werden soll und die zweite Verbindung mit Triest jedenfalls früher zur Realisirung gelangen wird als die Strecke Mals—Landeck.

Mit Beziehung auf den Wunsch wegen Aufstellung eines Programmes für die Ausgestaltung des Localbahngesetzes bemerkte der Herr Minister, dass die Regierung allerdings nach einem solchen Programme vorgeht; es seien jedoch die Schwierigkeiten, welche der Veröffentlichung dieses Programmes entgegenstehen, nicht zu übersehen. Erwünscht wäre es, wenn rücksichtlich der Durchführung dieses Programmes zwischen den Ländern und der Regierung eine Uebereinkunft zustande käme.

Der Herr Minister empfahl schliesslich die Annahme der Vorlage.

Sodann wurde das Eingehen in die Specialdebatte einstimmig beschlossen und das Gesetz mit einigen vom Referenten beantragten Aenderungen angenommen.

Die erste Resolution des Abg. Dr. Fux wurde abgelehnt, die beiden anderen, sowie die Resolution des Abg. Vošnjak angenommen. Zum Berichterstatter für das Haus wurde Abg. Dr. Russ gewählt.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Strassenbahn mit elektrischem Betriebe Triest-Opčina. (Anordnung der Trassenrevision und politischen Begehung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 6. Mai die k. k. Statthalterei in Triest beauftragt, hinsichtlich des von Julius Modern in Wien vorgelegten Projectes für eine normalspurige Strassenbahn mit elektrischem Betriebe von Triest (Via del Forreste) nach Opčina die Trassenrevision im Vereine mit der Stationscommission und bei anstandslosem Ergebnisse dieser Verhandlung anschliessend daran die politische Begehung im Sinne der Handelsministerial-Verordnung vom 29. Mai 1880 vorzunehmen. [E.-M.-Z. 2609.]

Localbahn St. Pölten-Kirchberg a. d. Pielach (Pielachthalbahn). (Anordnung der politischen Begehung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 15. Mai die k. k. Statthalterei in Wien beauftragt, hinsichtlich des vom niederösterreichischen Landesausschusse vorgelegten Detailprojectes für die schmalspurige Localbahn von St. Pölten nach Kirchberg a. d. Pielach (Pielachthalbahn) die politische Begehung im Zusammenhange mit der Enteignungsverhandlung und der Feststellung der feuersicheren Herstellungen einzuleiten und bei anstandslosem Commissionsergebnisse den Bauconsens im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums mit dem Bemerken zu ertheilen, dass derselbe erst nach Ertheilung der Allerhöchsten Concession in Kraft tritt. [E.-M.-Z. 4021.]

Projectirte Localbahn Chrudim-Holitz. (Anordnung der politischen Begehung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 15. Mai die k. k. Statthalterei in Prag beauftragt, hinsichtlich des vom Consortium für den Bau der Localbahn Chrudim-Holitz vorgelegten Detailprojectes für die projectirte Localbahnlinie Heřmanměstetz-Chrudim-Holitz-Borohradek sammt Abzweigung von Hrochow-Teinitz nach Chrast und zugehörigen Industrie- und Schleppbahnen die politische Begehung im Zusammenhange mit der Enteignungsverhandlung und der Feststellung der feuersicheren Herstellungen einzuleiten und bei anstandslosem Commissionsergebnisse den Bauconsens im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums mit dem Bemerken zu ertheilen, dass derselbe erst nach Ertheilung der Allerhöchsten Concession in Kraft tritt. [E.-M.-Z. 3138.]

Projectirte Localbahn Starkenbach-Rochlitz. (Theilstrecke Starkenbach — Ernstthal: Anordnung der politischen Begehung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 16. Mai die k. k. Statthalterei in Prag beauftragt, hinsichtlich des von der Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn vorgelegten Detailprojectes der Theilstrecke Starkenbach—Ernstthal der projectirten Localbahn Starkenbach-Rochlitz die politische Begehung und Stationscommission, ferner rücksichtlich des Vorprojectes für eine Variante dieser Theilstrecke die Trassenrevision in Verbindung mit der Stationscommission einzuleiten. [E.-M.-Z. 3146.]

Projectirte Schleppbahn Cisna-Kalnica. (Anordnung der Trassenrevision und Stationscommission.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 16. Mai die k. k. Statthalterei in Lemberg beauftragt, hinsichtlich des vom Gutsbesitzer Stanislaus von Wysocki in Jasienica vorgelegten generellen Projectes für eine mit 0·76 m Spurweite und unter Bedachtnahme auf die spätere Ermöglichung des Personenverkehres anzulegende Schleppbahn für den öffentlichen Frachtenverkehr von der Station Cisna der projectirten Kleinbahn Lupków-Cisna nach Kalnica im Sinne der bestehenden Vorschriften die Trassenrevision in Verbindung mit der Stationscommission einzuleiten [E.-M.-Z. 3680.]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen. (Linie Krakau—Stryj: Anlage eines Industriegeleises in Sanok: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Lemberg hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes für die Herstellung eines Industriegeleises, abzweigend in km 108·514 der Strecke Stróże—Zagórz zur Fabrik der Galizischen Waggon- und Maschinenbau-Actiengesellschaft in Sanok (vormals Kasimir Lipinski), für den 30. Mai anberaumt. Als Leiter der Commission wurde der k. k. Bezirkscommissär Dr. Stanislaus Ustyanowski bestimmt. [G.-I.-Z. 9642.]

Böhmische Nordbahn. (Linie Prag — Georgswalde: Einführung von Schienencontacten.) Das Project, betreffend die Einführung von Schienendurchbiegungs-Contacten zur Contole der Fahrgeschwindigkeit in den Strecken Haida—Röhrsdorf und Röhrsdorf—Tannenberg wurde zur Ausführung genehmigt. [9. Mai, Z. 4420/I.]

Buschtěhrader Eisenbahn. (Linie Prag—Eger: Bauherstellungen in verschiedenen Stationen.) In nachbenannten Stationen gelangten folgende Bauherstellungen zur Ausführung, und zwar in der Station Prag (Bubna) die Errichtung einer Kehrichtgrube bei der Zufahrtsstrasse zum Güterschuppen, in der Station Lužna-Lischan die Pflasterung im Heizhause, in der Station Krupa die Vervollständigung der Abpflasterung der

Laderampe, in der Werkstätte zu Kralup die Herstellung des Fundamentes für eine Fraismaschine, in der Strecke Hostiwitz—Jenč die Herstellung eines Trinkwasserbrunnens für das Wächterhaus Nr. 16, in der Station Saaz einer Aschengrube für das Wächterhaus Nr. 89, in der Station Horatitz einer Aschengrube für das Aufnahmsgebäude, in der Station Falkenau a. d. Eger die Abpflasterung der Laderampe im Ausmasse von 400 m², und in der Station Tuschmitz die Herstellung einer Aschengrube für das Aufnahmsgebäude. [23 April, E.-M.-Z. 2781/1.]

— (Aufstellung einer Worthington-Pumpe in Komotau.) In der Aushilfswasserstation Komotau wird an Stelle der provisorisch eingestellten transportablen Baupumpe eine Worthington-Pumpe aufgestellt. [1. Mai, Z. 1847/I.]

Localbahn Beneschau-Wlaschim. (Stutzgeleise in der Station Wlaschim.) Das von der k. k. Eisenbahn-Betriebsdirection in Prag vorgelegte Project, betreffend die Herstellung eines Stutzgeleises in der Station Wlaschim der Localbahn Beneschau-Wlaschim, wurde zur Ausführung genehmigt. [E.-M.-Z. 3051.]

— (Anordnung der staatlichen Collaudirung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 19. Mai den Termin zur Vornahme der staatlichen Collaudirung der Localbahn Beneschau-Wlaschim in Bezug auf deren bauliche Anlagen auf den 28. Mai anberaumt. [E.-M.-Z. 3840.]

Projectirte Localbahn Hermannshütte-Mies. (Anordnung der Trassenrevision.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat den Beginn der Trassenrevision und Stationscommission hinsichtlich der projectirten normalspurigen Localbahn von Hermannshütte über Kladrau nach Mies mit der Abzweigung von Kladrau nach Haid auf den 27. Mai anberaumt. [23. Mai, E.-M.-Z. 4578.]

Drahtseilbahn der chemischen Fabrik in Kralup. (Localcommission.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Schlan hat die Localcommission, betreffend die Begehung des Projectes der chemischen Fabrik in Kralup für die Herstellung einer maschinellen Drahtseilbahn vom alten Fabrikshofe über die öffentliche Strasse in Kralup auf den 29. Mai anberaumt. [23. Mai, E.-M.-Z. 4935.]

Localbahn Standing-Stramberg. (Bauherstellungen.) Die von der Stauding-Stramberger Localbahn vorgelegten Projecte für einen Arbeiter-Wartesaal in der Station Nesselsdorf, dann für den Umbau der Wartehallen in den Haltestellen Sedlnitz und Köttnitz wurden gutgeheissen und an die k. k. Statthalterei in Brünn zur Prüfung mit der Ermächtigung übermittelt, bei anstandslosem Prüfungsbefunde den Bauconsens im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums zu ertheilen. [E.-M.-Z. 4335.]

Localbahn Salzburg-Lamprechtshausen. (Herstellung eines Schleppgeleises.) Das von der Bau- und Betriebsunternehmung Leo Arnoldi vorgelegte Project für ein in km 0·5/6 der Hauptlinie der Localbahn Salzburg-Lamprechtshausen abzweigendes und für den Fabriksbesitzer Ignaz Glaser in Bürmoos bestimmtes Schleppgeleise, sowie für den an dasselbe anschliessenden Schuppen wurde gutgeheissen und an die k. k. Landesregierung in Salzburg zur Abhaltung der politischen Begehung mit der Ermächtigung übermittelt, bei anstandslosem Commissionsergebnisse den Bauconsens im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums zu ertheilen. [E.-M.-Z. 4139.]

Dampftramway-Gesellschaft vormals Krauss & Co. (Reparaturswerkstätte in Gross-Jedlersdorf.) Das von der Dampftramway-Gesellschaft vormals Krauss & Co. vorgelegte Project einer Reparaturswerkstätte auf dem Rangirbahnhofe Gross-Jedlersdorf der Linie Wien—Stammersdorf wurde gutgeheissen und an die k. k. Statthalterei in Wien zur Prüfung mit der Ermächtigung übermittelt, bei anstandslosem Prüfungsbefunde den Bauconsens im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums zu ertheilen. [E.-M.-Z. 3821.]

Wiener Tramway-Gesellschaft. (Einrichtung des elektrischen Betriebes auf der Transversallinie.) Das von der Wiener Tramway-Gesellschaft vorgelegte Detailproject für die Einrichtung des elektrischen Betriebes auf der Transversallinie wurde im Allgemeinen gutgeheissen und an die k. k. Statthalterei in Wien zur Abhaltung der politischen Begehung übermittelt. [E.-M.-Z. 4213.]

Ausland.

Preussen. (Vorarbeiten für eine Nebenbahn von Angerburg nach Korschen und von Ortelsburg nach Neidenburg.) Die königl. preussische Eisenbahn-Direction zu Königsberg ist mit der Anfertigung allgemeiner Vorarbeiten für eine Nebenbahn von Angerburg nach Korschen, sowie von Ortelsburg über Willenberg nach Neidenburg beauftragt worden.

— (Vorarbeiten für eine Nebenbahn von Stallupönen nach Goldap und von Broddydamm nach Dt. Eylau.) Die königl. preussischen Eisenbahn-Directionen zu Königsberg und zu Danzig sind mit der Anfertigung allgemeiner Vorarbeiten für eine Nebenbahn von Stallupönen nach Goldap, bezw. von Broddydamm über Neumarkt nach Dt. Eylau beauftragt worden.

— (Vorarbeiten für eine Nebenbahn von Kulm nach Unislaw und von Schöneck nach Czerwinsk.) Die königl. preussische Eisenbahn-Direction zu Danzig ist mit der Anfertigung allgemeiner Vorarbeiten für eine Nebenbahn von Kulm nach Unislaw und von Schöneck über Pr.-Stargard nach Czerwinsk beauftragt worden.

Schiffahrt.

Italien. (Verkehr von Schiffen mit Tabak- und Salzladungen in den italienischen Häfen.) Ein königliches Decret vom 5. April d. J. verfügt, dass Schiffe mit voller oder theilweiser Ladung von ausländischem Tabak, in Blättern oder verarbeitet, ausgenommen im Falle höherer Gewalt, nur die Häfen von Ancona, Bari, Brindisi, Cagliari, Catania, Civitavecchia, Genua, Livorno, Messina, Neapel, Palermo, Porto Empedocle, Reggio Calabria, Savona, Syracus, Tarent, Trapani und Venedig behufs Vornahme von Handelsoperationen anlaufen dürfen. Schiffe mit voller oder theilweiser Salzladung können in den Häfen Siciliens, Sardiniens und in den Häfen jener anderen Inseln, wo die Einfuhr gestattet ist, frei verkehren. Sie dürfen überdies die Häfen von Ancona, Bari, Brindisi, Genua, Livorno, Neapel, Savona und Venedig behufs Vornahme von Lade- und Löschoperationen anlaufen, wenn ihr Tonnengehalt nicht weniger als 250 Tonnen beträgt. Der Aufenthalt der Schiffe in den genannten Häfen darf ohne specielle schriftliche Erlaubniss des Zolldirectors nicht über drei Tage währen, und wird der Zolldirector während dieser ganzen Zeit auf Kosten des Capitäns die erforderliche Anzahl von Wächtern an Bord des Schiffes halten, um eine Ausschiffung von Salz zu verhindern.

Aegypten. (Aenderung der Schiffahrtsgebühren im Hafen von Alexandrien.) Die Einführung der neuen Zuschlagsgebühr im Hafen von Alexandrien, welche am 1. Mai in Kraft treten sollte, wurde mit Khedivialdecret vom 23. April auf den 1. August verschoben.

Quarantainenachrichten.

Constantinopel. Zufolge Conseilsbeschlusses wurde gegen die Provenienzen aus Alexandrien eine in den Lazarethen von Beiruth, Klazomene oder Tripolis zu erledigende fünftägige Quarantaine sammt Desinfection eingeführt.

Pilgerschiffe aus ägyptischen Häfen mit der Bestimmung nach dem Hedjaz sind einer zehntägigen, im Lazarethe von El Tor zu erledigenden Quarantaine unterworfen.

Provenienzen aus dem ägyptischen Küstengebiete des Mittelmeeres werden einer zehntägigen Quarantaine unterworfen.

Cypern. Herkünfte aus den Mittelmeerhäfen Aegyptens unterliegen einer zehntägigen Quarantaine.

Aegypten. Alexandrien wurde gegenüber den anderen ägyptischen Häfen als verseucht erklärt.

Madrid. Herkünfte aus Alexandrien seit dem 20. März werden einer Lazarethcontumaz unterworfen; die ägyptischen Häfen im Umkreise von weniger als 165 km gelten als verseucht.

Kopenhagen. Die besonderen sanitären Massnahmen zur Verhütung der Einschleppung ansteckender Krankheiten aus den Häfen Russlands und Finnlands wurden aufgehoben.

Athen. Herkünfte aus allen ägyptischen Häfen nach dem 10. Mai unterliegen einer zehntägigen Quarantaine.

Sofia. Die gegen Provenienzen aus den russischen und türkischen Schwarze Meer-Häfen bestandenen Quarantainemassregeln wurden aufgehoben.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Eröffnung der Personen-Haltestelle Woračitz.

Am 20. Mai 1896 wurde die auf der Localbahn Wotic-Selčan zwischen den Stationen Janowitz und Stètkowitz in km 6·140 gelegene Haltestelle Woračitz für den Personenverkehr eröffnet. — Die Gepäcksabfertigung erfolgt im Nachzahlungswege.

Wien, am 26. Mai 1896. [386]

Rumänisch-Süddeutscher Eisenbahnverband.

Zollabfertigung von Sendungen nach Bucuresti.

Im Tarif-Theil I, Heft 1, für den vorbezeichneten Verband vom 1. Juni 1895 sind auf Seite 372 unter I die „Bestimmungen betreffs der Zollabfertigung von Sendungen für Bucuresti“ zu streichen, und treten an deren Stelle die nachstehenden Bestimmungen:

Für Gütersendungen nach Bucuresti ist in den Frachtbriefen als Bestimmungsstation entweder „Bucuresti-gara de Nord“ oder „Bucuresti-Filaret“ anzugeben. Frachtbriefe mit der einfachen Bestimmung Bucuresti ohne Bezeichnung des Bahnhofes werden als unvollständig zurückgewiesen.

Die zollämtliche Behandlung der Güter, welche in Bucuresti ankommen, ohne bereits an der Grenze verzollt worden zu sein, wird am Bahnhofe Bucuresti-Filaret, woselbst sich das Zollamt befindet, vorgenommen.

Wien, am 21. Mai 1896. [387]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Ausnahmetarif für Eier, Erdharz u. s. w. im Verkehre mit galizischen Stationen vom 1. März 1893.

Gütertarif, Theil II, Heft D (gemeinschaftliches Heft) vom 1. April 1895.

Mit Wirksamkeit vom 1. Juni 1896 wird die Station Strassburg (C.B. und Neudorf, Königshofen und Schiltigheim) mit directen Frachtsätzen für Eier in Kisten und Fässern in den oben bezeichneten Tarif aufgenommen.

Die directen Frachtsätze sind zu bilden für Ladungen zu 5000 kg durch Anstoss von 13 Pfg., für Ladungen zu 10.000 kg durch Anstoss von 12 Pfg. an die bezüglichen Frachtsätze für die badische Station Kehl.

Gleichzeitig erfolgt die Einbeziehung der genannten Station in das gemeinschaftliche Heft D, und zwar mit den um 20 km erhöhten Entfernungen für die badische Station Kehl.

Wien, am 22 Mai 1896. [388]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Ostdeutsch-Oesterreichischer Personenverkehr über Seidenberg, Liebau, Mittelwalde, Ziegenhals, Jägerndorf und Troppau.

Einführung directer Fahrkarten von Stettin nach Freiheit-Johannisbad und Hohenelbe.

Vom 5. Juni 1896 angefangen gelangen in Stettin directe einfache Fahrkarten für combinirte Züge nach Freiheit-Johannisbad und Hohenelbe über Cüstrin, Frankfurt a. d. O., Sommerfeld, Kohlfurth, Liebau zu nachstehenden Preisen zur Ausgabe:

Von Stettin nach	I. Cl.	II. Cl.	III. Cl.
Freiheit-Johannisbad	34·80	25·80	17·20
Hohenelbe	36·50	27·—	17·70

Diese Fahrkarten gelten in der Strecke Frankfurt a. d. O.—Sommerfeld für Schnellzüge, sonst nur für Personenzüge.

Wien, am 20. Mai 1896. [389]

K. k. priv. Oesterreichische Nordwestbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Deutsch-Russischer Getreide-Ausnahmetarif 7, Theil I. (Nachtrag III.) Mit Giltigkeit vom 20. April alten/2. Mai neuen Stils 1896 ist zu dem Deutsch-Russischen Ausnahmetarif 7, Theil 1, für Getreide, Oelsamen u. s. w. der III. Nachtrag herausgegeben worden. Er enthält ausser Aenderungen von Bahnbenennungen und Berichtigungen neue Frachtsätze von verschiedenen russischen Stationen, namentlich auch von solchen neu eröffneter Strecken der Russischen Südostbahnen (Strecke Charkow—Balaschow), der Rjäsan-Uralsker, der Moskau-Jaroslaw-Archangelsk-, der Moskau-Kiew-Woronescher, der Moskau-Kasaner und der Ekaterinen-Eisenbahn nach Königsberg, Memel und Pillau. Ausserdem werden die Frachtsätze von Alatyr (Moskau-Kasaner Eisenbahn) nach den vorgenannten deutschen Stationen mit Giltigkeit vom 3./15. Juni 1896 für 2 Werst = 11 bis 4 Kopeken für 10.000 kg erhöht.

Rheinisch-Westphälisch-Sächsischer Verbandsgüterverkehr. (Ausnahme-Frachtsätze für Dachschiefer.) Mit Giltigkeit vom 10. Mai 1896 sind für die Beförderung von Dachschiefer in Ladungen von mindestens 10.000 kg von den Stationen Brachbach, Carden, Cattenes, Cochem, Eiserfeld, Fischbach, Fredeburg, Gleidorf, Kaisersesch, Kirn, Laubach-Müllenbach, Martinstein, Mayen-Ost, Moselkern, Oberstein, Raumland-Berleburg, Ruwer, Schmallenberg, Schweich, Simmern, Traben-Trarbach und Waldrach der kgl. Preussischen Staatsbahnen nach den Stationen Alt- und Neugersdorf, Bärenstein bei Weipert, Bodenbach, Chemnitz, Colditz, Dahlen, Döbeln, Dresden-Altstadt, Dresden-Friedrichstadt, Dresden-Neustadt (Leipziger und Schlesischer Bahnhof), Dresden-König Albert-Hafen, Dresden-Elbkai (Altstadt und Neustadt), Klingenthal, Klosterbuch, Lausigk, Leisnig, Oelsnitz im Erzgebirge, Reichenberg, Schandau, Tetschen, Warnsdorf und Weipert der kgl. Sächsischen Staatsbahnen, sowie nach der Station Reichenberg der Südnorddeutschen Verbindungsbahn Ausnahme-Frachtsätze in Kraft getreten.

Tarife für den inneren Verkehr der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen, Heft D für den Verkehr der kgl. Bayerischen Localbahnen vom 1. April 1895). (Aufhebung des Localbahnzuschlages.) Für unbearbeitete Bruchsteine von Fischhaus nach Passau loco in Wagenladungen wird der Localbahnzuschlag von 6 Pfg. für 100 kg aufgelassen.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1000	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Spiritus der Pos. A - 35 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Bełzec	Lemberg loco und transit	Aufgabe in Cisternenwagen unter voller Ausnützung des Wagenfassungsraumes, bei Frachtzahlung für das factische Gewicht der Sendung, jedoch mindestens für 10.000 kg pro Wagen, oder Aufgabe in Fässern bei Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Wagen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1896	Localtarif	kr. 59·2	kr. 39·8	kr. 19·4	Im Kartirungswege		
				Hrebenne					51·4	34·6	16·8			
				Lubycza					55	37	18			
				Rawa ruska					45·4	30·6	14·8			
1001	K. k. General - Direction der österr. Staatsbahnen		Steinzeugwaaren der Pos. S-66 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Ober-Bris	Iglau Stadt, Iglau transit	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1896	Localtarif	kr. 70	kr. 54	kr. 16	Im Kartirungswege		
					Wien II (K.F.J.B.), Nussdorf				85	66	19			
					Salzburg				90	70	20			
					Leoben (St.B.) loco, Leoben (S.B.) transit				101	78	23			
1002	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Farbhölzer aller Art, geraspelt, gemahlen und zerkleinert, aus der Pos. F-4 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Rosenthal-Graupen	Wien II (K.F.J.B.) und Nussdorf	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen. Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1896	Localtarif	kr. 145	kr. 135	kr. 10	Im Kartirungswege		
						Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Wagen			134	116	18			
					Wien-Donauquaibahnhof	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen			149	139	10			
						Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Wagen			138	120	18			
			Farbholzextracte		Wien II (K.F.J.B.) und Nussdorf	in jedem Gewichte			302	279	23			
					Wien-Donauquaibahnhof				312	283	29			
1003	K. k. General - Direction der österr. Staatsbahnen	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Mehl und Kleie aus Pos. M-4 der Güterclassification des Tarifes, Theil I	Lodygowice	Chabówka	Bei Aufgabe in Quantitäten unter 10.000 kg pro Frachtbrief	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1896	Ost-Nordwest-Oesterreichischer Eisenbahnverband	Derzeit bestehen keine directen Frachtsätze	kr. 37		Im Kartirungswege		
					Jeleśnia					13				
					Jordanów					31				
					Limanowa					54				
					Maków					27				
					Mszana dolna					41				
					Sucha					24				
					Tymbark					51				
					Zaryte					37				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
1004	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Braunstein	Stramberger Neuhütte, Station der k. k. Eisenbahn-Direction St. Johann - Saarbrücken oder umgekehrt	Arad Nagyvarad Rimahanya Salgó-Tarján Zólyom-Brezó Stationen der kgl. Ungarischen Staatsbahnen	Als Frachtgut bei Aufgabe von oder Zahlung für mindestens 10.000 kg für den Wagen und Frachtbrief	Vom 1. Juni 1896 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis 31. December 1896	Theil II, Tarifheft Nr. 6 vom 1. December 1895 für den Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverband	Besteht keiner	Mark 2·98 2·97 2·86 2·71 2·97		Im Kartirungswege		
1005	Südbahn-Gesellschaft		Zucker der Position Z-8 des Tarifes Theil I	Sopron S.B.	Monfalcone Sagrado Cormons loco	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro verwendeten Wagen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarif	Heller 306 311 327	Heller 264 270 280	Heller 42 41 47	Im Kartirungswege		
				Nagy-Czenk	Monfalcone Sagrado Cormons loco				301 306 316	258 264 274	43 42 42			
				Bükk	Monfalcone Sagrado Cormons loco				284 289 305	248 254 264	36 35 41			
				Lövö	Monfalcone Sagrado Cormons loco				294 294 310	252 258 268	42 36 42			
				Ebenfurth	Monfalcone Sagrado Cormons loco				300 305 316	260 266 276	40 39 40			
				Pottendorf-Landegg	Monfalcone Sagrado Cormons loco				300 305 321 bezw. ungar.	260 266 276 incl. Steuer	40 39 45			
1006	Oesterr. Nordwestbahn	Betheiligten Verwaltungen	Fettsäure	Aussig (Oe.N.W.B. u. St.E.G.) und Schreckenstein	Wien (Oe.N.W.B., St.E.G. und K.F.N.B.)	Bei Aufgabe von 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen oder Zahlung der Fracht hiefür	Bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1896	Localtarif, resp. Verbandstarif	Kreuzer 134	115	19	Im Kartirungswege		
				Aussig (Oe.N.W.B.) Schreckenstein	Stockerau				137 136	99 99	38 37			
1007	Oesterr. Nordwestbahn		Steine der Classe C	Wostromeř loco und transit	Poděbrad	Die Gebührenberechnung erfolgt mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Das Auf- und Abladen dieser Transporte muss auf Kosten und durch Arbeiter der Partei in der hiefür jeweilig festgesetzten Frist erfolgen. Diese Transporte müssen zum Baue eines Denkmales in Poděbrad bestimmt sein	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1896	Localtarif	18·3 kr.	11·4 kr.	6·9 kr.	Im Kartirungswege		In den Frachtbriefen muss der Verein für Errichtung eines Denkmales in Poděbrad als Aufgeber und alleiniger Empfänger erscheinen

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
				von	nach									
1008	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Zinkblech	Dzieditz	Olmütz	Aufgabe in beliebigen Mengen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1896	Localtarif vom 1. Jänner 1893	Verschieden	75·5 kr.	Verschieden	Im Kartirungswege		
1009	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Buschtěhrader Eisenbahn	Schieferthon und Thonerde, lose oder in Säcken verpackt	Kladno (B.E.B.)	Halbstadt (St.E.G.)	Aufgabe als Frachtgut in vollen Wagenladungen; Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens; Aufrechthaltung der sonstigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarife	Besteht kein directer Frachtsatz	40 Kreuzer		Im Kartirungswege		Ausser dem nebenstehenden Frachtsatze gelangt für die Zurückung der Sendungen von den einzelnen Schächten bei Neukladno nach der Station Kladno noch eine Zurückungsgebühr von 3 kr. pro 100 kg bei Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens zur Einhebung. Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten bewerkstelligen zu lassen
1010	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Holz des Specialtarifes 2 oder der Classe C	Erked	Wien (St.E.G. und K.F.N.B.), Stadlau und Floridsdorf	Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der für die Classe C, bezw. den Specialt. 2 allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1896	Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverband, Tarif Theil II, Heft 4	Verschieden	Kreuzer 109		Im Kartirungswege		
				Kacza						111				

Für Sendungen nach den nachstehenden Stationen gelangen die für Wien St.E.G. giltigen Frachtsätze um folgende Gebühren erhöht zur Anwendung:

Station	Kreuzer pro 100 kg
Wien K.E.B. loco und transit	10·—
Wien Lagerhaus	4·—
Wien Lagerhaus und Freilager am Schüttel	4·5
Wien Oe N.W.B. loco	13·—
Wien Oe.N.W.B. transit	5·—
Nussdorf	6·—

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
1011	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Holz des Ausnahmetarifes 6b des Sächsisch-Oesterr. Eisenbahnverbandes, Tarif Theil II, Heft 1	Politz-Sandau	Colditz	Aufrechthaltung der für den Ausnahmetarif 6b des Sächs.-Oesterr. Eisenbahnverbandes, Tarif Theil II, Heft 1, giltigen allgemein. Tarifbestimmungen	Vom 1. Juni 1896 bis zur Durchführung im Tarifwege, längst. aber bis Ende December 1896	Sächsisch-Oesterr. Eisenbahnverband, Tarif Theil II, Heft 1	Bestehen keine directen Sätze	Pfennig. 57		Im Kartirungswege		
					Rochsburg					60				
				oder umgekehrt										

1	2	3	4	5	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt von der	Die Publication erfolgt und im Namen der	Das Zngeständniss wird gemacht für Artikel	Das Zngeständniss wird gemacht für die Transportstrecke (heziehungswe[illegible] Route) von	Das Zngeständniss wird gemacht für die Transportstrecke (heziehungswe[illegible] Route) nach	Das Zngeständniss wird gemacht hei Erfüllnng nachstehender Bedingungen	Das Zngeständniss wird gemacht und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich hezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich hezieht: Frachtsatz (Gehühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gehühr) per 100 kg	Nachlass vom hestehenden Frachtsatze (Gehühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1012	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Betheiligten Verwaltungen	Mineralische Kohle		Stadlau	Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen und Einhaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch his Ende December 1896, hezw. his zur eventuell vorher erfolgenden Durchführung im Tarifwege	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg bei einem Conrsstande der österr. Banknoten 165/170 Heller	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg bei einem Conrsstande der österr. Banknoten 160/165 Heller	Im Kartirungswege		Bis auf Weiteres gelangen die zum Course von 165/170 verzeichneten Frachtsätze zur Einhebung
				Radzionkaugruhe						123·4	124·0			
				Kasten-Centrumgrube						124·8	125·6			
				Beuthen O.S.E.						122·8	123·6			
				Hohenzollerngruhe						122·8	123·6			
				Gleiwitz						119·4	120·4			
				Zahrze						120·8	121·6			
				Zabrze Coaksanstalt, sämmtl. Schächten der Königin-Lonisegruhe						121·2	122·2			
				Schmiederschacht						121·8	122·6			
				Clara- u. Valentinschacht der Wolfganggrube						122·0	123·0			
				Gntehoffnung-Zinkhütte						121·8	122 4			
				Köhlerschacht der Lythandragruhe						122·4	123·0			
				Ascbenhornschacht der Gottessegengruhe, Hugozwanggrube						122·6	123·4			
				Brandenhurggrnbe						122·4	123·0			
				Borsigwerk						121·8	122·6			
				Bohrek						122·6	123·6			
				Morgenroth						121·4	122·0			
				Paulusgrnhe						122·0	122·8			
				Bahnschacht der Gräfin Lanragrube						120·4	121·2			
				Deutschlandgruhe						120·2	120·8			
				Cleopbasgrnhe						119·0	119·4			
				Kattowitz						117·6	118·2			
				Lanrabütte, Ficinusschacht						118·4	118·8			
				Chasséschacht d. Fannygrnbe						118·6	119·2			
				Georggruhe						117·2	117·6			
				Wildensteinsegengrube (Grnndmannschacht)						116·2	116·6			
				Wildensteinsegengrube (Kronprinzschacht)						116·2	116·6			
				Cons. Gieschegruhe (Richthofenschacht)						117·6	118·2			
				Cons. Gieschegrnbe (Kaiser Wilhelmschacht)						118·6	119·2			
				Brzezinka, neue Przemsagrnhe, cons. Wandagrnbe						113·4	113·8			
				Marthascbacht der Karlsegengrube						113·8	114·2			
				Snsannaweiche (Jakohgrnbe)						117·2	117·8			
				Emannelsegen						116·2	116·8			
				Nikolai						116·2	117·0			
				Bradegrnhe, Angustensfreudegrube						114·6	115·4			
				Orzesche						114·0	114·6			
				Lazisk, Gottmitnnsgrube						115·0	115·6			
				Margarethenschacht der Gottmitunsgrnbe, Martha - Valescagrube, Trautscholdsegengrnhe						115·8	116·4			
				Emmagruhe						106·4	106·8			
				Imielin						111·0	111·2			
				via Oderberg—, bezw. Dzieditz—, bezw. Oswięclm — Süssenbrunn										

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
				von	nach									
1013	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Schotter	Wagram	Göding	Zahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen: die Sendungen müssen für Erhaltungszwecke der Holics-Gödinger Localbahn-Actiengesellschaft bestimmt und an den Stationsvorstand oder an die Streckenleitung in Göding adressirt sein; Auf- und Abladen der Transporte durch Organe des Versenders, bezw. Empfängers	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1896	Localtarif vom 1. Jänner 1893	14·3 kr.	7·0 kr.	7·3 kr.	Im Kartirungswege		Der nebenstehende ermässigte Frachtsatz ist für Parteien unzugänglich
1014	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Kohlen, mineralische	Sämmtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Kohlengruben des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der im Privatbesitze befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau (K.O.B.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere	Raitz	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 2000 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. Juni 1896 bis Ende Mai 1897	Ausnahmetarif für den Oesterr. Kohlenverkehr vom 1. Jänner 1896	90·6 Heller	83·4 Heller	7·2 Heller	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	Der nebenbezifferte Frachtnachlass wird aus dem Gebührenantheile der Kaiser Ferdinands-Nordbahn gewährt
1015	Südbahn-Gesellschaft	Bares-Pakraczer Eisenbahn	Pferde	Barcs Virovitica Teresovac-Suhopolje	Cormons	Bei Beförderung in Wagenladungen als Frachtgut. Im Uebrigen gelten für nebenstehende Transporte die einschlägigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarife	Verschieden, je nach der Anzahl der verladenen Pferde	10 Kronen incl. ungar. Steuer per Quadratmeter der Ladefläche des verwendeten Wagens	Verschieden	Im Kartirungswege		
1016	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligten Bahnverwaltungen	Alkohol (Spiritus, Weingeist)	Berlin (Anh., Dresdn., Görl. und Schles. Bhf.)	Triest und Fiume	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Wagen und Frachtbrief unter Einhaltung der Bestimmungen des nebenbezeichneten Tarifes	Vom 1. Juni 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Gütertarif, Theil II, für den Triest-Fiume-Norddeutschen Eisenbahnverband vom 1. Jänner 1896 (Ausnahmetarif Nr. 17)	Pfg. 403	Pfg. 365	Pfg. 38	Im Kartirungswege		
				Breslau (B. F. u. O. S. Bhf.)					320	277	43			
				Cosel-Kandrzin					292	249	43			
				Frankfurt a.O.					386	343	43			
				Lissa i. Pr.					351	308	43			
				Münsterberg					302	259	43			
				Posen					374	331	43			
				Stettin					429	386	43			
				Swinemünde					460	417	43			
				Tempelhof (Rangirbhf.)					401	364	37			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
1017	Südbahn-Gesellschaft	Kgl. ungar. Staatseisenbahnen	Knochenleim	Budapest dunaparti teherpályaudvár	Fiume	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen und Frachtbrief	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Tarife für den Ungarisch-Adriatischen Eisenbahnverband, Theil II, Heft 1 und 2, vom 1. Jänner 1895	292	200	92	Im Kartirungswege		
					Triest				310	220	90			
									Heller incl. Mgb. und ung. Transportsteuer					
1018	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Drainröhren der Pos. D—12 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Kolomea	Bilcze-Wolica	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindest. 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Die Sendungen müssen von einem Landwirth zu Bodenmeliorationen unter der eigenen Adresse bezogen werden. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1896	Localtarif	36 kr.	23 kr.	13 kr.	Im Kartirungswege		
				Podłęże					55 kr.	39 kr.	16 kr.			

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

Verordnungs-Blatt für Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt im k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr: Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl. „ das Deutsche Reich . . . 25 Mark „ das übrige Ausland . . . 33 Frcs. Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 60. Wien, 30. Mai 1896. IX. Jahrgang.

Nähere Angaben über die einzelnen im Artikel I des Gesetzentwurfes, betreffend die im Jahre 1896 sicherzustellenden Bahnen niederer Ordnung, angeführten Bahnprojecte.

(Vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 58, pag. 1050.)

Artikel I, Z. 1. Normalspurige Localbahn Deutschbrod-Saar.

(31·2 Kilometer; effective Kosten 1,761.000 fl., einschliesslich 175.000 fl. für Fahrpark, 30.000 fl. für Intercalarzinsen und 16.000 fl. für Reservefonds.)

Die projectirte Localbahn, welche ihren Ausgang in der Station Deutschbrod der Oesterreichischen Nordwestbahn nimmt, soll zunächst eine ungefähr 2·5 km lange Theilstrecke der letztgenannten Bahn in der Richtung gegen Pardubitz mitbenützen und nach ihrer Abzweigung aus dem currenten Hauptbahngeleise sich an der rechten Lehne des Sazawathales entwickeln; die Bahnlinie berührt sodann den Wallfahrtsort Frauenthal, zieht an Böhmisch-Schützendorf vorbei nach Přibislau, durchschneidet dann die Ortsgebiete von Ronow und Sazau und endigt in einer im Süden der Stadt Saar zu errichtenden Stationsanlage.

Die projectirte Localbahn ist dazu bestimmt, der aufblühenden Stadt Deutschbrod eine Verbindung mit dem ausgedehnten, einer namhaften wirthschaftlichen Entwicklung fähigen Hinterlande zu bieten und den Anschluss der in industrieller Beziehung bemerkenswerthen Orte Frauenthal, Přibislau und Saar an das Eisenbahnnetz zu vermitteln. Von den im Attractionsgebiete der neuen Bahnlinie liegenden Industrieunternehmungen sind insbesondere hervorzuheben: die Spiritus- und Stärkefabrik in Frauenthal, die Factorei und Färberei in Běla, das Brauhaus, die Spiritusfabrik, die Liqueurfabrik und drei Stärkefabriken in Přibislau, sowie eine Stärke-, Syrup- und Traubenzuckerfabrik in Ronow. Ausserdem sind noch etwa hundert kleinere industrielle Betriebe in und um Saar in Betracht zu ziehen. Von grosser Wichtigkeit für die Rentabilität der projectirten Bahnlinie sind auch die landwirthschaftliche Production und die Waldbestände der berührten Gegend. Die Herrschaft Saar gehört zu den waldreichsten Domänen Mährens, und beträgt der jährliche forstwirthschaftliche Etat derselben 30.000 bis 40.000 Festmeter Holz. In verkehrspolitischer Beziehung kommt der projectirten Localbahn insofern eine besondere Bedeutung zu, als dieselbe den ersten Ansatz zu der seit vielen Jahren angestrebten, vom böhmischen und mährischen Landtage wiederholt und nachdrücklichst befürworteten Durchzugslinie (Brünn) Tischnowitz—Saar—Deutschbrod bildet, durch welche im Zusammenhange mit den bestehenden Localbahnen Deutschbrod-Humpoletz und Beneschau-Wlaschim nach Ausführung des Zwischenstückes Humpoletz—Wlaschim die kürzeste Verbindung zwischen den Landeshauptstädten von Mähren und Böhmen hergestellt würde.

Die Beschaffung der mit 1,761.000 fl. veranschlagten effectiven Baukosten soll erfolgen durch ein Nominalcapital im Gesammtbetrage von 1,788.000 fl., und zwar durch Aufnahme eines mit vier vom Hundert zu verzinsenden Prioritätsanlehens im Nominalbetrage von 1,388.000 fl. auf Grund der vom Staate zu gewährenden Reinertragsgarantie, weiters durch Ausgabe von Stammactien der für diese Localbahn zu bildenden Actiengesellschaft im Nominalbetrage von 400 000 fl., von welchen ein Theilbetrag von höchstens 180.000 fl. Seitens des Königreiches Böhmen, 45.000 fl. Seitens der Markgrafschaft Mähren und der Rest von mindestens 175.000 fl. Seitens der Localinteressenten al pari übernommen werden sollen.

Das zu gewärtigende Jahreserträgniss der Bahn dürfte nach der von Regierungsorganen ausgearbeiteten Rentabilitätsberechnung den Betrag von 59.000 fl. erreichen, so dass der Staatsschatz aus dem Titel der zu gewährenden Erträgnissgarantie voraussichtlich selbst in der ersten Betriebsperiode nicht in Anspruch genommen werden wird.

Artikel I, Z. 2. Normalspurige Localbahn Skuč-Polička.

(33·2 Kilometer; effective Kosten 1,450.000 fl., einschliesslich 165.000 fl. für Fahrpark, 26.000 fl. für Intercalarzinsen und 22.000 fl. für Reservefonds.)

Die intendirte Localbahn soll nach einem im März 1895 der commissionellen Trassenrevision unterzogenen Projecte vom südöstlichen Ende der Station Skuč der Linie Deutschbrod—Pardubitz der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn ausgehen, zunächst die Stadt Skuč berühren und hierauf über Krouna, Čachnov, Wüst-Kamenic und Borowa in südöstlicher Richtung nach Polička geführt, und soll hiedurch eine Fortsetzung der vom Staate garantirten, gegenwärtig im Baue befindlichen Localbahn Zwittau-Polička hergestellt werden.

Die projectirte Localbahn verfolgt in erster Linie den Zweck, das westlich von Polička gelegene Productionsgebiet in den Eisenbahnverkehr einzubeziehen und zugleich einen neuen Abfuhrsweg für die sonst auf den beträchtlichen Umweg über die Strecke Zwittau—Pardubitz der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft angewiesenen Transporte von und für Polička und Umgebung zu eröffnen. Ausserdem sollen durch die projectirte Localbahn die Erwerbsverhältnisse der einstmals in Folge emsigen Hausbetriebes der Webindustrie wohlhabenden, gegenwärtig aber durch die stets zunehmende Concurrenz der einschlägigen Fabriksbetriebe in ökonomischem und numerischem Niedergange befindlichen Bevölkerung des berührten Landestheiles wirksam und nachhaltig verbessert werden. Das Attractionsgebiet der projectirten Localbahn producirt grosse Mengen von vorzüglichem Flachs; dasselbe ist reich an Waldungen und birgt in seinem Schosse zum Theil noch unerschlossene Lager von Erzen und Kohle. Der erwähnte Holzreichthum tritt namentlich in den an der mittleren Strecke der projectirten Localbahn gelegenen, rationell bewirthschafteten Forsten der Domänen Polička, Leitomischl, Richenburg, Neuschloss, Ingrowitz und Neustadtl zutage.

In richtiger Erkenntniss der wirthschaftlichen Bedeutung der gedachten, seit vielen Jahren angestrebten Bahnverbindung hat der Landtag des Königreiches Böhmen in seiner Sitzung vom 8. Februar d. J. zum Zwecke der Ausführung dieser Bahnlinie eine in Stammactien zu refundirende Landesunterstützung von 200.000 fl. zu widmen beschlossen, und haben die Interessenten sich zur Uebernahme von Stammactien im Gesammtbetrage von 300.000 fl. bereit erklärt. Diese ausserordentliche Betheiligung der Interessenten wurde hauptsächlich dadurch ermöglicht, dass der regierende Fürst Thurn-Taxis, als Besitzer ausgedehnter, im Verkehrsgebiete der neuen Localbahn gelegener Güter, sich in munificenter Weise zu der Leistung des namhaften Beitrages von 165.000 fl. bestimmt gefunden hat.

Die effectiven Baukosten der projectirten Bahnlinie sind mit 1,450.000 fl. veranschlagt, und ergibt sich im Hinblicke auf die vorerwähnten Beitragsleistungen sohin die Nothwendigkeit, für die Bedeckung eines effectiven Abganges von 950.000 fl. Vorsorge zu treffen. Die bezügliche Beihilfe soll nach dem vorliegenden Gesetzentwurfe in der Weise gewährt werden, dass von Seiten des Staates die Reinertragsgarantie für ein im Wege eines Prioritätsanlehens zu beschaffendes Vorzugscapital von 970.000 fl. mit einem Annuitätenerfordernisse von 41.200 fl. übernommen wird.

Die projectirte Bahnlinie dürfte nach amtlichen Ermittlungen ein Jahreserträgniss von 24.000 fl. liefern, und wird dieselbe daher rechnungsmässig einen jährlichen Garantiezuschuss von rund 17.000 fl. erfordern. Diese Belastung dürfte jedoch zum grösseren Theile durch die Mehreinnahmen aufgewogen werden, welche im Falle der Ausführung des geplanten Bahnbaues der staatlich garantirten Anschlussbahn Zwittau-Polička, sowie der Stammlinie der Oesterreichischen Nordwestbahn aus dem Transitverkehre und wohl auch aus dem gesteigerten Localverkehre zufliessen werden.

Artikel I, Z. 3. Normalspurige Localbahn Prachatitz-Wallern.

(29·3 Kilometer; effective Kosten 1,120.000 fl., einschliesslich 170.000 fl. für Fahrpark, 32.000 fl. für Intercalarzinsen.)

Artikel I, Z. 4. Normalspurige Localbahn Winterberg-Eleonorenhain-Wallern.

(38·5 Kilometer; effective Kosten 1,567.000 fl., einschliesslich 200.000 fl. für Fahrpark, 35.000 fl. für Intercalarzinsen.)

Die Localbahn Prachatitz-Wallern soll in der Station Prachatitz der Localbahn Wodňan-Prachatitz ihren Ausgang nehmen, in südöstlicher Richtung das Belčbachthal aufwärts geführt werden, die Ortsgebiete von Chrobold und Schweinetschlag berühren und sich von hier in westlicher Richtung nach Oberhaid wenden. Nach Uebersetzung des Flanitzbachthales soll die Localbahn nach Wallern geführt werden und in der gleichzeitig für die Linie nach Winterberg anzulegenden Endstation gleichen Namens ihren Abschluss finden.

Die Localbahn Winterberg-Wallern soll südöstlich in der Station Winterberg der Localbahn Strakonitz-Winterberg abzweigen und Anfangs in westlicher, dann in vorwiegend südöstlicher Richtung unter Berührung der Ortsgebiete von Freiung und Ober-Moldau entlang dem Kapellenbachthale nach Eleonorenhain geführt werden, um schliesslich die im Süden der Stadt Wallern anzulegende gleichnamige Gemeinschaftsstation zu erreichen.

Nachdem die bisher ausgeführten Böhmerwaldbahnen Budweis-Salnau, Wodňan-Prachatitz und Strakonitz-Winterberg an den Vorbergen des Böhmerwaldes ihren Abschluss finden, hat sich das Bedürfniss geltend gemacht, nunmehr auch das Innere des Böhmerwaldes und insbesondere jenes Gebiet, welches von den Bergen Libin, Schreiner, Kubany und Dreisessel umschlossen wird, dem Eisenbahnverkehre zu erschliessen, um hiedurch einerseits die reichlich vorhandenen Naturproducte einer günstigeren Verwerthung zuzuführen, andererseits aber die daselbst bestehenden Industriezweige zu fördern und womöglich neue Industrien zu schaffen, für welche nebst billiger Arbeitskraft und wohlfeilem Brennmaterial auch zahlreiche Wasserkräfte, wie insbesondere jene der Moldau, zur Verfügung stehen. Diesem Bedürfnisse soll nun durch die Ausführung der beiden vorgenannten Bahnlinien Rechnung getragen, gleichzeitig aber auch jenen individuellen Verkehrsinteressen entsprochen werden, welchen jede einzelne der projectirten Linien zu dienen bestimmt ist.

Was zunächst die Linie Prachatitz—Wallern anbelangt, so liegt die wirthschaftliche Aufgabe derselben theils in der Verbindung der Stadt Wallern und ihrer Umgebung mit Prachatitz, welch letzteres einen nicht unwichtigen Absatzplatz für die gewerblichen und landwirthschaftlichen Erzeugnisse des inneren Böhmerwaldes bildet, theils in dem Umstande, dass über Prachatitz der

nächste Weg von Wallern nach Budweis und Wien, wie auch nach Prag führt. Von besonderer Wichtigkeit ist ferner der Umstand, dass Wallern und dessen Hinterland durch die Herstellung der projectirten Localbahn im Zusammenhange mit der Localbahn Prachatitz-Wodňan und der im Baue befindlichen Strecke Wodňan—Moldauthein einen directen, insbesondere für den Transport von Forstproducten wichtigen Zufuhrsweg zu dem Umschlagsplatze an der stets schiffbaren Moldau gewinnt, wodurch die beiden letztgenannten vom Staate garantirten Linien eine bedeutende Hebung des Verkehres erfahren werden.

Zu Gunsten des Projectes Winterberg—Wallern ist, abgesehen davon, dass durch den Ausbau dieser Linie die ausgedehnten Waldcomplexe der Kubanyberggruppe, sowie die bedeutenden Torflager der zwischen Guthausen und Humwald gelegenen Todten Au erst erschlossen werden sollen, der Umstand geltend zu machen, dass diese Bahn als das wirksamste Mittel anzusehen ist, um die durch in- und ausländische Concurrenz in ihrem Bestande bedrohte, von altersher bekannte und berühmte Glasindustrie in Eleonorenhain zu kräftigen. Nicht unerwähnt darf ferner bleiben, dass die Ausführung der gedachten Localbahn den ersten Schritt zur Realisirung des wichtigen Projectes einer Verbindungslinie von Winterberg nach Salnau mit einer eventuellen Fortsetzung nach Aigen zum Anschlusse an die Mühlkreisbahn bedeutet.

Die Sicherstellung dieser beiden Localbahnen ist in der Weise in Aussicht genommen, dass die Bau- und Betriebsconcession derselben von den Actiengesellschaften der anschliessenden Localbahnen Wodňan-Prachatitz und Strakonitz-Winterberg übernommen, und dass zum Zwecke der Geldbeschaffung von diesen Gesellschaften neue Stammactien ausgegeben und auf Grund der in dem vorliegenden Gesetzentwurfe beantragten staatlichen Reinertragsgarantien Prioritätsanlehen aufgenommen, beziehungsweise die in den Portefeuilles der Gesellschaften befindlichen, in Folge von Bauersparnissen zurückbehaltenen Prioritätsobligationen der Stammlinie zur Ausgabe gebracht werden sollen.

Das effective Erforderniss für die Linie Prachatitz—Wallern beziffert sich auf 1,120.000 fl.; hievon soll der Theilbetrag von 300.000 fl. vom Lande und von den Interessenten durch Uebernahme von Stammactien von 300.000 fl. zum Paricourse aufgebracht und der hienach noch erübrigende Restbetrag in der vorangedeuteten Weise durch ein auf die staatliche Garantie für ein Jahreserträgniss von 35.600 fl. fundirtes Vorzugscapital in der Höhe von 837.000 fl. bedeckt werden. Da die projectirte Localbahn einen Reinertrag von 20.000 fl. erwarten lässt, dürfte der Staatsschatz aus der obigen Garantieleistung mit einem Jahresbetrage von 15.000 fl. herangezogen werden, welches Opfer aber durch die zu gewärtigenden, ziffermässig zwar nicht ermittelten, jedenfalls aber sehr bedeutenden Mehreinnahmen auf den gleichfalls die Staatsgarantie geniessenden Anschlussbahnen nach Wodňan und Moldauthein zum grössten Theile aufgewogen werden dürfte.

Der Bau der Localbahn Winterberg-Wallern wird einen effectiven Aufwand von 1,567.000 fl. erheischen, zu dessen Bedeckung von Seiten der Interessenten und des Landes gemeinsam 400.000 fl. in Stammactien übernommen und Seitens des Staates die Garantie eines Jahreserträgnisses von 50.500 fl. behufs Aufnahme eines Prioritätsanlehens von 1,190.000 fl. zugesichert werden soll. Diesem letzteren Jahreserfordernisse steht nach amtlichen Erhebungen ein zu gewärtigender thatsächlicher Reinertrag von 25.000 fl. gegenüber, so dass zum mindesten in der ersten Betriebsperiode jährliche Garantiezuschüsse in der Höhe von circa 25.000 fl. zu leisten sein werden. Auch in diesem Falle kann auf eine Compensation der obigen Jahreslast durch die der Stammbahn Strakonitz-Winterberg zugehenden Mehreinnahmen mit Sicherheit gerechnet werden.

Artikel I, Z. 5. Schmalspurige Localbahn Gstad-Ybbsitz.

(6 Kilometer; effective Kosten 314.000 fl., einschliesslich 8000 fl. für Intercalarzinsen und 12.000 fl. für Reservefonds.)

Die intendirte Localbahn soll in der Station Gstad der in Ausführung begriffenen, gleichfalls schmalspurigen Ybbsthalbahn abzweigen und nach Uebersetzung der Ybbs, dem Laufe der kleinen Ybbs folgend, den Markt Ybbsitz erreichen. Dieser Ort, am Ausgange mehrerer waldreicher Thäler gelegen, weist neben lebhaftem Holzhandel zahlreiche Brettsägen und eine sehr bemerkenswerthe Eisenindustrie auf. Auch wird im Thale der Kohlenbergbau mit Erfolg betrieben.

Mit Rücksicht auf den Umstand, dass die projectirte Localbahn sich als Flügelbahn der Ybbsthalbahn darstellt, wie auch im Hinblicke auf ihre geringe Ausdehnung kann dieselbe nicht als selbstständiges Unternehmen ins Leben gerufen werden. Es erscheint vielmehr zweckmässig, diese Localbahn organisch an die Stammbahn anzugliedern und dieselbe nach den gleichen Grundsätzen wie diese letztere zu finanziren.

Die Beschaffung des präliminirten Anlagecapitales per 314.000 fl. ist daher in der Weise beabsichtigt, dass die dem Stammunternehmen zugesicherte staatliche Reinertragsgarantie auf einen weiteren Capitalsbetrag im Höchstbelaufe von 264.000 fl. ausgedehnt und dass ein Betrag von 56.000 fl. in Stammactien der für die Ybbsthalbahn bereits gebildeten Actiengesellschaft emittirt werden soll, wovon 26.000 fl. vom Lande Niederösterreich auf Grund des Landtagsbeschlusses vom 17. Jänner 1896 und 30.000 fl. Seitens der Localinteressenten zum Nennwerthe übernommen werden sollen.

Die dem Staatsschatze aus der finanziellen Betheiligung an dieser Localbahn erwachsende geringfügige Belastung dürfte durch die mit Sicherheit zu gewärtigende Erhöhung des Verkehres und der Einnahmen auf der die staatliche Reinertragsgarantie geniessenden Stammbahn zum grössten Theile compensirt werden.

Zu Artikel I, Z. 6. Normalspurige Localbahn Wolframs-Teltsch.

(23·3 Kilometer; effective Kosten 1,281.000 fl., einschliesslich 124.500 fl. für Fahrpark, 21.500 fl. für Intercalarzinsen, 20.000 fl. für Reservefonds.)

Die vorbezeichnete Localbahn beginnt am nordöstlichen Ende der Station Wolframs der Staatsbahnlinie Iglau—Cerekwe, nimmt nach Uebersetzung des Iglawaflusses eine vorwiegend südliche Richtung und führt unter Berührung der Ortsgebiete von Sollowitz, Triesch, Höditz und Sedlejów nach Teltsch, woselbst die gleichnamige Station im Osten der Stadt derart angelegt wird, dass eine allfällige Fortsetzung der Bahn gegen Datschitz ohne Schwierigkeit ausgeführt werden kann.

Die projectirte Localbahn bildet einen Theil der geplanten Durchzugslinie Iglau—Zwettl—Amstetten, und soll demnach die Bestimmung getroffen werden, dass im Falle der Fortsetzung der Bahn zum Anschlusse an die Localbahn Schwarzenau-Waidhofen an der Thaya nächst der Ausgangsstation Wolframs eine Betriebsausweiche und eine von dieser abzweigende Verbindungscurve mit der anschliessenden Staatsbahnlinie in der Richtung gegen Iglau herzustellen und dass diese Verbindungscurve im Falle der weiteren Fortsetzung der Localbahn Schwarzenau-Zwettl zum Anschlusse an die Staatsbahnlinie Wien—Amstetten bis zur Einmündung in die Station Iglau zu verlängern sein wird.

Abgesehen von ihrer Bedeutung als Glied einer Durchzugslinie ist die in Rede stehende Localbahn zunächst berufen, die in den Orten Triesch, Höditz und Teltsch bestehenden, mit lohnendem Erfolge betriebenen zahlreichen Industrieetablissements einer besseren Verbindung mit dem bestehenden Eisenbahnnetze theilhaftig werden zu lassen. Von den in dieser Gegend bestehenden Industrialien wären zu nennen die Tuchfabrik, die Zündwaarenfabrik, die Tischlerwaarenfabrik in Triesch; die Tuchfabrik und Fetterzeugung in Höditz; die Dampfmühle, eine Tuchfabrik, zwei grosse Brauhäuser, eine Spiritusbrennerei, eine Ziegelbrennerei, eine Maschinenfabrik und Metallgiesserei in Teltsch; Steinbrüche in Mrakotin und eine Tuchfabrik in Krahultschy. Diesen Unternehmungen wird die zu erbauende Bahn einen kräftigen Impuls zu neuem geschäftlichen Aufschwunge geben, und ist nicht zu zweifeln, dass nach Eröffnung dieses Schienenweges neue Unternehmungen in dieser äusserst gewerbsfleissigen Gegend sich ansiedeln werden.

Die effectiven Baukosten der gedachten Bahnlinie, welche sich auf 1,281.000 fl. belaufen, sollen nach dem der gegenwärtigen Gesetzvorlage zu Grunde liegenden Programme aufgebracht werden durch Aufnahme eines mit vier Percent verzinslichen, auf die Reinertragsgarantie des Staates zu fundirenden Prioritätsanlehens im Nominalbetrage von 1,000.000 fl., ferner durch Ausgabe von Stammactien im Betrage von 300.000 fl., von welchen 183.500 fl. Seitens der Localinteressenten und 116.500 fl. zufolge Landtagsbeschlusses vom 24. Jänner 1896 vom Lande Mähren al pari übernommen werden sollen.

Die Rentabilitätsrechnung für diese Bahn weist ein jährliches Reinerträgniss von 31.000 fl. aus. Es würde somit dem Staatsschatze aus der Uebernahme der obigen Garantie rechnungsmässig ein jährliches Opfer von circa 12.000 fl. erwachsen. Nachdem aber durch die Realisirung der Bahn den anschliessenden Staatsbahnlinien Mehreinnahmen im berechneten Betrage von eben dieser Höhe zufliessen dürften, so wird aus dem gedachten Anlasse eine effective Belastung des Staatsschatzes selbst in den ersten Betriebsjahren der neuen Bahnlinie nicht eintreten.

Artikel I, Z. 7. Normalspurige Localbahn Mauthausen-Grein.

(30·8 Kilometer; effective Kosten 1,400.000 fl., einschliesslich 145.000 fl. für Fahrpark, 33.000 fl. für Intercalarzinsen, 49.000 fl. für Reservefonds.)

Die projectirte Localbahn beginnt in der Station Mauthausen der Staatsbahnlinie St. Valentin—Gaisbach-Wartberg, führt vorerst in nordöstlicher Richtung nach Schwertberg, wendet sich sodann gegen Süden und gelangt in ihrem weiteren Zuge in vorwiegend östlicher Richtung unter Berührung der Ortsgebiete von Perg, Arbing, Baumgartenberg und Saxen nach Dornach. Von hier ab benützt die Bahn die am linken Donauufer nach Grein führende Bezirksstrasse und findet in der im Südwesten des letztgenannten Ortes zu errichtenden gleichnamigen Endstation ihren Abschluss.

Die Sicherstellung dieser Localbahn bildet schon seit längerer Zeit den Gegenstand angelegentlicher Bestrebungen der Localinteressenten, und wurde das dringende Bedürfniss nach Herstellung des fraglichen Schienenweges durch Kundgebungen der massgebendsten Factoren des Landes wiederholt und nachdrücklichst bekräftigt.

Der Zweck dieser normalspurig projectirten Localbahn besteht darin, der notorisch daniederliegenden Landwirthschaft des in Betracht kommenden unteren Mühlviertels einen sicheren, bis nun wegen der mangelhaften Strassenverbindungen und wegen des unregelmässigen, zur Winterzeit meistens ganz gesperrten Verkehres auf der Donau vielfach erschwerten Absatz ihrer Wirthschaftsproducte zu ermöglichen und die unter dem gleichen Uebelstande leidenden und in ihrer Entwicklung zurückgebliebenen industriellen Unternehmungen in dem gedachten Landestheile, darunter insbesondere die vorhandenen zahlreichen Granitwerke, Mühlstein- und Pappenfabriken, wenigstens einigermassen concurrenzfähig zu machen.

Ausserdem kommt aber auch in Betracht, dass die in Rede stehende Localbahn sich als Theilstrecke der seit vielen Jahren geplanten linken Donauuferbahn, nämlich der Bahnverbindung Mauthausen—Krems, darstellt, deren Realisirung mit Rücksicht auf ihre Lage, sowie auf ihre nicht zu unterschätzende verkehrspolitische und gesammtstaatliche Bedeutung als wünschenswerth bezeichnet werden muss.

Das mit dem Betrage von 1,400.000 fl. veranschlagte effective Anlagecapital soll im Wege der Bildung einer besonderen Actiengesellschaft durch Aufnahme eines Prioritätsanlehens im Nominalbetrage von 1,200.000 fl. auf Grund der vom Staate zu übernehmenden Reinertragsgarantie, sowie durch Ausgabe eines Betrages von 220.000 fl. in zum vollen Nennwerthe einzuzahlenden Stammactien beschafft werden. Die Begebung dieser Actien erscheint durch die von den Interessenten zugesicherten Beiträge per 170.000 fl., sowie durch die vom oberösterreichischen Landtage in seiner Sitzung vom 14. Februar 1896 beschlossene Widmung eines in solchen Titres zu refundirenden Betrages von 50.000 fl. sichergestellt.

Die jährlichen Reinerträgnisse der intendirten Localbahn können allerdings nur mit 18.000 fl. veranschlagt werden. Hiebei ist jedoch zu berücksichtigen, dass nach den von der Staatseisenbahnverwaltung gepflogenen Erhebungen durch die Realisirung der fraglichen Localbahn für die Staatsbahnlinien eine jährliche Nettomehreinnahme von rund 11.000 fl. resultiren würde, so dass die aus der geplanten Betheiligung des Staatsschatzes sich ergebende Belastung desselben sich auf den Jahresbetrag von rund 22.000 fl. beschränken dürfte.

Aber auch diese Belastung aus dem Garantieverhältnisse dürfte nur für wenige Jahre praktische Bedeutung haben, da das Project der Fortsetzungsstrecke Grein—Krems, für dessen Realisirung die niederösterreichische Landesvertretung sich werkthätig einsetzt, greifbare Formen anzunehmen beginnt. Nach dem sohin in einer nicht fernen Zukunft zu gewärtigenden Ausbau

dieser Bahnstrecke und der sodann eintretenden Angliederung derselben an die Localbahn Mauthausen-Grein wird aber ohne Zweifel nicht nur eine ausgiebige Befruchtung dieser Localbahn aus dem gesteigerten Localverkehre stattfinden, sondern es werden derselben auch die aus der Einbeziehung in eine grosse und leistungsfähige Durchzugslinie sich ergebenden Vortheile in solchem Masse zugute kommen, dass eine Inanspruchnahme der Garantie für die Folge wohl nicht mehr zu besorgen sein wird.

Artikel I, Z. 8. Schmalspurige Localbahn Bregenz-Bezau (Bregenzerwaldbahn).

(37·4 Kilometer, effective Kosten 1,300.000 fl., einschliesslich 160.000 fl. für Fahrpark, 54.300 fl. für Intercalarzinsen, 25.000 fl. für Reservefonds.)

Die vorbezeichnete, schmalspurig auszuführende Localbahn beginnt in der Station Bregenz und führt zunächst in westlicher Richtung gegen das Kloster Mehrerau. In ihrem weiteren Zuge wendet sich die Bahnlinie südlich, unterfährt den Bahnkörper der Staatsbahnlinie Innsbruck—Bregenz und gelangt bei Kennelbach in das Thal der Bregenzer Ache. Die Bahnlinie zieht dann thalaufwärts bis Egg, berührt die Ortschaften Andelsbuch und Büchel und erreicht die im Westen der Ortschaft Bezau zu errichtende Endstation gleichen Namens.

Durch die Realisirung des in Rede stehenden Bahnprojectes soll dem an landschaftlichen Schönheiten überaus reichen, von einer zahlreichen und äusserst regsamen Bevölkerung bewohnten Bregenzerwalde, welcher bisher zum nicht geringen Theile wirthschaftlich nach dem bayerischen Nachbargebiete gravitirt, eine geeignete Verbindung mit dem Vorderlande und sohin die Möglichkeit einer Verbesserung der Erwerbsverhältnisse geboten werden. Insbesondere soll durch die geplante Bahnverbindung die Einfuhr von Lebensmitteln und Rohproducten, sowie die Ausfuhr von Holz, Vieh, Molkereiproducten und Stickereiwaaren erleichtert und verwohlfeilt werden.

In Anerkennung der Nützlichkeit und Nothwendigkeit des projectirten Bahnbaues hat der Vorarlberger Landtag in seinen Sitzungen vom 27. Jänner 1894 und vom 13. Jänner 1896 zu den mit 1,800.000 fl. ermittelten effectiven Baukosten eine in Stammactien zu refundirende, für die finanziellen Verhältnisse des Landes beträchtliche Subvention von 110.000 fl. aus Landesmitteln zu widmen beschlossen; auch haben die Localinteressenten in anerkennenswerther Opferwilligkeit sich bereit gefunden, ihrerseits für eine Beitragsleistung von 330.000 fl. in Stammactien aufzukommen.

Nach Inhalt des vorliegenden Gesetzentwurfes soll dem intendirten Bahnunternehmen von Seiten des Staatsschatzes die Garantie eines Reinerträgnisses von 58.800 fl. zum Zwecke der Sicherstellung der Verzinsung und Tilgung eines Vorzugscapitales im Höchstbetrage von 1,386.000 fl. gewährt werden.

Nach amtlichen Ermittlungen können die jährlichen Reinerträgnisse der projectirten Localbahn mit 56.000 fl. und die durch die Realisirung dieser Localbahn für die Staatbahnlinien erwachsenden jährlichen Nettomehreinnahmen mit 8000 fl. veranschlagt werden. Es dürfte sohin aus der Uebernahme der Garantie in dem vorliegenden Falle für die Staatsfinanzen auch dann keine effective Belastung sich ergeben, wenn die wirklichen Betriebsergebnisse wider Erwarten hinter dem vorsichtig gehaltenen Präliminare zurückbleiben sollten.

Artikel I, Z. 9. Normalspurige Localbahn Görz-Haidenschaft.

(30·4 Kilometer, effective Kosten 1,635.000 fl., einschliesslich 147.000 fl. für Fahrpark, 42.600 für Intercalarzinsen, 20.000 fl. für Reservefonds.)

Diese normalspurig auszuführende Localbahn beginnt in der Station Görz der Südbahnlinie Nabresina—Cormons und wird vorerst in südlicher Richtung bis Biglia geführt. Im weiteren Zuge folgt die Trasse, eine vorwiegend östliche Richtung einschlagend, dem Laufe des Wippachflusses bis Ustia. Dort verlässt die Bahn das rechte Ufer des genannten Flusses, wendet sich nach Norden und erreicht endlich die im Südwesten des Ortes Haidenschaft zu errichtende gleichnamige Endstation.

Die projectirte Localbahn, für deren Ausführung sich nicht nur im Kreise der Localinteressenten, sondern auch im Lande selbst das lebhafteste Interesse kundgibt, verfolgt in erster Linie den Zweck, die Erwerbsverhältnisse des im Niedergange befindlichen Wippachthales wirksam und nachhaltig zu verbessern. Die Bewohner dieses Thales sind hauptsächlich auf den Obst- und Weinbau angewiesen. Eben diese Productionszweige haben jedoch schon seit längerer Zeit mit schwierigen Absatzverhältnissen zu kämpfen, welch letztere insbesondere in den kostspieligen und unzulänglichen Verkehrseinrichtungen des fraglichen Landestheiles ihren Grund haben. Die durch den Bahntransport ermöglichte Herabsetzung der Transportkosten ist unzweifelhaft als das geeignetste Mittel anzusehen, um die in reicher Menge und bester Qualität vorhandenen Erzeugnisse der Obstcultur auch an entfernteren Consumplätzen in lohnender Weise zu verwerthen und den geringen Arbeitsverdienst der verarmten ländlichen Bevölkerung auf ein höheres Niveau zu heben.

Wie die Landwirthschaft, so leiden auch die im Wippachthale angesiedelten Industriewerke, von welchen nebst zahlreichen Brettsägen eine bedeutende Färberei und Baumwollspinnerei, sowie eine Kunstmühle in Haidenschaft, ferner eine Kupferkesselfabrik und ein Walzwerk in Fučina zu erwähnen sind, empfindlich unter dem Mangel einer Bahnverbindung, obzwar im übrigen alle Bedingungen für die gedeihliche Entwicklung der fraglichen Unternehmungen gegeben wären. Eine wirksame Verbesserung dieser ungünstigen wirthschaftlichen Verhältnisse kann von der projectirten Localbahn um so gewisser erwartet werden, als dieselbe auch die Möglichkeit bieten wird, die staatlichen Waldbestände des in Betracht kommenden Gebietes einer intensiveren Nutzung zuzuführen.

Der geplanten, in erster Linie den örtlichen Verkehrsinteressen gewidmeten Localbahn kommt aber zugleich eine gewisse verkehrspolitische Bedeutung zu, da dieselbe den ersten Ansatz zu einer künftigen Durchzugslinie von Görz nach Adelsberg bildet, deren Ausführung sich als eine werthvolle Ergänzung des Eisenbahnnetzes im Südwesten der Monarchie darstellen würde. Auf diese Eventualität wird bei der Herstellung der projectirten Localbahn in dem Sinne Rücksicht zu nehmen sein, dass bei Bestimmung der Richtungs- und Steigungsverhältnisse die für Hauptbahnen geltenden Normen zu beobachten sein werden.

Behufs Beschaffung des hienach erforderlichen, mit dem Betrage von 1,635.000 fl. veranschlagten effectiven Anlagecapitals soll dem fraglichen Unternehmen die staatliche Garantie eines jährlichen Reinerträgnisses behufs Verzinsung und Tilgung eines Prioritätsanlehens

im Höchstbetrage von 1,516.000 fl. unter der Bedingung zugesichert werden, dass vom Lande und von den Interessenten zusammen ein Nominalbetrag von mindestens 150.000 fl. in Stammactien der für die gegenständliche Localbahn zu bildenden Actiengesellschaft zum vollen Nennwerthe übernommen wird. Hiebei ist zu bemerken, dass der Landtag von Görz und Gradiska schon in seiner Sitzung vom 12. April 1892 für den fraglichen Bahnbau die Widmung eines in Stammactien zu refundirenden Betrages von 100.000 fl. beschlossen hat, so dass den Interessenten die Aufbringung einer Beitragsleistung von 50.000 fl. obliegen wird.

Zufolge der aufgestellten Rentabilitätsberechnung kann das zu gewärtigende jährliche Reinerträgniss der neuen Localbahn in der ersten Betriebsperiode nur mit 35.000 fl. und späterhin mit 49.000 fl. veranschlagt werden, und ist daher die dem Staate in Folge der obigen Reinertragsgarantie erwachsende Jahreslast auf 29.500 fl., beziehungsweise 15.500 fl. zu beziffern. Die wirthschaftliche und gesammtstaatliche Bedeutung der mehrgedachten Localbahn lässt das gedachte Opfer nach dem Erachten der Regierung als ein gerechtfertigtes erscheinen.

Artikel I, Z. 10. Normalspurige Localbahn Laibach (Bresoviz)-Oberlaibach.

(11·6 Kilometer; effective Kosten 440.000 fl., einschliesslich 58.000 fl. für Fahrpark, 10.500 fl. für Intercalarzinsen, 8800 fl. für Reservefonds.)

Die projectirte Localbahn soll von der currenten Strecke der Südbahnlinie Wien—Triest aus einer im Gemeindegebiete von Bresoviz zu errichtenden Station dieses Namens abzweigen, in südwestlicher Richtung längs der Reichsstrasse über Lukoviz und Log führen und nach Uebersetzung der Reichsstrasse in Oberlaibach endigen.

Durch diese Bahnverbindung, welche Seitens des Landesausschusses des Herzogthums Krain auf das wärmste, und zwar theils als Nothstandsbau, theils im Hinblicke auf die hiedurch erleichterte Zufuhr von Baumaterialien für die durch die Erdbebenkatastrophe des vorigen Jahres schwer geschädigte Stadt Laibach, befürwortet wird, soll nicht nur den wirthschaftlichen Interessen Laibachs, sondern auch den localen Verkehrsbedürfnissen des durch die Projectslinie berührten Gebietes Rechnung getragen werden.

Dieses Gebiet ist reich an Naturproducten und insbesondere an sorgfältig cultivirten Waldungen, sowie an Lagern von Kalkstein, Thonerde, Bausteinen und Marmor. Von bereits bestehenden gewerblichen Unternehmungen verdienen, abgesehen von zahlreichen Sägewerken, Steinbrüchen und Mühlen, eine grosse Parkettenfabrik, eine Holzwaarenfabrik, sowie eine nicht unbedeutende Brauerei in Oberlaibach Erwähnung.

Zum Zwecke der Beschaffung des mit 440.000 fl. veranschlagten effectiven Anlagecapitals der projectirten Localbahn soll Seitens des Staates dem geplanten Unternehmen die Reinertragsgarantie für die Verzinsung und Tilgung eines Prioritätsanlehens im Höchtbetrage von 400.000 fl. unter der Bedingung gewährt werden, dass vom Herzogthume Krain und von den Localinteressenten zusammen ein Nominalbetrag von 50.000 fl. in zum vollen Nennwerthe einzuzahlenden Stammactien übernommen werde.

In dieser Hinsicht ist zu bemerken, dass vom krainischen Landtag mittelst Beschlusses vom 31. Juli 1895 ein Landesbeitrag von 20.000 fl. bereits zugesichert erscheint.

Nachdem zufolge der angestellten Rentabilitätsberechnung das zu gewärtigende jährliche Reinerträgniss der Localbahn auf 13.000 fl. zu veranschlagen ist, dürfte Seitens des Staates, abgesehen von der sicher zu gewärtigenden Verkehrssteigerung, ein jährlicher Garantiezuschuss von höchstens 4000 fl. zu leisten sein. Eine solche Ausgabe erscheint aus dem Gesichtspunkte vertretbar, dass die projectirte Bahnlinie in nicht geringem Masse dazu beitragen wird, die Folgen der schweren Katastrophe zu paralysiren, von welcher das Land Krain und insbesondere die Landeshauptstadt Laibach heimgesucht worden ist.

Artikel I, Z. 11. Schmalspurige Localbahn Treibach-Althofen—Klein-Glödnitz (Gurkthalbahn.

(29·3 Kilometer; effective Kosten 840.000 fl., einschliesslich 129.600 fl. für Fahrpark, 20.200 fl. für Intercalarzinsen, 10.000 fl. für Reservefonds.)

Die intendirte Localbahn geht von der Station Treibach-Althofen der Staatsbahnlinie St. Michael—Glansdorf aus, führt am linken Ufer der Gurk thalaufwärts über Zwischenwässer, Strassburg, Gurk und Weitensfeld zur Endstation Klein-Glödnitz am Ausgange des Glödnitzthales.

Das Gurkthal weist in seiner ganzen Ausdehnung reiche Holzbestände auf. Diese ausgedehnten Waldgebiete, welche durch ihre Bodenbeschaffenheit zu den höchstmöglichen Zuwachsbildungen geeignet erscheinen, konnten bisher wegen der kostspieligen Achsfracht, sowie wegen der bedeutenden Entfernung von aufnahmsfähigen Absatzstätten einer intensiven und rationellen Bewirthschaftung nicht zugeführt werden.

Die das Thal durchfliessende Gurk bietet eine bedeutende nutzbare Wasserkraft, welche im Verein mit der geplanten Localbahn das Entstehen mannigfacher industrieller Werksanlagen zur Verarbeitung des in reicher Menge vorhandenen Holzes mit Sicherheit erwarten lässt.

Die projectirte Localbahn wird auch die Möglichkeit bieten, die in diesem Thale schon gegenwärtig schwunghaft betriebene Viehzucht in noch ausgedehnterem Masse und mit erhöhter Aussicht auf lohnenden Gewinn zu pflegen.

Die staatliche Unterstützung, welche der fraglichen Localbahn zufolge des vorliegenden Gesetzentwurfes gewährt werden soll, hätte in der Reinertragsgarantie für ein Vorzugscapital im Höchstbetrage von 653.000 fl. zu bestehen. Die Zusicherung dieser staatlichen Garantie soll jedoch an die Bedingung geknüpft werden, dass vom Herzogthume Kärnten und von den Localinteressenten zusammen ein Nominalbetrag von mindestens 200.000 fl. in zum vollen Nennwerthe einzuzahlenden Stammactien übernommen werde. Diese Bedingung erscheint durch die vom kärntnerischen Landtage in der Sitzung vom 27. Jänner 1896 beschlossene Widmung eines Landesbeitrages von 100.000 fl. und durch die ausgewiesene Zeichnung eines gleiches Beitrages Seitens der Interessenten schon dermal erfüllt.

Nach den gepflogenen amtlichen Erhebungen lässt die Bahn ein jährliches Reinerträgniss in der Höhe der vom Staate zu garantirenden Annuität von rund 28.000 fl. erwarten, so dass dem Staate aus der zu übernehmenden Garantie selbst, ohne Rücksicht auf die zu erwartende bedeutende Verkehrszunahme auf der anschliessenden Staatsbahnlinie, voraussichtlich ein Opfer nicht erwachsen wird.

Artikel I, Z. 12. Normalspurige Localbahn Hinter-Třebaň—Lochowitz.

(29·2 Kilometer: effective Kosten 1,183.000 fl., einschliesslich 145.000 fl. für Fahrpark, 23.000 fl. für Intercalarzinsen und 18.000 fl. für Reservefonds.)

Die intendirte Localbahn soll nach einem im December 1894 der commissionellen Trassenrevision unterzogenen Projecte von der Haltestelle Hinter-Třebaň der Staatsbahnlinie Prag—Pilsen abzweigen und über Litten und Wossow nach Hostomitz und von da zur Station Lochowitz der Staatsbahnlinie Protivin—Zditz geführt werden.

Die projectirte Localbahn verfolgt in erster Linie den Zweck, die landwirthschaftlichen und mineralischen Producte des an der intendirten Localbahn gelegenen, ob seiner Fruchtbarkeit zumeist dem Rübenbaue gewidmeten und überdies auch mit natürlichen Bodenschätzen, an Chamotteerde, Quarzit und Saturationskalk ausgestatteten Gebietes, dessen orographische Verhältnisse den Achsverkehr äusserst schwierig gestalten, den anschliessenden Hauptbahnen zuzuführen.

In Anerkennung der Nützlichkeit und Nothwendigkeit des projectirten Bahnbaues hat der böhmische Landtag in seiner Sitzung vom 8. Februar 1896 dem gedachten Bahnunternehmen die Reinertragsgarantie bezüglich einer 70percentigen Quote des Nominalanlagecapitals von circa 1,200.000 fl. zugesichert, und wurde Seitens der Localinteressenten eine Beitragsleistung in der Höhe von 160.000 fl. in Aussicht gestellt. Der nach dem einschlägigen Landtagsbeschlusse bedungene 30percentige Gesammtbeitrag beläuft sich auf 360.000 fl., und ergibt sich sohin ein Abgang von 200.000 fl., von welchem zufolge des vorliegenden Gesetzentwurfes ein Theilbetrag von 160.000 fl. vom Staate gegen Uebernahme von Stammactien bedeckt werden soll, so dass die Interessenten noch für einen Restbetrag von 40.000 fl. aufzukommen haben werden.

Nach den über die voraussichtliche Rentabilität der projectirten Localbahn gepflogenen Erhebungen kann — wenigstens für die erste Zeit — auf eine Verzinsung des Stammactiencapitals nicht gerechnet werden; gleichwohl wird aber die effective Belastung des Staatsschatzes aus der beantragten Uebernahme von Stammactien sich auf den minimen Betrag von etwa 1500 fl. beschränken, da die der Staatseisenbahn-Verwaltung in Folge des beabsichtigten Bahnbaues zugehenden Mehreinnahmen erhobenermassen den Betrag von 5000 fl. erreichen dürften.

Artikel I, Z. 13. Normalspurige Localbahn Blatná-Nepomuk.

(25 Kilometer; effective Kosten 983.000 fl., einschliesslich 105.000 fl. für Fahrpark, 18.300 fl. für Intercalarzinsen und 16.400 fl. für Reservefonds.)

Artikel I, Z. 14. Normalspurige Localbahn Březnitz-Rožmital.

(7 Kilometer; effective Kosten 294 000 fl., einschliesslich 49.000 fl. für Fahrpark, 4500 fl. für Intercalarzinsen und 4300 fl. für Reservefonds.)

Die beiden projectirten Bahnlinien Blatná—Nepomuk und Březnitz—Rožmital stellen sich als Flügelbahnen der im Jahre 1895 auf Grund einer Reinertragsgarantie des Landes Böhmen mit einer Staatsbeihilfe von 200.000 fl. sichergestellten Localbahn Strakonitz - Blatná - Březnitz dar und sollen, weil vom gleichen Consortium angeregt, als integrirende Bestandtheile der Hauptlinie zur Sicherstellung und Ausführung gelangen.

Die Localbahn Blatná-Nepomuk soll von der Projectsstation Blatná der Hauplinie ausgehen und über Schlüsselburg, Kasejowitz und Kotouň zur Station Nepomuk der Staatsbahnlinie Budweis—Pilsen geführt werden, demnach eine zweite directe Verbindung zwischen dem Attractionsgebiete von Blatná und Umgebung mit der Franz Josef-Bahn herstellen und den hauptsächlich nach Pilsen gravitirenden Verkehr des gedachten Gebietes vermitteln.

Die Localbahn Březnitz-Rožmital soll von der Station Březnitz der Staatsbahnlinie Protivin—Zditz ausgehen, zunächst auf circa 2 km entlang der erwähnten Bahnlinie geführt werden und über Pořič, Wosel, Pinowitz und Skutrow in Rožmital ihren Abschluss finden.

Diese Localbahn verfolgt den Zweck, die Stadt Rožmital und deren Umgebung in das Bahnnetz einzubeziehen und hiedurch den ebenfalls nach Pilsen gravitirenden Güterverkehr des gedachten Gebietes zu erleichtern.

Für die beiden erwähnten Localbahnen, deren engere Verkehrsgebiete im Jahre 1894 von schweren Hochwasserschäden betroffen wurden, hat der böhmische Landtag in der Sitzung vom 8. Februar 1896 die Garantie des Landes für den bevorrechteten Theil der betreffenden Anlagecapitalien zugesichert.

In derselben Sitzung wurde Seitens des böhmischen Landtages der Wunsch ausgedrückt, dass die Regierung den gedachten Localbahnen eine Unterstützung in einem solchen Betrage gewähre, welcher nothwendig ist, um die Interessentenbeiträge auf das nach dem Landeslocalbahngesetze erforderliche Mindestausmass von 25 Percent der betreffenden Anlagekosten zu ergänzen.

Die effectiven Baukosten der Linie Blatná—Nepomuk per 983 000 fl. sollen demnach in der Weise aufgebracht werden, dass Seitens des Landes Böhmen ein Vorzugscapital von 75 Percent oder rund 747.000 fl. garantirt wird, und dass von den restlichen 25 Percent oder 250.000 fl. Seitens der Interessenten 228.000 fl. und Seitens des Staates 22.000 fl. durch Uebernahme von Stammactien zum Nominalwerthe beschafft werden.

Die effectiven Baukosten der Linie Březnitz—Rožmital sind mit 294.000 fl. veranschlagt; dieselben sollen in gleicher Weise wie bei der vorbezeichneten Localbahn durch ein vom Lande Böhmen zu garantirendes Vorzugscapital in der Höhe von 75 Percent des Nominalerfordernisses oder 223.000 fl., ferner durch Ausgabe eines Betrages von 75.000 fl. in Stammactien beschafft werden. Nachdem an Interessentenbeiträgen etwa 43.000 fl. zu erreichen sein dürften, ergibt sich ein Abgang von 32.000 fl., welcher nach dem vorliegenden Gesetzentwurfe vom Staate durch Uebernahme von Stammactien bedeckt werden soll.

Eine effective Belastung des Staatsschatzes wird in Folge der obigen Beitragsleistung nicht eintreten, da nach amtlichen Ermittlungen die in Folge Ausbaues der fraglichen Bahnlinien sich ergebenden jährlichen Mehreinnahmen für den Staatsbahnbetrieb bei der Linie Blatná—Nepomuk mit 4000 fl. und bei der Linie Březnitz—Rožmital mit 2000 fl. zu veranschlagen sind.

Artikel I, Z. 15. Normalspurige Localbahn Karlsbad-Lichtenstadt-Merkelsgrün.

(14·045 Kilometer; effective Kosten 789.000 fl., darunter 102.300 fl. für Fahrpark, 26.000 fl. für Intercalarzinsen und 6700 fl. für Reservefonds.)

Die projectirte Localbahn soll in einer selbstständigen, nächst dem bestehenden Karlsbader Bahnhofe der Buschtěhrader Eisenbahn zu errichtenden und mit eben diesem Bahnhofe durch ein Geleise zu verbindenden Stationsanlage beginnen, über Weheditz und Ottowitz in nordöstlicher Richtung geführt werden und nach Ausfahrung des Widitzbachthales in einer Schlinge dieses Thal übersetzen, um sodann das Hochplateau von Sodau zu erreichen. Von Sodau soll die Bahn zunächst an der Lehne des rechten Ufers des Grossenteichbachthales über Grossenteich nordwestlich bis Lichtenstadt und von da nach Uebersetzung des Lindigbaches nach Merkelsgrün geführt werden.

Ferner sind drei Schleppbahnen in Aussicht genommen, von denen je eine zum Eleonorenschacht, zur Sodauer Schlämmerei und zu den Schachtanlagen der Frisch-Glück böhmischen Gewerkschaft hergestellt werden soll.

Für die Angliederung der Ortsgebiete von Lichtenstadt und Merkelsgrün an das Netz der Buschtěhrader Eisenbahn bestehen zwei Projecte, nach welchen als Ausgangspunkt der neuen Bahnlinie entweder Karlsbad oder aber Schlackenwerth in Aussicht zu nehmen wäre.

Von diesen beiden Varianten gebührt jener der Linie Karlsbad — Lichtenstadt — Merkelsgrün aus dem Grunde der Vorzug, weil durch dieselbe die kürzeste und zweckmässigste Verbindung der Orte Lichtenstadt und Merkelsgrün mit der Stadt Karlsbad, dem wirthschaftlichen Mittelpunkte des Erzgebirges, geschaffen und die Einbeziehung der im Zuge der projectirten Localbahn zwischen Karlsbad und Lichtenstadt bereits bestehenden Kohlenwerke, Kohlenlager, Kaolingruben, Kaolinschlämmereien und Ziegelwerke ermöglicht würde. Von diesen Industrialien sind insbesondere die Kohlen- und Kaolingrube Eleonorenzeche bei Ottowitz, die Dampfschlämmereien in Widitzhof und Sodau, die grosse Dampfziegelei in Sodau und der dort neu anzulegende Kohlenschacht der Frisch-Glück böhmischen Gewerkschaft, sowie die Porzellanfabrik in Merkelsgrün hervorzuheben.

Zu Gunsten der gedachten Variante spricht auch der Umstand, dass Karlsbad vermöge der dort beabsichtigten Vereinigung der Bahnlinien Marienbad—Karlsbad und Karlsbad—Johann-Georgenstadt ein wichtiger Knotenpunkt des Eisenbahnnetzes im nordwestlichen Böhmen zu werden bestimmt ist und daher in verkehrspolitischer und betriebstechnischer Beziehung besonders geeignet erscheint, auch zum Anschlusse weiterer Bahnlinien zu dienen.

Die Frage, welche der früher erwähnten Projectslinien zur Ausführung zu gelangen hätte, wurde gelegentlich der am 17. October 1895 abgehaltenen Trassenrevision von dem weitaus grössten Theile der an dem Zustandekommen einer Bahnverbindung nach Lichtenstadt und Merkelsgrün interessirten Parteien zu Gunsten der directen Verbindung mit der Stadt Karlsbad entschieden. Die Regierung pflichtet eben dieser Anschauung vollständig bei, und wird daher in dem vorliegenden Gesetzentwurfe ausschliesslich die Subventionirung des Bahnbaues Karlsbad—Merkelsgrün beantragt, obzwar der böhmische Landesausschuss in seiner Sitzung vom 8. Februar 1896 bezüglich der in Frage stehenden Varianten einen definitiven Beschluss nicht gefasst, sondern für beide Unternehmungen, jedoch in alternativer Form, die Landesgarantie unter den Bedingungen des Landesgesetzes vom 17. December 1892, L.-G.-Bl. Nr. 8 ex 1893, zugesichert hat, und zwar hinsichtlich der Bahnlinie Karlsbad—Lichtenstadt—Merkelsgrün mit der Massgabe, dass die vollen Betriebsüberschüsse dieser Localbahn ausschliesslich zur Verzinsung und Tilgung des garantirten Vorzugscapitals zu verwenden sind.

Hienach wären unter der Annahme eines Nominalanlagecapitals der Linie Karlsbad—Lichtenstadt—Merkelsgrün per 800.000 fl. 70 Percent oder 560.000 fl. durch Aufnahme eines Prioritätsanlehens auf Grund der Landesgarantie und die restlichen 30 Percent oder 240.000 fl. durch Ausgabe von Stammactien aufzubringen. Nachdem Seitens der Interessenten Beiträge in der Höhe von 200.000 fl. zugesichert wurden, wären vom Staate 40.000 fl. in Stammactien zu übernehmen.

Artikel I, Z. 16. Schmalspurige Localbahn Ober-Grafendorf—Mank.

(19 Kilometer; effective Kosten 660.000 fl., einschliesslich 60.000 fl. für Fahrpark, 12.000 fl. für Intercalarzinsen, 12.000 fl. für Reservefonds.)

Diese Localbahn nimmt ihren Ausgang in der Station Grafendorf der im Zuge der concessionsmässigen Sicherstellung befindlichen, gleichfalls schmalspurig auszuführenden Localbahn St. Pölten—Kirchberg an der Pielach und führt, zunächst eine westliche Richtung einschlagend, in das Sierningthal. In diesem Thale berührt die Bahntrasse die Ortschaften Bischofstetten, Teufelsdorf und Kilb, worauf dieselbe nach Uebersetzung der Wasserscheide zwischen Sierning- und Mankerbach bei Mank ihren Abschluss findet.

Das ausgedehnte, dicht bevölkerte Attractionsgebiet der intendirten Localbahn weist zwar wenig Industrie auf, besitzt aber dafür in einem vorzüglichen, intensiv bewirthschafteten Boden die massgebende Voraussetzung für den lohnenden Betrieb der Landwirthschaft.

Bei den auch sonst gegebenen günstigen natürlichen Vorbedingungen dürfte die in Rede stehende Localbahn auch das Entstehen neuer industrieller Anlagen begünstigen und auf diese Weise dem gesammten wirthschaftlichen Leben des in Betracht kommenden Landestheiles, dessen Verkehr sich bisher auf der Strasse nach Loosdorf bewegte, von grösstem Nutzen sein.

Das für den Bau der projectirten Localbahn erforderliche effective Anlagecapital soll dadurch aufgebracht werden, dass Seitens der Interessenten 130.000 fl. und Seitens des Staates 80.000 fl. in zum vollen Nennwerthe einzuzahlenden Stammactien übernommen werden, während Seitens des Landes Niederösterreich zufolge Landtagsbeschlusses vom 21. Jänner 1896 die Reinertragsgarantie für die Verzinsung und Tilgung eines Prioritätsanlehens im Nominalbetrage von 470.000 fl. gesichert werden soll.

Nach den einvernehmlich mit dem niederösterreichischen Landesausschusse festgestellten Dispositionen soll für die projectirte Localbahn und die an dieselbe anschliessende Pielachthalbahn, für welch letztere mit dem Gesetze vom 19. Juni 1895, R.-G.-Bl. Nr. 83, eine staatliche Beihilfe von 200.000 fl. gewährt wurde, eine einheitliche Actiengesellschaft gebildet werden, so dass der Staat in Folge seiner finanziellen Betheiligung an den beiden obigen Bahnlinien einen Gesammtbetrag von 280.000 fl. in Stammactien der vorgedachten Gesellschaft zu übernehmen haben wird.

Artikel I, Z. 17. Normalspurige Localbahn Jenbach-Mairhofen (Zillerthalbahn).

(31·6 Kilometer; effective Kosten 1,400.000 fl., einschliesslich 180.000 fl. für Fahrpark, 36.000 fl. für Intercalarzinsen und 20.000 fl. für Reservefonds.

Die intendirte Localbahn soll von der Südbahnlinie Wörgl—Innsbruck in der Station Jenbach abzweigen und nach Uebersetzung des Innflusses im Zillerthale aufwärts über Strass, Fügen und Zell am Ziller nach Mairhofen geführt werden.

Das Zillerthal ist dicht bevölkert, und wird in demselben Landwirthschaft und insbesondere Viehzucht in grösserem Umfange betrieben; der Mineral- und Holzreichthum dieses Thales ist bekannt.

Bei entsprechender Ausnützung der reichlich vorhandenen Wasserkräfte und der sonst gegebenen günstigen Vorbedingungen ist auf das Entstehen industrieller Anlagen zu rechnen, welche das gesammte wirthschaftliche Leben des in Betracht kommenden Gebietes günstig beeinflussen werden.

Eine besondere Beachtung verdient aber die projectirte Bahn vom Standpunkte des Touristen- und Fremdenverkehres, da dieselbe berufen erscheint, eines der schönsten und besuchtesten Thäler der Alpen diesem Verkehre eigentlich erst zu erschliessen. Ferner ist der günstige Einfluss hervorzuheben, welchen die in Rede stehende Bahn auf die heute erschwerte Verwerthung der Producte aus den im Zillerthale vorhandenen, zum nicht geringen Theile im Staatsbesitze befindlichen Waldungen ausüben wird.

In Anerkennung dieser Bedeutung und der Nützlichkeit des fraglichen Bahnbaues hat der Tiroler Landtag in seiner Sitzung vom 10. Februar 1896 beschlossen, zu den Baukosten einen Beitrag von 100.000 fl. aus Landesmitteln gegen Uebernahme von Stammactien zu widmen.

Nach dem vorliegenden Gesetzentwurfe ist eine finanzielle Betheiligung des Staates an dem fraglichen Bahnunternehmen, und zwar hauptsächlich im Hinblicke auf die dem Forstärar zugehenden Vortheile und Ersparnisse, in der Weise in Aussicht genommen, dass Seitens des Staates 150.000 fl. in zum vollen Nennwerthe einzuzahlenden Stammactien übernommen werden, wobei die Regierung zugleich ermächtigt werden soll, diesen Betrag auch dann zuzusichern, wenn die projectirte Localbahn unter Anwendung der Schmalspur zur Ausführung gelangen sollte. In letzterem Falle würden sich die bei normalspuriger Anlage mit rund 1,400.000 fl. veranschlagten effectiven Baukosten auf den Betrag von etwa 1,000.000 fl., reduciren; dagegen dürften aber bei schmalspuriger Anlage der Localbahn dieser letzteren die Einnahmen aus dem sonst zu gewärtigenden lebhaften Viehverkehre wohl gänzlich entgehen, ein Ausfall, welcher nach den gepflogenen Erhebungen auf circa 9000 fl. im Jahre geschätzt werden kann.

Von Seiten der Localinteressenten wurde eine Beitragsleistung im Betrage von 150.000 fl. in Stammactien bereits zugesichert; für den hienach erübrigenden Capitalsrest, dessen Beschaffung voraussichtlich durch Ausgabe von Prioritätsactien erfolgen dürfte, werden nach der Sachlage die Interessenten, eventuell im Vereine mit dem künftigen Concessionär und Bauunternehmer, Sorge zu tragen haben.

Artikel I, Z. 18. Normalspurige Localbahn Grulich-Schildberg.

(17·7 Kilometer; effective Kosten 780.000 fl., einschliesslich 77.800 fl. für Fahrpark.)

Die projectirte Localbahn nimmt in der Station Grulich der Staatsbahnlinie Sternberg—Grulich (Lichtenau) ihren Ausgang, zieht zunächst ostwärts bis zur Stadt Grulich, nimmt sodann eine südliche Richtung, überschreitet die mährisch-böhmische Landesgrenze zwischen Nieder-Edlitz und Schönau und führt, dem Thale des Friesebaches folgend, über Rothwasser und Weisswasser nach Schildberg.

Die Einbeziehung der industriereichen Orte Rothwasser, Weisswasser, Karlsdorf und Schildberg sammt Umgebung in das Eisenbahnnetz wird seit langem von der Bevölkerung im Interesse der Hebung der dortigen Land- und Forstwirthschaft, des Handels und der Industrie angestrebt. Die landwirthschaftliche Production des hier in Frage kommenden Gebietes gestattet die Ausfuhr von Kartoffeln, Hafer, Flachs, Obst und Butter, während ein grosser Theil des Bedarfes an Getreide, Mehl und Hülsenfrüchten von auswärts bezogen werden muss. Die Producte der im Attractionsgebiete der Bahn gelegenen grossen Waldbestände, zumeist Nutzholz und Lohe, finden in grossen Mengen theils im Inlande, theils in Deutschland Absatz. Die industrielle Thätigkeit des von der Bahn durchzogenen Gebietes erstreckt sich vornehmlich auf die Hervorbringung von Baumwollwaaren und von Erzeugnissen der Bürstenbinderei. Die Baumwollindustrie hat ihre grössten Niederlassungen in Rothwasser und Weisswasser, woselbst sich auch Färbereien und Garnbleichereien befinden, während die Bürstenbinderwaaren-Industrie in Karlsdorf und Umgebung ihren Sitz hat. Die Ziegelei in Schildberg weist schon dermal einen bedeutenden Geschäftsumfang auf, welcher sich nach Zustandekommen der Bahn noch bedeutend erweitern dürfte. Auch begünstigen die vorhandenen, zum Theil noch unausgenützten Wasserkräfte des Friesethales die Errichtung neuer industrieller Etablissements.

Die voraussichtlichen Reineinnahmen der in Rede stehenden Eisenbahn dürften nach amtlich gepflogenen Berechnungen den Betrag von 28.500 fl. erreichen.

Zu dem effectiven Erfordernisse für den Bau der obigen Bahnlinie per 780.000 fl. ist Seitens des Landes Mähren ein Beitrag von 110.000 fl., Seitens des Landes Böhmen ein solcher von 20.000 fl. à fonds perdu votirt worden, und sollen Seitens der Interessenten Beiträge in der Höhe von 70.000 fl. geleistet werden. Das vom Staate zu beschaffende restliche Baucapital beläuft sich somit auf 580.000 fl., welche Summe dem in Folge des Gesetzes vom 14. December 1894, R.-G.-Bl. Nr. 229, gebildeten Investitionsfonds der Mährischen Grenzbahn entnommen werden soll. Das Erforderniss zur Verzinsung und Tilgung dieser Summe findet in den obgedachten voraussichtlichen Reinerträgnissen der Bahn nicht nur seine volle Deckung, sondern es wird für den Staat durch Erbauung dieser Bahn ein Gewinn von circa 4000 fl. resultiren, wobei überdies die Ertragssteigerung der anstossenden Staatsbahnlinien nicht in Rechnung gezogen ist.

Artikel I, Z. 19. Schmalspurige Localbahn Bärn-Hof.

(10·7 Kilometer; effective Kosten 375.000 fl., einschliesslich 68.100 fl. für Fahrpark.)

Die projectirte Bahn beginnt in einer seitlich der bestehenden Station Bärn-Andersdorf der Staatsbahnlinie Olmütz—Jägerndorf anzulegenden und mit dieser durch

ein Umladegeleise in Verbindung zu bringenden Stationsanlage, führt sodann im Stollenbachthale und übersetzt dieses letztere, um das Terrain für die in der Nähe der bestehenden Fabriken anzulegende Station Bärn zu gewinnen. Die Bahntrasse entwickelt sich, um die Höhe von Brockdorf zu erreichen, und fällt schliesslich bis zur Stadt Hof, an deren südwestlichem Ende in der Nähe der Bezirksstrasse die Linie abschliesst. Die projectirte Localbahn, deren Ausführung der Regierung in zahlreichen Resolutionen des Reichsrathes und des mährischen Landtages dringend anempfohlen wurde, verfolgt in erster Linie den Zweck, dem wirthschaftlichen Niedergange der Stadt Hof zu begegnen. Diese Stadt, welche vormals der Mittelpunkt einer blühenden Hauswebeindustrie bildete, ist in Folge Verfalles dieses Erwerbszweiges in den letzten Jahren erheblich zurückgegangen; die Auswanderungsbewegung greift immer mehr um sich, und lassen die letzten Volkszählungen eine starke Abnahme der Bevölkerung erkennen, mit welcher die fortschreitende Verarmung des Handels- und Gewerbestandes Hand in Hand geht.

Eine nachhaltige Verbesserung dieser ungünstigen wirthschaftlichen Verhältnisse kann von der projectirten Localbahn insofern erwartet werden, als durch den Ausbau derselben die wichtigste Vorbedingung für die Ansiedelung neuer Industrieunternehmungen erfüllt und den wenigen noch bestehenden Unternehmungen dieser Art die Möglichkeit weiterer Entwicklung eröffnet wird. Insbesondere ist in Folge der Verbesserung der Verkehrsverhältnisse ein intensiverer Betrieb der bei Herzogswald befindlichen Schieferbrüche und der bei Brokersdorf und Christdorf vorkommenden Eisenerzlager zu erwarten. Auch dürfte die Heidenpiltsch-Spachendorfer Spinnerei den Betrieb, welcher wegen des Abganges einer Bahnverbindung, bezw. wegen zu hoher Achsfrachten eingestellt werden musste, wieder aufnehmen. Ausserdem wird die projectirte Bahnverbindung auch der in Hartau befindlichen Stärkefabrik, sowie der Zündwaarenfabrik in Bärn zugute kommen.

Laut der durch Regierungsorgane auf Basis des schon jetzt vorhandenen Verkehres aufgestellten, vorsichtig gehaltenen Rentabilitätsrechnung lässt die intendirte Bahn ein jährliches Nettoerträgniss von 6000 fl. erwarten.

Nachdem der mährische Landtag laut Beschlusses vom 24. Jänner 1896 eine à fonds perdu zu leistende Subvention zu den mit 375.000 fl. ermittelten Kosten dieses Bahnbaues im Betrage von 40.000 fl. aus Landesmitteln zugesichert hat und die Interessenten der Bahn sich zu einer gleichartigen Beitragsleistung im Betrage von 27.000 fl. verpflichtet haben, ist vom Staate für die Bedeckung eines effectiven Resterfordernisses von 308.000 fl. Vorsorge zu treffen. Dieser Betrag soll nach Artikel XVI des vorliegenden Gesetzentwurfes dem zufolge des Gesetzes vom 14. December 1894, R.-G.-Bl. Nr. 229 (Artikel III), gebildeten Investitionsfonds der Mährisch-schlesischen Centralbahn entnommen werden. Das Erforderniss für die Verzinsung und Tilgung dieses Betrages belauft sich auf rund 13.000 fl., so dass nach Abzug des Reinerträgnisses der Bahn dem Staate aus dem Ausbau derselben allerdings ein jährliches Opfer von 7000 fl. erwachsen würde, welches jedoch durch die zu erhoffende Zunahme des Verkehres und der Einnahmen der Localbahn, sowie der anschliessenden Staatsbahnlinien eine nicht unbeträchtliche Herabminderung erfahren wird.

Artikel I, Z. 20. Schmalspurige Localbahn Olbersdorf-Hotzenplotz.

(23 Kilometer; effective Kosten 660.000 fl., einschliesslich 82.000 für Fahrpark.)

Die projectirte Localbahn beginnt bei der Station Olbersdorf der Staatsbahnlinie Jägerndorf—Hennersdorf, zieht sodann an der Ostseite von Röwersdorf gegen die Liebenthaler Strasse und überschreitet die zwischen Röwersdorf und Liebenthal gelegene Wasserscheide. In weiterem Zuge senkt sich die Trasse unter Berührung der Ortschaften Liebenthal, Ober-Paulowitz, Rosswald und Füllstein in das Thalgebiet des Ossabaches, an dessen rechtem Ufer die Bahn nach Hotzeuplotz gelangt, woselbst südöstlich der Stadt die Endstation gleichen Namens errichtet wird.

Durch den Ausbau dieser Bahn, welche seit Jahren den Gegenstand angelegentlichster Bestrebungen der Interessenten bildet, und deren Herstellung in wiederholten Kundgebungen des Abgeordnetenhauses des Reichsrathes und des mährischen Landtages als nothwendig bezeichnet worden ist, soll einem dringenden Verkehrsbedürfnisse der mährischen Enclave Hotzenplotz entsprochen werden. Die genannte, auf drei Seiten von preussischem Gebiete umschlossene Enclave entbehrt nämlich einer Bahnverbindung mit dem Mutterlande, und ist dieselbe aus diesem Grunde in wirthschaftlicher Beziehung in ein Abhängigkeitsverhältniss zum Auslande gerathen, in welch letzterem die landwirthschaftlichen und industriellen Producte der fraglichen Gegend jedoch nur insolange Absatz fanden, bis die Erhöhung der Zölle auch dieses Ausfuhrsgebiet verschloss. Die Folge dieses Umstandes war ein empfindlicher Rückgang der gesammten Productionsthätigkeit, welcher in der Abnahme der Bevölkerung und der Steuerkraft deutlich zu Tage trat und, durch wiederholte Elementarereignisse verschärft, zeitweise Nothstandsverhältnisse bei der Bevölkerung hervorrief. Durch die projectirte Eisenbahnverbindung soll sohin dem fraglichen Gebiete künftighin der heimische Markt erschlossen und soll es dem bedeutendsten industriellen Etablissement der Enclave, der Hotzenplotzer Zuckerfabrik, welche gegenwärtig ihren ganzen Bedarf an Rübe, sowie des übrigen Roh- und Brennmaterials aus dem Auslande bezieht, ermöglicht werden, diesen Bedarf im Inlande zu decken.

Das mit 660.000 fl. veranschlagte effective Erforderniss zum Bau dieser Bahn soll beschafft werden durch die Beitragsleistung des Landes Mähren im Betrage von 237.000 fl., welche der mährische Landtag in der Sitzung vom 24. Jänner 1896 bewilligt hat, durch Beiträge der Interessenten im Betrage von 50.000 fl. und durch Verwendung eines Betrages von 373.000 fl. aus dem Investitionsfonds der Mährisch-schlesischen Centralbahn. Laut der gepflogenen Erhebungen lässt die in Rede stehende Bahn ein jährliches Reinerträgniss von 10.000 fl. erwarten, so dass gegenüber dem Zinsen- und Tilgungserfordernisse für die vom Staate zu beschaffende Capitalsquote ein jährlicher Ausfall von circa 6000 fl. zu Lasten des Staatsschatzes resultiren würde, welchem jedoch die durch den Ausbau der Bahn zu erhoffende Verkehrszunahme auf den anschliessenden Staatsbahnlinien und die hiedurch bedingte Erhöhung der Einnahmen dieser Bahnlinien entgegenzuhalten sind.

Artikel I, Z. 21. Normalspurige Localbahn Barzdorf-Jauernig.

(5·4 Kilometer; effective Kosten 246.000 fl., einschliesslich 52,000 fl. für Fahrpark.)

Artikel I, Z. 22. Normalspurige Localbahn Haugsdorf-Weidenau.

(45 Kilometer; effective Kosten 227.000 fl., einschliesslich 52.000 fl. für Fahrpark.)

Die Localbahn Barzdorf—Jauernig nimmt ihren Ausgang in der Station Barzdorf der in Bau befindlichen Staatsbahnlinie Lindewiese—Barzdorf. Nach ihrem Anstritte aus dieser Station wendet sich die Bahnlinie gegen Westen, überschreitet den Mittel- und den Krebsbach, nähert sich sodann der von Jauernig nach Ottmachau führenden Strasse und führt längs derselben bis in die unmittelbare Nähe der Stadt Jauernig.

Der Mangel einer Bahnverbindung hat sich in der Stadt Jauernig und in dem sie umgebenden Gebiete schon seit längerer Zeit in einem hohen Grade fühlbar gemacht. Die Anlage von industriellen Etablissements musste mit Rücksicht auf die ungünstigen Verkehrsverhältnisse unterbleiben, und aus dem gleichen Grunde musste sogar der Betrieb der in Grenzgrund nächst Weitzdorf gelegenen reichhaltigen Eisenbergwerke eingestellt und das leistungsfähige Waldecker Kalkwerk aufgelassen werden. Durch den Ausbau der Bahnlinie nach Barzdorf soll somit ein neuer Impuls zur wirthschaftlichen Entwicklung des fraglichen Landestheiles gegeben und insbesondere auch die Ausbeutung der bei Sorgsdorf gelegenen Braunkohlenlager, sowie der an der Reichsgrenze gelegenen Basaltbrüche erleichtert werden.

Die Localbahn Haugsdorf-Weidenau zweigt von der Station Haugsdorf der obgenannten Staatsbahnlinie ab, nähert sich sodann der nach Weidenau führenden Bezirksstrasse, an deren Rande sie bis in die Nähe der letztgenannten Stadt hinzieht. In der Umgebung der Stadt Weidenau sind mächtige Kaolinlager vorhanden, zu deren Ausbeutung das Vorhandensein einer Eisenbahn die unumgängliche Vorbedingung bildet. Die Errichtung einer Porzellan- und Chamottewaarenfabrik in Weidenau ist im Zuge, und werden der projectirten Localbahn auch die Transporte der bestehenden Chamottewaarenfabrik in Rothwasser zufallen.

Zu dem mit einem Kostenaufwande von 246.000 fl. veranschlagten Baue der Localbahn Barzdorf-Jauernig hat der schlesische Landtag einen Beitrag à fonds perdu von 20.000 fl. aus Landesmitteln gewidmet, und haben die Interessenten ihre Beitragsleistungen im Belaufe von 30.000 fl. bereits eingezahlt. Das vom Staate zu bedeckende Erforderniss beträgt somit 196.000 fl., welcher Betrag nach Artikel XVI des vorliegenden Gesetzentwurfes dem in Folge des Gesetzes vom 27. December 1893, R.-G.-Bl. Nr. 199, gebildeten Investitionsfonds der Oesterreichischen Localeisenbahn-Gesellschaft entnommen werden soll. Das jährliche Reinerträgniss dieser Bahn ist mit 7500 fl. veranschlagt, so dass gegenüber dem Erfordernisse für die Verzinsung und Tilgung des vom Staate aufzubringenden Theiles des Baucapitals nur ein verschwindend geringer Abgang sich ergeben dürfte.

Zu den mit 227.000 fl. präliminirten Baukosten der Localbahn Haugsdorf-Weidenau wurde Seitens des Landes Schlesien ein Beitrag von 15.000 fl. gewidmet, und wurden Seitens der Interessenten zu demselben Zwecke 30.000 fl. bereits erlegt. Hienach wäre zur Ergänzung des Baucapitals aus Staatsmitteln noch ein Betrag von 182.000 fl. aufzubringen, welcher nach dem vorliegenden Gesetzentwurfe gleichfalls dem Investitionsfonds der Linien der ehemaligen Oesterreichischen Localeisenbahn-Gesellschaft entnommen werden soll. Der Reinertrag dieser Bahn wurde mit 5000 fl., die durch dieselbe den anschliessenden Linien der k. k. Staatsbahnen erwachsenden Mehreinnahmen mit 5600 fl. ermittelt, so dass nach Abzug des Erfordernisses für die Verzinsung und Tilgung des vom Staate zu beschaffenden Theiles des Anlagecapitals noch ein beträchtlicher Ueberschuss zu Gunsten des Staatsschatzes resultiren wird.

Inland.

Parlamentarisches.

Namens der volkswirthschaftlichen Commission des Herrenhauses stellt Referent Dr. Freiherr von Helfert den Antrag, es sei der Zusatzvereinbarung zu dem internationalen Uebereinkommen vom 14. October 1890 über den Eisenbahn-Frachtverkehr die verfassungsmässige Zustimmung zu ertheilen.

In der 502. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 27. Mai ist vom Herrn Handelsminister eine Zuschrift eingelangt, in welcher eine Seemannsordnung für die österreichische Handelsmarine vorgelegt wird. Die Regierungsvorlage wird dem Seemannsordnungs-Ausschusse zugewiesen.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Oesterreichisch-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. (Linie Wien—Bodenbach: Pflasterung und Chaussirung von Zufahrtstrassen zu den Bahnhofanlagen in Wien.) Für die Pflasterung der Zufahrtstrasse zu den Kohlenrutschen und die Chaussirung der Zufahrtwege zu den Holzlagerplätzen am oberen Bahnhofe in Wien wurde die Bewilligung ertheilt. [1. Mai, E.-M.-Z. 2926/I.]

— (Pflasterung der Zufahrtstrasse zum Wiener Aufnahmsgebäude.) Die Pflasterung eines nächst der vormaligen Belvederelinie gelegenen Theiles der Zufahrtstrasse zum Wiener Aufnahmsgebäude wurde bewilligt. [5. Mai, E.-M.-Z. 2927/I.]

— (Herstellung von Nebenbauten bei mehreren Streckenwächterhäusern.) Bei den Streckenwächterhäusern Nr. 210, 211, 213, 214, 219, 234, 235, 238, 241, 244, 246, 248, 258, 259, 262, 264, 265, 266, 326, 329, 368, 369, dann 92 alt der Linie Wien—Bodenbach und bei dem Wächterhause unter dem Žižkaberge bei Prag in km 408·797 werden Nebenbauten hergestellt. [11. Jänner. E.-M.-Z. 4126/I.]

— (Linien Wien—Bodenbach und Wien—Marchegg: Verlängerung von Einsteigeperrons in mehreren Haltestellen.) In den Personen-Haltestellen Obersdorf-Pillichsdorf, Ullrichskirchen, Hautzendorf, Paasdorf, Siebenhirten, Hörersdorf und Kotting-Neusiedl der Linie Wien—Bodenbach, ferner in den Haltestellen Hirschstetten, Glinzendorf und Unter-Siebenbrunn der Linie Wien—Marchegg werden die Einsteigeperrons verlängert. [4. Mai, Z. 2184/I.]

— (Wiener Schlachthausbahn: Hebung der Durchfahrt in km 0·8/9.) Das Project für die Hebung der Sohle der Durchfahrt in km 0·8/9 der Wiener Schlachthausbahn um 40 cm zum Zwecke einer besseren Entwässerung und Gangbarmachung der durch dieses Object führenden Meichlstrasse wurde zur Ausführung genehmigt. [5. Mai, Z. 2928 I.]

— (Linie Wien—Bruck a/L.: Anlage von Filterrohrbrunnen beim Simmeringer Schöpfwerke.) Zur Erweiterung der Brunnenanlage des Simmeringer Wasserschöpfwerkes wurde die Anlage von Filterrohrbrunnen mit Luftdruckbetrieb genehmigt. [1. Mai, E.-M.-Z. 2011/I.]

— (Linie Böhm.-Trübau—Olmütz: Wirthschaftshof in Sichelsdorf.) In der Station Sichelsdorf wird für Zwecke des Stationschefs ein Wirthschaftshof hergestellt. [1. Mai, Z. 3719/I.]

— (Strecke Rohatetz—Strassnitz: Vergrösserung des Weichenwächterhauses in Sudoměřitz-Petrau.) In der Station Sudoměřitz-Petrau wird das Weichenwächterhaus vergrössert. [7. Mai, E.-M.-Z. 3334/I.]

— (Localbahnlinie Klein-Schwechat—Mannersdorf: Einlage einer Weiche bei der Schleppbahn zur Papierfabrik in Klein-Neusiedl.) Bei der mit animalischer Kraft betriebenen Schleppbahn von der Station Klein-Neusiedl zur dortigen Papierfabrik wird eine Weiche eingelegt. [27. April, E.-M.-Z. 3927/I.]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen. (Linie Krakau—Podwołoczyska: Erweiterung der Bahnhofsanlage in der Station Dembica: Politische Begehung und Enteignungsverhandlung.) Die k. k. Statthalterei in Lemberg hat die politische Begehung und Enteignungsverhandlung des Projectes für die Erweiterung der Bahnhofsanlage in der Station Dembica für den 2. Juni anberaumt. Als Leiter dieser Commission wurde der k. k. Statthaltereirath Leopold Morawetz bestimmt. [G.-I.-Z. 9534.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Localbahn Salzburg - Lamprechtshausen. (Theilstrecke Oberndorf—Lamprechtshausen: Betriebseröffnung.) Am 16. Mai wurde die restliche Theilstrecke Oberndorf—Lamprechtshausen der Localbahn Salzburg—Lamprechtshausen (siehe Vrdgs.-Bl. Nr. 26) mit den Stationen Bürmoos und Lamprechtshausen und der Personen-Haltestelle Ziegelhaiden dem öffentlichen Verkehre übergeben. Der Betrieb auf dieser Linie wird von der Eisenbahnbau- und Betriebsunternehmung Leo Arnoldi in Wien geführt. [G.-I.-Z. 9762.]

Localbahn Postelberg-Laun. (Bau- und Betriebslänge.) Die Längen der am 16. October 1895 dem öffentlichen Verkehre übergebenen Localbahn Postelberg-Laun wurden behördlich festgestellt, und beträgt die Baulänge 10·594 km und die Betriebslänge von Mitte des Aufnahmsgebäudes in der Station Postelberg bis Mitte des Aufnahmsgebäudes in der Station Laun 11·403 km.

Die Lage der einzelnen Stationen und Haltestellen, sowie deren Nivellette-Côte ist folgende:

Name der Stationen und Haltestellen	Angabe, ob Station oder Haltestelle	Lage bei Kilometer	Schienenhöhe in Meter
Postelberg*) . . .	Station	— 0·010	208·712
Priesen-Postelberg	dto.	3·188	194·512
Stadt Laun	Haltestelle	8·934	203·732
Laun**)	Station	11·393	186·822

*) Anschlussstation Pilsen—Dux.
**) Anschlussstation Prag—Moldau. [E.-M.-Z. 3950.]

Schleppbahn Szczakowa. (Locomotivprüfung.) Im Sinne des § 21 der Eisenbahn-Betriebsordnung fand am 3. April die technisch-polizeiliche Prüfung der schmalspurigen Tenderlocomotive statt, welche für die Schleppbahn der Cementfabriks-Actiengesellschaft bei Szczakowa bestimmt ist und in der Locomotivfabrik H. Tilkin-Mention in Liège (Belgien) im Jahre 1873 erbaut wurde. Die Locomotive trägt die Fabriksnummer 277. Die vorgenommene Kesselprobe ergab ein günstiges Resultat. Der Kessel liegt mittelst aussenliegenden Rahmenbaues auf zwei gekuppelten Achsen, wovon die zweite die Triebachse ist. Die Cylinder sind geneigt und liegen ebenso wie die nach System Stephenson gebaute Steuerung ausserhalb des Rahmenbaues. Die Abfederung wird mittelst vier Blattfedern bewerkstelligt; die Kesselarmatur ist vollständig vorhanden. Zur Verhinderung des Funkenfluges ist keine Vorrichtung vorhanden. Die Maschine besitzt einen schwach conischen Rauchfang mit Klappe. Das zweite Räderpaar kann mittelst einer Spindelbremse gebremst werden. Die Spurweite der Locomotive beträgt 0·725 m und das Totalgewicht der ausgerüsteten Maschine rund 8 t. Bei der auf den Schleppgeleisen vorgenommenen Probefahrt wurde in der Vor- und Rückwärtsstellung eine maximale Geschwindigkeit von 11 km per Stunde erreicht. Vorbehaltlich der nachträglichen Genehmigung der Locomotivtype durch das k. k. Eisenbahnministerium wurde die Bewilligung ertheilt, dieselbe für den Steintransport auf der genannten Schleppbahn zu benützen. [Z. 4929/I.]

Rollbahn Unterklien-Lustenau-Höchst-Fussach. (Locomotivprüfungen.) Am 29. April fand im Sinne der Bestimmungen der Eisenbahn-Betriebsordnung die technisch-polizeiliche Prüfung an vier in München bei der Locomotivfabrik Krauss & Comp. im Jahre 1883 neu erbauten Tenderlocomotiven statt, welche für den Betrieb der Rollbahn Unterklien-Lustenau-Höchst-Fussach bestimmt sind und die Namen „Albona", „Aflenz", „Stuben" und „Hürs" tragen. Die Kessel derselben haben die vorgeschriebene Probe anstandslos bestanden. Die Maschinen sind gleichartig gebaut und haben zwei unter einander gekuppelte Achsen, von denen die erste die Triebachse ist. Der Rahmenbau, welcher auch das Speisewasser enthält, liegt innerhalb, die horizontalen Dampfcylinder, sowie die variable Steuerung ausserhalb der Räder. Das Kesselgewicht ist durch drei Blattfedern, von denen die über der Triebachse gelegene quer eingelagert ist, auf die Achsen übertragen. Die Kesselarmatur ist vollständig. Es befinden sich auf der Locomotive zwei Injectoren, ein conischer Rauchfang mit Funkensieb, Bahnräumer, Hebelbremse, Sandstreuapparat, Vorrichtung zum Waschen der Schienen und ein Apparat zur Fahrt in den Tunnels (Rauchverzehrer). Die Spurweite beträgt 0·75 m und das Totalgewicht jeder dieser Maschinen 14 Tonnen. Die Probefahrten fanden auf der 12 km langen Rollbahn statt, und wurden hiebei maximale Geschwindigkeiten von 20 km per Stunde erreicht, so dass aus Sicherheitsrücksichten keinerlei Anstand obwaltete, die vorbeschriebenen Maschinen zum Transporte von Baumaterialien auf der genannten Rollbahn der Bauleitung der internationalen Rheinregulirung in Bregenz zu übergeben. [Z. 4958/I.]

Nachrichten aus Ungarn.

Parlamentarisches. (Vorlage des Gesetzentwurfes, betreffend den Bau und Betrieb der projectirten Lonjathalbahn in Croatien.) Der „Vasuti és közlekedési közlöny" Nr. 59 vom 15. Mai verlautbart den vom kgl. ungar. Handelsminister der Legislative vorgelegten Gesetzentwurf, betreffend den Ausbau und Betrieb der im Bereiche der Comitate Zágráb (Agram) und Gradiska (früher Militärgrenze) gelegenen Localbahn Dugoselo-Novska (Lonjathalbahn [vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 109 ex 1894]) und einer von deren zukünftigen Station Banovajaruga abzweigenden und in der Endstation Pakrácz-Lipik mit der Linie Barcs—Pakrácz-Lipik verbindenden Flügelbahn. Die von der Station Dugoselo der Hauptlinie Budapest—Dombovár—Zágráb—Fiume ausgehende Linie wird diese, den Lauf der Lonja verfolgend, mit Berührung von Moslavina und Szujn in der Station Novska mit der Linie Zágráb—Bosna-Brod verbinden. Die Hauptlinie Dugoselo—Novska misst 82·5 km und die Flügelbahn Banovajarugo—Pakrácz 30·7 km, somit das Gesammtnetz 113·2 km. Die effectiven Baukosten dieser im Sinne des G.-A. XXXI ex 1880 und des diesen ergänzenden G.-A. IV ex 1888 als normalspurige Localbahnen zu erbauenden und zu betreibenden Linien sind mit insgesammt 4,200.000 fl., das ist mit 37.102 fl. per laufendes Bahnkilometer, bemessen, von welcher Summe der Betrag von 226.400 fl. für Beschaffung der Fahrbetriebsmittel entfällt. Der Bericht hebt speciell hervor, dass diese Bahn sowohl den Wohlstand der Wein- und Obstbau cultivirenden dortigen Bevölkerung zu heben, als auch den Massentransport von Kohle aus den dortigen Bergbaurevieren und von Bausteinen und Schotter aus den Moslavin-Szujner Gebirgen zu vermitteln berufen sein wird.

Eisenbahnprojecte. (Ertheilung von Vorconcessionen.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat den Nachbenannten die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten im Sinne der bestehenden Normen für nachfolgend bezeichnete Eisenbahnlinien ertheilt:

1. Mit Erlass vom 13. April, Z. 8469, dem Civilingenieur Waldemar Tuszkan in Rába-Kovácsi und dem Advocaten Dr. Eugen Köves in Veszprém für eine in Fortsetzung der als Sackbahn endigenden Localbahn Szombathely (Steinamanger)-Rum von deren Endstation Rum aus über Kám, Csehi-Mindszent und die Gemarkung der Gemeinde Boltavár diese in der Station Türje mit den Linien Kis-Czell—Csáktornya und Türje—Balaton-Szt. György der im Betriebe der Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen stehenden Westungarischen (Transdanubischen) Localbahnen verbindende normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.
2. Mit Erlass vom 13. April, Z. 11.180, dem Inspector der Szathmárer bischöflichen Domäne Hidvég, Maximilian Jankó, für eine von der Station Heves der im Betriebe der Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen stehenden Localbahn Kis-Ujszállás—Kis-Terenne (Mátraer Localbahn) abzweigende und diese über Atány, Kömlö, Tisza-Nána, Hidveg-Puszta, Sarud und die Gemarkung der Gemeinde Lörinczfalva in der Station Poroszló der gleichfalls im Staatsbetriebe stehenden Linie Debreczen — Füzes-Abony verbindende normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.

3. Mit Erlass vom 24. April 1896, Z. 26.087, dem Béla Fáy, Einwohner von Jász-Monostor, für
   a) eine von der Station Süly-Sáp (zwischen den Stationen Budapest und Szolnok) der Hauptlinie Budapest—Arad der kgl. Ungar. Staatsbahnen abzweigende und diese über Köka, Tót-Almás, Szt. Lörincz-Káta und die Gemarkung der Gemeinde Jász-Felsö-Szt. György in der Station Jászberény mit der Linie Hatvan—Szolnok der kgl. Ungar. Staatsbahnen verbindende,
   b) eine von der Station Jászberény oder einem sonst geeigneten Punkte der projectirten Linie a) aus diese über Jász-Jókóhalma, Jász-Dozsa und die Gemarkung der Gemeinde Torna-Örs in der Station Heves mit der im Betriebe der Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen stehenden Mátraer Localbahn, das ist der Linie Kis-Terrenne—Kis-Ujszállás, verbindende Linie,
   c) eine von der Station Heves der Linie b) abzweigende und diese über die Gemarkung der Gemeinde Tisza-Nána in der Station Poroszló mit der Linie Debreczen—Füzes-Abony des Staatsbetriebes verbindende normalspurige Localbahn

   auf die Dauer eines Jahres.

Projectirte Localbahn Bicske-Székesfehérvár (Stuhlweissenburg). (Ausführungsbeschluss und Kostenbemessung.) Die Interessenten des Comitates Fehér (Weissenburg) haben den Beschluss zum Ausbaue der von Edmund Szeniczey und Consorten projectirten Localbahn Bicske-Székesfehérvár (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 29 ex 1895, Vorconcession Post 2) gefasst. Die projectirte Linie wird in der Richtung von Norden nach Süden die Station Bicske der donaurechtsuferseitigen Hauptlinie Budapest—Bruck a. d. L. über Felcsuth, Vértes, Boglár, Acsa, Lovasberény, Pátka, Csala und Pákozd mit der Knotenpunktstation Székesfehérvár der Südbahn-Gesellschaft und der kgl. Ungar. Staatsbahnen verbinden. Die Kosten dieser 49·74 km langen, im Sinne des G.-A. XXXI ex 1880 und des diesen ergänzenden G.-A. IV ex 1888 als normalspurige Localbahn zu erbauenden und als solche zu betreibenden Localbahn sind mit 2,060.000 fl. bemessen.

Projectirte Localbahn Büd-Szent Mihály—Tisza-Lök. (Ausführungsbeschluss und Kostenbemessung.) Die Direction der Debreczen—Hajdu-Nánáser Localbahn-Actiengesellschaft hat den Beschluss gefasst, ihre derzeit als Sackbahn endigende Linie Debreczen—Hajdu-Nánás—Büd-Szent-Mihály zum Anschlusse an die projectirte Localbahn Polgár—Királytelek (eventuell Nyiregyháza) bis zur zukünftigen Station Tisza-Lök der letztgenannten Linie (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 7 ex 1895, Vorconcession Post 3) und bis zum dortigen Theissufer zu verlängern. Die effectiven Baukosten dieser 7·9 km langen, als normalspurige Localbahn im Sinne des G.-A. XXXI ex 1880 und des diesen ergänzenden G.-A. IV ex 1888 zu erbauenden und als solche zu betreibenden Linie sind mit 246.000 fl., d. s. 31.139 fl. per laufendes Bahnkilometer, bemessen. Nachdem die Finanzirung dieser Bahn bereits gesichert ist, wird der Bau derselben sofort nach Ertheilung der definitiven Concession in Angriff genommen und voraussichtlich noch im Laufe des Sommers fertiggestellt werden.

Schmalspurige Montanbahn von Dorogh bis zu den Dorogher Drasche'schen Bergbaurevieren. (Ausführungsbeschluss und Kostenbemessung.) Die Direction der Eisenbahn Budapest-Dorogh-Esztergom (Gran) des Staatsbetriebes hat im Einvernehmen mit der Direction der Drasche'scn Kohlenwerke im Dorogher Reviere den Ausbau einer von der Station Dorogh bis in das Dorogher Revier führenden, 2·5 km langen schmalspurigen Eisenbahn im Sinne der Normalverordnung für den Betrieb von Montanbahnen des kgl. ungar. Handelsministers vom 2. September 1890, Z. 53.239/III (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 121 ex 1890), beschlossen. Die effectiven Baukosten dieser Linie sind mit 91.000 fl. bemessen, und wird die in Folge dessen erforderliche Erhöhung des gesellschaftlichen Actiencapitals (vergl. Concessionsurkunde Vrdgs.-Bl. Nr. 16 ex 1894) ihre Genehmigung in einem ad hoc zur Concessionsurkunde erfliessenden Nachtrage finden.

Projectirte Localbahn Modor-Senkvicz—Modor Stadt. (Politisch-administrative Begehung.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat die politisch-administrative Begehung einer von der Station Modor-Senkvicz der Vágthalbahn, d. i. der Linie Pozsony (Pressburg)—Modor-Senkvicz—Nagy-Szombat (Tyrnau)—Gálgocz-Lipótvár (Freistadtl-Leopoldstadt) der kgl. Ungarischen Staatsbahnen, aus zur Verbindung mit der kgl. Freistadt Modor (Comitat Pozsony) führenden normalspurigen Localbahn (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 135 ex 1895, Vorconcession Post 2) angeordnet.

Projectirte Localbahn Székesfehérvár (Stuhlweissenburg)-Sárbogárd. (Politisch-administrative Begehung.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat die politisch-administrative Begehung der projectirten Localbahn Székesfehérvár-Sárbogárd angeordnet. Die projectirte Linie wird vom Knotenpunkte Székesfehérvár aus die dort zusammenfliessenden Linien der kgl. Ungar. Staatsbahnen und der Südbahn-Gesellschaft im Bereiche des Comitates Fehér mit der Hauptlinie Budapest — Sárbogárd—Dombovár—Gyékenyés—Zágráb (Agram)—Fiume verbinden.

Projectirte Localbahn Karczag—Tisza-Füred. (Politisch-administrative Begehung.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat die politisch-administrative Begehung der projectirten Localbahn Karczag—Tisza-Füred angeordnet. Die projectirte Linie wird von der Station Karczag der Hauptlinie Budapest—Karczag—Szolnok—Nagyvárad (Grosswardein)—Brassó (Kronstadt)—Predeal der kgl. Ungarischen Staatsbahnen abzweigen und diese längs der Theiss nach Ueberbrückung derselben in der Station Tisza-Füred mit der Staatsbahnlinie Debreczen—Tisza-Füred—Füzes-Abony verbinden.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. (Errichtung eines Verkehrsinspectorates in Szabadka.) Die Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen hat den Beschluss gefasst, in der Station Szabadka (Maria-Theresiopel) der Linie Budapest—Zimony—Belgrad ein Verkehrsinspectorat zu errichten, in dessen Amtsbereich ein 677 km langes Bahnnetz des Staatsbetriebes einbezogen werden wird. Diese Massregel wird vornehmlich im Interesse der Abwicklung des Exportverkehres getroffen, nachdem die Mehrzahl der dem neuen Inspectorate zugewiesenen Bahnen insbesondere während der Getreidecampagne Exportgüter befördert.

— (Uebergabe des neuen Hofzuges.) Am 17. Mai wurde der von der Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen Sr. Majestät zur Verfügung gestellte neue Hofzug seiner Bestimmung übergeben. Derselbe besteht aus fünf Wagen, und zwar aus jenem für Se. Majestät, jenem für Ihre Majestät, aus zwei Wagen für die Suite und einem Speisewagen. Der Küchen- und Servirwagen sind aus dem früheren Hofzuge beibehalten worden, nur die elektrische Beleuchtung und der telegraphische Signalapparat in denselben wurden neu eingerichtet. Die beiden je 41·5 t schweren Wagen der Majestäten ruhen auf sechs Achsen, die übrigen, im Gewichte von 32—37 t, auf vier Achsen. Der 36 t wiegende Speisewagen besteht aus zwei Salons, von welchen der Speisesalon 9, der Rauchsalon 8 m lang ist. Die Beleuchtung des ganzen Zuges erfolgt durch Accumulatoren mit 40stündiger Brenndauer. Sämmtliche Wagen sind mit Doppelfenstern und Jalousien ausgestattet. Der Hofzug wurde in seiner Gesammtheit von der Firma Ganz & Co. in Budapest und Leobersdorf nach den Plänen des Professors Stibral hergestellt.

— (Eröffnung der Ausweiche Szarvaszó für den beschränkten Frachtgüterverkehr.) Die Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen verlautbart, dass am 15. Mai die auf der Linie Királyháza—Mármaros-Sziget—Körösmezö zwischen den Stationen Hosszumezö und Mármaros-Sziget gelegene Ausweiche Szarvaszó für die Auf- und Abgabe von Wagenladungs-Frachtgütern eingerichtet wurde. Von oder nach dieser Ausweiche können Eil- und Stückgüter, lebende Thiere, sowie derartige Sendungen, zu deren Ein- oder Ausladung besondere Einrichtungen oder Hilfsmittel erforderlich sind, nicht befördert werden.

Südbahn-Gesellschaft. (Eröffnung der Haltestelle Balaton-Földvár.) Die Budapester Betriebsdirection der Südbahn-Gesellschaft verlautbart, dass auf der Linie Budapest—Pragerhof zwischen den Stationen Szántod und Szemes beim Wächterhause Nr. 118 eine Personen-Haltestelle mit der Bezeichnung Balaton-Földvár eröffnet wurde. Die bei Tag verkehrenden Personenzüge Nr. 205, 206, 215 und 216 werden während der Sommersaison, d. i. vom 1. Mai bis Ende September, daselbst nach Bedarf je eine Minute Aufenthalt nehmen. Fahrkartenausgabe und Gepäcksaufnahme findet in dieser Haltestelle nicht statt, und werden die Gebühren durch die Conducteure im Nachzahlungswege eingehoben.

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd. (Abfahrt des Dampfers „Imperator" nach Bombay.) Dieser Dampfer von 2342 T. Gehalt ist am 3. März mit 36 Passagieren und 865 Gewichtstonnen Ladung nationaler Provenienz nebst 11.823 Stück verschiedene Hölzer und 1 Pferd von Triest nach Bombay abge-

gangen. Derselbe verschiffte hauptsächlich: nach Port-Said 10 Colli Mineralwasser, 52 Colli Esswaaren, 22 Colli Kurzwaaren, 7 Colli Holzwaaren, 5 Colli Olivenöl, 17 Colli Wein, 10 Colli Zündhölzer, 1500 Stück halbzöllige Bretter, 10 Stück Träme, 100 Stück Balken, 4610 Stück Staffeln, 117 Stück Bretter, 873 Stück Pfosten, 353 Stück Bretter, 2311 Stück Knüttel; nach Soerabaya 150 Colli Erdwachs, 25 Colli Wein; nach Batavia 25 Colli Chemikalien; nach Samarang 50 Colli Erdwachs; nach Padang 8 Colli Manufacturwaaren; nach Bushire 60 Colli Zündhölzer; nach Bunder-Abbas 30 Colli Zündhölzer; nach Djibonti 1 Collo Manufacturwaaren; nach Suez 9 Colli Manufacturwaaren, 12 Colli Esswaaren; nach Gedda 1 Collo Manufacturwaaren, 96 Colli Zündhölzer, 4 Colli Metallwaaren; nach Aden 17 Colli Garne, 95 Colli Mehl, 3 Colli Metallwaaren, 750 Colli Baumwollwaaren, 1 Collo Wagen, 50 Colli Zündhölzer, 30 Colli Bier, 29 Colli Naphthalin, 400 Stück Bretter; nach Massaua 539 Colli Esswaaren, 180 Colli Zucker, 19 Colli Wein, 18 Colli Olivenöl, 1252 Stück Hölzer; nach Delagoa-Bai 4 Colli Baumwollwaaren; nach Zanzibar 211 Colli Baumwollwaaren, 12 Colli Manufacturwaaren, 170 Colli Mehl, 19 Colli Metallwaaren; nach Dar-es-Salam 20 Colli Mehl; nach Hodeida 5 Colli Porzellan, 2 Colli Baumwollwaaren, 13 Colli Lampen; nach Mombassa 2 Colli Kurzwaaren; nach Bombay 33 Colli Knöpfe, 17 Colli Mützen, 1311 Colli Papier, 132 Colli Baumwollwaaren, 779 Colli Farben, 34 Colli Kurzwaaren, 29 Colli Garne, 10 Colli Spielwaaren, 102 Colli Lampen, 100 Colli Quecksilber, 50 Colli Holzwaaren, 213 Colli Metallwaaren, 73 Colli Manufacturwaaren, 8 Colli Musikinstrumente, 259 Colli Glaswaaren, 91 Colli Wein, 102 Colli Glasperlen, 1 Pferd, 4 Colli Erdwachs, 44 Colli Uhren, 600 Colli Maschinenöl; nach Karachi 4 Colli Holzwaaren, 1 Collo Metallwaaren, 14 Colli Glasperlen; nach Bassorah 17 Colli Baumwollwaaren, 37 Colli Zündhölzer, 40 Colli Papier, 52 Colli Manufacturwaaren; nach Bagdad 5 Colli Farben, 40 Colli Zündhölzer; nach Bushire 16 Colli Möbel; nach Canannore 11 Colli Metallwaaren; nach Mangalore 6 Colli Wein, 9 Colli Manufacturwaaren; nach Colombo 7 Colli Lampen, 2 Colli Farben, 1 Stück Wagen, 10 Colli Manufacturwaaren, 12 Colli Baumwollwaaren; nach Rangoon 17 Colli Lampen, 2 Colli Musikinstrumente, 14 Colli Baumwollwaaren, 7 Colli Glasperlen, 15 Colli Metallwaaren, 14 Colli Manufacturwaaren; nach Mulmein 5 Colli Metallwaaren; nach Madras 29 Colli Papier, 14 Colli Kurzwaaren, 11 Colli Metallwaaren, 4 Colli Lampen, 7 Colli Glasperlen, 55 Colli Wein; nach Calcutta 32 Colli Bier, 17 Colli Knöpfe, 242 Colli Papier, 27 Colli Baumwollwaaren, 23 Colli Garne, 34 Colli Manufacturwaaren, 25 Colli Quecksilber, 71 Colli Metallwaaren, 13 Colli Kurzwaaren, 3 Colli Spielwaaren, 43 Colli Glasperlen, 55 Colli Lampen, 74 Colli Glaswaaren; nach Penang 20 Colli Baumwollwaaren, 6 Colli Kurzwaaren, 4 Colli Metallwaaren, 1 Collo Schuhwaaren, 20 Colli Wein; nach Singapore 38 Colli Papier, 45 Colli Baumwollwaaren, 7 Colli Mützen, 23 Colli Metallwaaren; nach Soerabaya 2 Colli Mützen, 3 Colli Glasperlen, 4 Colli Baumwollwaaren, 4 Colli Seife, 4 Colli Knöpfe, 75 Colli Papier, 17 Colli Garne, 50 Colli Erdwachs; nach Batavia 15 Colli Wein, 10 Colli Papier; nach Samarang 2 Colli Mützen, 7 Colli Baumwollwaaren, 25 Colli Erdwachs, 5 Colli Manufacturwaaren; nach Macassar 5 Colli Papier, 2 Colli Baumwollwaaren, 94 Colli Garne, 30 Colli Mehl; nach Tjilatap 8 Colli Papier; nach Saigon 12 Colli Holzwaaren; nach Padang 5 Colli Baumwollwaaren; nach Cheribon 25 Colli Erdwachs; nach Honkong 2 Colli Musikinstrumente, 4 Colli Kurzwaaren; nach Manila 12 Colli Papier; nach Shanghai 7 Colli Kurzwaaren; nach Tientsin 1 Collo Manufacturwaaren; nach Kobe 12 Colli Holzwaaren, 18 Colli Manufacturwaaren; nach Yokohama 1 Collo Kurzwaaren. Der Werth der ausgeführten Waaren betrug 822.041 fl. ö. W.

Verschiedene Mittheilungen.

Oesterreichische Localeisenbahn-Gesellschaft. (Antrag auf Liquidirung.) Der Verwaltungsausschuss der Oesterreichischen Localeisenbahn-Gesellschaft hat beschlossen, auf die Tagesordnung der für den 30. Juni einzuberufenden XVI. ordentlichen Generalversammlung die Liquidation der Gesellschaft zu setzen, da es trotz des sowohl Seitens der h. Regierung als auch Seitens der Gesellschaft bethätigten Wunsches auf Fortbestand der Gesellschaft bisher nicht möglich war, solche Grundlagen weiterer Thätigkeit zu finden, welche eine erspriessliche Wahrung der gesellschaftlichen Interessen in sichere Aussicht stellen würden. — Pro 1895 wird die Hinauszahlung einer dreiperecntigen Dividende, d. s. sechs Gulden per Actie, beantragt werden.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des CIII. Stückes.) Das am 20. Mai herausgegebene CIII. Stück enthält unter

Nr. 2223: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Niederösterreich vom 18. Mai 1896, Z. 48.161, betreffend das Verbot der Einfuhr von Handels-(Futter-)Schweinen aus dem politischen Bezirke Freistadt in Oberösterreich nach Niederösterreich.

Nr. 2224: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Krain vom 14. Mai 1896, Z. 7454, betreffend Massregeln für die Einfuhr von Wiederkäuern und Schweinen aus Ungarn nach Krain.

Nr. 2225: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Mähren vom 15. Mai 1896, Z. 18.151, betreffend die Beschränkung der Einfuhr von Klauenthieren aus Ungarn, Croatien-Slavonien und dem Occupationsgebiete nach Mähren.

— (Inhalt des CIV. Stückes.) Das am 21. Mai herausgegebene CIV. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2226: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Tirol und Vorarlberg vom 18. Mai 1896, Z. 14.011, betreffend Massregeln für den Verkehr mit Wiederkäuern und Schweinen aus Ungarn nach Tirol und Vorarlberg.

Nr. 2227: Kundmachung der k. k. Landesregierung für die Bukowina vom 14. Mai 1896, Z. 8123, betreffend die Beschränkung der Einfuhr von Wiederkäuern und Schweinen aus Galizien nach der Bukowina.

Nr. 2228: Kundmachung der k. k. Statthalterei für das Küstenland vom 15. März 1896, Z. 10.124/IV, betreffend die Beschränkung der Einfuhr von Wiederkäuern und Schweinen aus Ungarn nach dem Küstenlande.

Nr. 2229: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Galizien vom 15. Mai 1896, Z. 41.922, betreffend das Verbot der Einfuhr von Klauenthieren aller Gattungen aus mehreren ungarischen Comitaten und Städten nach Galizien.

— (Inhalt des CV. Stückes.) Das am 22. Mai herausgegebene CV. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2230: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Kärnten vom 19. Mai 1896, Z. 6321, betreffend die Beschränkung der Einfuhr von lebenden Schweinen aus Krain nach Kärnten.

Nr. 2231: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Steiermark vom 20. Mai 1896, Z. 14.740, betreffend die Gestattung der Einfuhr von Schafen und Ziegen aus dem Comitate Arva in Ungarn nach Steiermark.

— (Inhalt des CVI. Stückes.) Das am 23. Mai herausgegebene CVI. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2232: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Niederösterreich vom 21. Mai 1896, Z. 49.073, betreffend das Verbot der Einfuhr von Handels-(Futter-)Schweinen aus den politischen Bezirken Littai und Rudolfswerth in Krain nach Niederösterreich.

Nr. 2233: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Kärnten vom 18. Mai 1896, Z. 6352, betreffend die Beschränkungen der Einfuhr von Klauenthieren aus Ungarn nach Kärnten.

Nr. 2234: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 21. Mai 1896, Z. 82.707, betreffend die gänzliche Einstellung des kleinen Grenzverkehres mit Klauenthieren entlang der Grenze der sächsischen Amtsmannschaften Annaberg und Zittau.

Personal-Nachrichten.

Seine k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 22. Mai d. J. im Concepts-Personalstande des Handelsministeriums allergnädigst zu ernennen geruht:

zu Ministerialräthen: den mit dem Titel eines Sectionsrathes bekleideten Oberpostrath Theodor Habberger und die Sectionsräthe Dr. Richard Hasenöhrl und Dr. Paul Ritter Beck von Mannagetta;

zu Sectionsräthen: die Ministerialsecretäre Emil Ritter Krticzka von Jaden und Dr. Mauriz Ritter von Roessler;

zu Ministerialsecretären: die Posträthe Dr. Friedrich Ritter Wagner von Jauregg und Franz Edlen von Hlawaček, die Postsecretäre Dr. Carl Reuss und Paul Griessmayr und die Ministerial-Vicesecretäre Dr. Paul Schulz, Anton Freiherrn Pretis von Cagnodo und Dr. Hugo Wolf.

Glanz m. p.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Einführung eines neuen Tarifes für den Personen- und Gepäcksverkehr auf der Localbahn Lemberg (Kleparów)-Janów.

Mit Giltigkeit vom 15. Juni 1896 gelangt auf der obgenannten Localbahn ein neuer Tarif für den Personen- und Gepäcksverkehr zur Einführung.

Hiedurch tritt der vom Tage der Betriebseröffnung (21. November 1895) giltige gleichnamige Tarif ausser Wirksamkeit.

Exemplare des neuen Tarifes sind bei der k. k. General-Direction, den k. k. Eisenbahn-Betriebsdirectionen, sowie auch im Wege der Stationen zum Preise von 30 kr. österr. Währ. erhältlich.

Wien, am 27. Mai 1896. [390]

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Ergänzungsblatt Nr. 1 zur Separat-Ausgabe des zweiten Anhanges zum Localgütertarife, Theil II, Heft 1 (Kohlenverkehr).

Am 1. Juni 1896, bezw. vom Tage der Betriebseröffnung der Localbahn Schwarzenau-Zwettl gelangt Ergänzungsblatt Nr. 1 zu der Separat-Ausgabe des zweiten Anhanges zum Localgütertarife, Theil II, Heft 1, zur Einführung.

Dasselbe enthält ermässigte Frachtsätze von Nürschan, Rokitzan und Staab nach Smichow etc. und Frachtsätze nach Stationen der Localbahn Schwarzenau-Zwettl.

Exemplare dieses Ergänzungsblattes sind durch die betreffenden Dienststellen unentgeltlich zu beziehen.

Wien, am 28. Mai 1896. [391]

Bayerisch-Schweizerischer Güterverkehr über Lindau.

Einführung des I. Nachtrages zum Tarife, Theil II, 2. Heft.

Mit 1. Juni 1896 tritt zum Tarife, Theil II, 2. Heft, des Bayerisch-Schweizerischen Güterverkehres vom 1. August 1895 der I. Nachtrag in Wirksamkeit.

Derselbe enthält:

Einführung neuer Ausnahmetarife, Aenderung von Stationsnamen, Berichtigungen und Ergänzungen des Tarifes und des Kilometerzeigers.

Wien, am 27. Mai 1896. [392]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

Sächsisch-Oesterreichischer Grenzverkehr.

Nachtrag I zum Gütertarife.

Zum Gütertarife für den Sächsisch-Oesterreichischen Grenzverkehr vom 1. November 1894 tritt am 1. Juni 1896 der Nachtrag I in Kraft, der durch die betheiligten Stationen bezogen werden kann. Er enthält im wesentlichen Frachtsätze für die neu aufgenommenen Stationen Hirschfelde und Ostritz.

Dresden, am 23. Mai 1896. [393]

Kgl. General-Direction der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Kgl. Sächsische Staatseisenbahnen.

Abänderung der Bezeichnung des Bahnhofes Gera-Pforten.

Unter Bezugnahme auf die Bekanntmachung vom 12. Mai 1896 wird zur öffentlichen Kenntniss gebracht, dass am 1. Juli 1896 der Bahnhof Gera-Pforten für den Güterverkehr die Benennung „Gera (Reuss), Sächsische Staatseisenbahn" erhält. Für den Personenverkehr wird diese Benennung erst am 1. October 1896 durchgeführt werden.

Dresden, am 21. Mai 1896. [394]

Kgl. General-Direction der Sächsischen Staatseisenbahnen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.
K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Einführung directer Fahrpreise.

Mit 15. Juni 1896 gelangen nachstehende directe Fahrpreise in beiden Verkehrsrichtungen zur Einführung:

	Einfache Fahrt I. Cl.	II. Cl.	III. Cl.
	Gulden öst. Währ.		
Wien (Nordbhf.)—Nowosielitza:			
Wien—Lemberg Schnellzug ab Lemberg Personenzug	35·11	24·67	13·92
Wien (Nordbhf.)—Stryj:			
a) Wien—Lemberg Schnellzug ab Lemberg Personenzug	31·06	21·84	11·52
b) durchwegs Personenzug	24·06	15·84	8·02

Wien, am 23. Mai 1896. [395]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.
K. k. priv. Oesterreichische Nordwestbahn.
K. k. priv. Südnorddeutsche Verbindungsbahn.

Einführung neuer directer Fahrkarten.

Ab 15. Juni 1896 gelangen in den nachfolgenden Verkehrsbeziehungen zu den nebenstehenden Preisen directe Fahrkarten in beiden Richtungen für Personenzüge zur Ausgabe, und zwar:

a) Ueber Starkotsch:

Zwischen Nachod und	II. Cl.	III. Cl.
	Gulden	
Arnau	2·—	1·—
Hohenelbe	2·30	1·15
Königgrätz	1·30	—·65
Königinhof	1·30	—·65
Reichenberg über Josefstadt-Jaroměř	4·10	2·05
Tannwald „ „	3·50	1·75

b) über Tinischt:

Zwischen Nachod und	II. Cl.	III. Cl.
	Gulden	
Adlerkosteletz	1·50	—·75
Castolowitz	1·30	—·65
Geiersberg	2·30	1·15
Hohenbruck	1·30	—·65
Königgrätz	1·80	—·90
Senftenberg	2·—	1·—

Wien, am 20. Mai 1896. [396]

Die Direction der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Norddeutsch-Oesterreichischer Personenverkehr über Tetschen und Seidenberg.

Einführung neuer Fahrkarten für combinirte Züge.

Ab 1. Juni 1896 gelangen in den nachstehenden Verkehrsbeziehungen neue Fahrkarten für combinirte Züge zur Ausgabe, und zwar:

Nach Berlin Anhalter Bahnhof von	I. Cl.	II. Cl.	III. Cl.
		Mark	
Wien Nordwestbahnhof	47·30	33·20	19·70
Leitmeritz-Stadt	24·60	18·10	12·10
Schreckenstein und Aussig	23·40	17·30	11·70
Prag B.N.B.	30·50	22·—	14·10

Diese Fahrkarten lauten über Tetschen—Dresden—Kötschenbroda—Böhla—Elsterwerda—Zossen, oder Röderau und sind in der Strecke Dresden—Berlin für Schnellzüge, sonst aber nur für Personenzüge giltig.

Wien, am 22. Mai 1896. [397]

K. k. priv. Oesterreichische Nordwestbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Gruppentarif III (Berlin—Stettin). (Aenderung einer Tarifvorschrift.) Die Vorschrift in dem Ausnahmetarif 6 des obenbezeichneten Tarifes, wonach die Anwendung der Ausnahme-Frachtsätze für Braunkohlencoaks (auch Grudecoaks genannt) bei Gestellung von Wagen von 15 t und höherem Ladegewicht an die Bedingung der Frachtzahlung für das Ladegewicht geknüpft ist, wurde mit Giltigkeit vom 1. Mai 1896 ab aufgehoben.

Deutsch-Russischer Ausnahmetarif 8 für Flachs und Hanf. (Nachtrag V.) Zum Deutsch-Russischen Ausnahmetarif 8 für Flachs und Hanf ist mit Giltigkeit vom 20. April alten / 1. Mai neuen Stils 1896 der Nachtrag V herausgegeben worden. Derselbe enthält anderweite, theilweise gering ermässigte, theilweise gering erhöhte, erst vom 3. 15. Juni 1896 ab in Kraft tretende Frachtsätze im Verkehr der auf den Seiten 2 und 3 des IV. Nachtrages bezeichneten Stationsverbindungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Lieferungs-Ausschreibung.

Die k. k. Eisenbahn-Betriebsdirection in Lemberg beabsichtigt die Lieferung der nachbenannten Arbeitsmaschinen und Werkstätten-Einrichtungen im öffentlichen allgemeinen Offertwege zu vergeben, und zwar:

1 Stück hydraulische Räderpresse,
2 „ Ventilatoren,
2 „ Wandbohrmaschinen,
1 „ Wagenschiebebühne.

Die Lieferung dieser Maschinen und Werkstätten-Einrichtungen hat auf Grund der allgemeinen und speciellen Lieferbedingnisse, sowie der genauen Beschreibung zu erfolgen.

Diese Behelfe sind im Bureau für Zugförderungs- und Werkstättendienst der gefertigten k. k. Eisenbahn-Betriebsdirection erhältlich.

Die Lieferung hat ehestens in diesem Jahre, jedoch längstens bis 15. October d. J. zu erfolgen.

Für die oben genannten Lieferungen werden vorschriftsmässig gestempelte und gesiegelte Offerte mit der Aufschrift „Offerte für die Lieferung von Werkstätten-Einrichtungen" bis zum 20. Juni 1896, Mittags 12 Uhr, im Einreichungsprotokolle der k. k. Eisenbahn-Betriebsdirection Lemberg übernommen.

Die Eröffnung der Offerte findet an demselben Tage um 1 Uhr Nachmittags bei der k. k. Eisenbahn-Betriebsdirection statt, und steht es den Offerenten frei, derselben beizuwohnen.

In dem Offerte sind aufzunehmen:

1. Die Preise per Stück in österr. Währung Noten in Ziffern und Schrift, einschliesslich der an den Maschinen anzubringenden Arbeiterschutzvorrichtungen, einschliesslich aller Zoll- und Patentgebühren, franco einer zu benennenden Station der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, von welcher der Transport bis zur Verwendungsstelle nur unter Benützung der Linien der k. k. Oesterr. Staatsbahnen erfolgen kann;
2. die Gewichte der offerirten Lieferungsgegenstände;
3. die Liefertermine;
4. die Garantiezeit;
5. die Einlieferungsstation.

Dem Offerte sind die Zeichnungen der offerirten Maschinen und Werkstätten-Einrichtungen beizuschliessen.

Es steht jedem Offerenten frei, auch nur auf einen Theil der ausgeschriebenen Lieferungsgegenstände ein Anbot zu stellen, in jedem Falle sind aber die Liefertermine für jeden Lieferungsgegenstand gesondert anzugeben.

In dem Offerte muss entweder die Erklärung des Offerenten enthalten sein, dass er die Lieferungsbedingnisse und Beschreibungen der Lieferungsgegenstände eingesehen hat und vollinhaltlich annimmt, oder es müssen die anerkannten und vorschriftsmässig gestempelten allgemeinen Lieferungsbedingnisse und Beschreibungen dem Offerte beigeschlossen sein. (Die Offerte und Offertbeilagen sind per Bogen mit je einer 50-kr. Stempelmarke, Zeichnungen, welche grösser sind als ein Bogen Kanzleipapier 21/34 cm, sind mit 1 fl. Stempelmarke zu versehen.)

In dem Offerte ist weiters die Erklärung aufzunehmen, dass der Offerent mit seinem Anbote bis 31. August 1896 im Worte bleibt.

Es finden nur jene Offerte Berücksichtigung, die von Fabrikanten, welche die Lieferungsgegenstände selbst erzeugen, bezw. durch deren Bevollmächtigte in Vorlage gebracht werden.

Die k. k. Eisenbahn-Betriebsdirection behält sich ferner vor, keines der eingelangten Offerte zu berücksichtigen, falls ihr keines annehmbar erscheinen würde.

Lemberg, im Mai 1896.

K. k. Eisenbahn-Betriebsdirection in Lemberg.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)
Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.
Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg	per 100 kg			
1019	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Eisenbahnbau-Materialien und Requisiten, sowie Fahrbetriebsmittel	Den im Localtarife der k. k. österr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 1, Abschnitt A enthaltenen Stationen	Rakonitz und Pladen	Aufgabe als Frachtgut unter Einhaltung der bestehenden einschlägigen Tarifbestimmungen. Die Sendungen müssen zum Baue der Localbahn Rakonitz-Pladen-Petschau mit der Abzweigung nach Buchau bestimmt sein und mit Frachtbriefen, auf welchen die Bauunternehmung dieser Localbahn als Empfängerin zu figuriren hat, zur Beförderung gelangen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1896	Localtarif	Verschieden	0·08 kr. pro 100 kg und 1 km	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen bis längstens Ende Februar 1897 zu bewirkende Vorlage der auf die Bauunternehmung der Localbahn Rakonitz-Pladen-Petschau mit der Abzweigung nach Buchau als Empfängerin lautenden Original-Frachtbriefe, welche keinen Rückvergütungsstempel der k. k. österr. Staatsbahnen tragen dürfen und nicht zurückgestellt werden	
1020	Bozen-Meraner Bahn		Sägespäne	Local-Stationen der Bozen-Meraner Bahn		Frachtzahlung nach dem Ladegewichte des verwendeten Wagens, mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen hat die Partei selbst zu besorgen	Bis 31. December 1896	Localtarif	Verschieden	Ausnahmetarif IIIa (Brennholz)	Verschieden	Im Kartirungswege		
1021	Bozen-Meraner Bahn		Beladene Möbelwagen	Sämmtlichen Stationen der Bozen-Meraner Bahn		Frachtzahlung für die Tara des beladenen Möbelwagens, mindestens jedoch für 2300 kg nach der Classe II. Für das die Tara übersteigende Nettogewicht aber und zwar mindestens für 2400 kg nach Normalclasse I	Bis 31. December 1896	Localtarif	Verschieden	Ausnahmetarif IV (beladene Möbelwagen)	Verschieden	Im Kartirungswege		Parteien haben das Auf- und Abladen selbst zu besorgen. Falls die Bahn über Verlangen die Leistungen ausnahmsweise übernimmt, ist für jede derselben eine besondere Gebühr mindestens 3 kr. pro 100 kg zu entrichten

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zngeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestaudener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
1022	**Bozen-Meraner Bahn**		Ziegel, Dach-, Mauer- und Hohlziegel	Bozen-Gries	Meran	**Minimalquantum jährl. 500 Tonnen** Aufgabe von 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen.	Bis 31. December 1896	Localtarif	30 kr.	18 kr.	12 kr.	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe bis längstens 31. Jänner 1897	Bei Auflieferung von mindestens 150 Wagen, d. i. 1500 Tonnen jährl. erhöht sich der Nachlass um 2 kr. pro 100 kg
1023	**Südbahn-Gesellschaft**	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Holz des Specialtarifes 2	Lengenfeld	Görz	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen und Frachtbrief. Auf- und Abladen durch die Partei, bezw. auf deren Kosten	Bis auf Wiedernf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarife	132	128	4	Im Kartirungswege		
				Kronau					134	124	10			
				Ratschach-Weissenfels					138	120	18			
				Tarvis					140	116	24			
				Thörl-Maglern					140	120	20			
				Arnoldstein					144	124	20			
				Fürnitz					146	124	22			
				Villach loco					146	128	18			
				St. Ruprecht					150	132	18			
				Ossiach					152	138	14			
				Feldkirchen					156	142	14			
				Glanegg					158	144	14			
				St. Veit a. d. Glan					160	148	12			
				Glandorf					162	148	14			
				Launsdorf					162	150	12			
				Brückl					164	154	10			
				Eberstein					170	154	16			
				Mösel					168	160	8			
				Treibach-Althofen					166	154	12			
				Hirt					166	156	10			
				Friesach					168	160	8			
				Einöd					170	160	10			
				Neumarkt in Steierm.					170	162	8			
				St. Lambrecht					172	166	6			
				Scheifling					174	166	8			
				Unzmarkt					174	168	6			
				St. Georgen a. d. Mur					178	172	6			
				Thalhelm					180	172	8			
				Judenburg					180	174	6			
				Zeltweg					182	176	6			
				Knittelfeld					184	178	6			
				St. Lorenzen					184	178	6			
				St. Michael					188	182	6			
										Heller				
1024	**Südbahn-Gesellschaft**	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Holz des Specialtarifes 2	Gummern	Görz	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro verwendeten Wagen und Frachtbrief. Auf- und Abladen durch die Partei, bezw. auf deren Kosten	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarife	159	141	18	Im Kartirungswege		
				Paternion-Feistritz					164	146	18			
				Rothenthurm					171	153	18			
				Spital a. d. D.					177	159	18			
				Sachsenburg					184	166	18			
				Kleblach-Lind					189	171	18			
				Greifenburg					194	176	18			
				Dellach					198	180	18			
				Ober-Drauburg					202	184	18			
				Nicolsdorf					207	189	18			
				Dölsach					211	193	18			
				Lienz					211	193	18			
				Föderlach					164	146	18			
				Velden am Wörthersee					164	146	18			
				Pörtschach am See					171	153	18			
				Krumpendorf					177	159	18			
				Klagenfurt loco					164	154	10			
				Grafenstein					182	171	11			
				Kühnsdorf					189	176	13			
				Bleiburg					198	180	18			
				Prevali					193	189	4			
										Heller				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
1025	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Kohle, mineralische, und Coaks	sämmtlichen Gruben und Coaks-Anstalten des Ostrau-Karwiner Revieres	Ischl	Aufgabe als Frachtgut, Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Die Sendungen müssen zu Regiezwecken der Salzkammergut-Localbahn in Salzburg bestimmt und an eine Dienststelle der genannten Verwaltung in Salzburg, bezw. Ischl adressirt sein	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1896	Ausnahmetarif für den Mährisch-Schlesisch-Oesterr. Kohlenverkehr via Wien vom 1. April 1896	82·5	72·9	9·6	Im Kartirungswege		
				Mähr.-Ostrau	Ischl				82·5	71·9	10·6			
				Zabrze	Salzburg			Ausnahmetarif für den Oberschles.-Oesterreichischen Kohlenverkehr via Wien vom 1. April 1896	101·6	94·6	7·0			
				"	Ischl				99·6	92·0	7·6			
				Ludwigsglück	Salzburg				101·6	94·6	7·0			
				"	Ischl				99·6	92·0	7·6			
1026	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Kalk und Cement	Branik-Hodkovička	Deutschbrod	Bei Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens und Einhaltung der für diese Artikel allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Weiteres	Localtarife	Besteht kein directer Frachtsatz	42·8 kr.		Im Kartirungswege		
1027	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Betheiligten Verwaltungen	Zink in Platten (Rohzink), Zinkblech (Walzzink), Zinkabschnitzel, Zinkbrocken (Hackzink)	Scharley	Wien Nordbhf., Floridsdorf und Wien Donauufer-Bahnhof	Frachtzahlung für mindestens a) 5.000 kg b) 10.000 kg für einen Wagen und Frachtbrief und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis Ende December 1896	Ostdeutsch-Oesterreichischer Verbands-Gütertarif, Theil II, Heft 1, vom 1. Jänner 1896	Bestehen keine directen Frachtsätze	Pfg. a) 195 3*) b) 192 3*)		Im Kartirungswege		Die mit *) versehenen unter den Frachtsätzen stehenden Beträge sind Coursdifferenzen, welche bis auf Weiteres unberücksichtigt bleiben
				Scharley	Wien Nordbhf. transito					a) 194 3*) b) 190 3*)				
1028	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Betheiligten Verwaltungen	Schwefelsäure	Morgenroth	Wien Nordbhf. und Floridsdorf	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für einen Wagen und Frachtbrief u. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis Ende December 1896	Ostdeutsch-Oesterreichischer Verbands-Gütertarif, Theil II, Heft 1, vom 1. Jänner 1896	Pfg. 178 2*)	Pfg. 143 2*)	Pfg. 35	Im Kartirungswege		Die mit *) versehenen unter den Frachtsätzen stehenden Beträge sind Coursdifferenzen, welche bis auf Weiteres unberücksichtigt bleiben
				Morgenroth	Wien Donau-ufer-Bahnhof				178 2*)	145 2*)	33			
				Rosdzin	Wien Nordbhf. und Floridsdorf				173 2*)	139 2*)	34			
				Rosdzin	Wien Donau-ufer-Bahnhof				173 2*)	141 2*)	32			
				und vice versa										

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg	per 100 kg			
1029	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Betheiligten Verwaltungen	Salzabfälle, denaturirt, zur Enteisung der Tramwaygeleise bestimmt	Wieliczka	Wien Nord- und Staatsbahnhof	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 400 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens aber für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis 31. December 1896	Galizisch-Wiener Eisenbahn-Verband vom 1. Februar 1893	131·0 kr.	108·8 kr.	22·2 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, unter gleichzeitigem Anschluss der correspondirenden Original-Frachtbriefe, auf welchen Seitens der finanzbehördlichen Organe die Bestätigung enthalten sein muss, dass die Sendungen denaturirt worden sind. Diese Documente müssen spätestens bis Ende Februar 1897 vorgelegt werden	Die bedungene Auflieferung des Minimalquantums hat rücksichtlich der k. k. österr. Staatsbahnen keine Geltung. Wird dieses Minimalquantum nicht nachgewiesen, so kann für die bezüglichen Sendungen rücksichtlich der Strecken Wieliczka—Wien Nord- oder Staatsbahnhof nur ein ermässigter Frachtsatz von 130 kr. pro 100 kg bei Einhaltung der übrigen neben aufgestellten Bedingungen und Modalitäten im Rückvergütungswege in Anspruch genommen werden
1030	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Cement der Pos. C—5 der Güterclassification des gemeinsamen Tarifes, Theil I	Weissenbach a. d. Triesting	Sopron S.B. und R.Oe.E.E.	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen hat durch die Parteien zu erfolgen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	37 Heller incl. ung. Steuer		Im Kartirungswege		
1031	Oesterr. Nordwestbahn	Betheiligten Verwaltungen	Frachtgüter der Classe I	Böhm.-Skalitz	Wien (Nordwestbahn, Staatseisenbahn, Kaiser Ferdinands-Nordbahn) oder in umgekehrter Richtung	a) Bei Aufgabe oder Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen b) Bei Aufgabe oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen Das Auf- und Abladen muss auf Kosten und durch Arbeiter der Partei in der hiefür jeweilig festgesetzten Frist erfolgen	Bis auf Widerruf, jedoch längstens bis Ende December 1896	Oesterr. Eisenbahn-Verband, respective Localtarif vom 1. August 1883	a) 200 kr. b) 200 kr.	a) 185 kr. b) 168 kr.	a) 15 kr. b) 32 kr.	Im Kartirungswege		Der fixe Frachtzuschlag zu Gunsten der Südnorddeutschen Verbindungsbahn wird nicht berechnet. Diese Frachtsätze gelangen auch bei gemischten Sendungen für Güter der Classen I und II insolange zur Anwendung, als die Einzelberechnung sich nicht billiger stellt

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt im k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr: Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl. „ das Deutsche Reich . . . 25 Mark „ das übrige Ausland . . . 33 Frcs. Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 61. **Wien, 2. Juni 1896.** **IX. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Bewilligung zur Errichtung einer Actiengesellschaft unter der Firma: „Baden-Vöslauer Eisenbahn- und Elektricitäts-Gesellschaft“ mit dem Sitze in Wien.

Das k. k. Ministerium des Innern hat auf Grund Allerhöchster Ermächtigung dem Franz Fischer, Ingenieur in Wien, als Concessionär der den Gegenstand der Allerhöchsten Concessionsurkunde vom 29. Juli 1892, R.-G.-Bl. Nr. 159, bildenden Localbahn mit elektrischem Betriebe von Baden nach Vöslau die Bewilligung zur Errichtung einer Actiengesellschaft unter der Firma: „Baden-Vöslauer Eisenbahn- und Elektricitäts-Gesellschaft“ mit dem Sitze in Wien ertheilt und die Statuten derselben genehmigt.

Wien, am 21. Mai 1896. — Z. 17.330 E.-M.-Z. 5154/I.

Kundmachung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 29. Mai 1896, Z. 5220/I, betreffend die Liste der Eisenbahnen, auf welche das internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr Anwendung findet.

Belgien.

Mit Schreiben vom 3. Februar 1896 hat das Ministerium der Eisenbahnen, Posten und Telegraphen in Brüssel die Streichung der Nummer 14 im Verzeichnisse der dem internationalen Uebereinkommen unterstellten belgischen Eisenbahnen beantragt, da die Preussischen Staatsbahnen auf belgischem Gebiete eine Bahnstrecke niemals betrieben hätten. Das Reichs-Eisenbahnamt in Berlin, dem der Antrag zur Kenntniss gebracht worden ist, hat demselben beigestimmt, weil, wenn auch die Züge auf der Grenzstrecke Aachen—Bleyberg—Welkenraedt von der Preussischen und der Belgischen Staatsbahn abwechselnd gefahren werden und die Uebergabe der durch Güterzüge beförderten Sendungen in jedem Falle in Bleyberg stattfinde, doch nach den bestehenden Verabredungen für die belgische Strecke nur die Belgische Staatsbahn als Betriebsleiterin zu betrachten sei.

In Folge dessen ist die im Verzeichnisse der belgischen Eisenbahnen, welche dem internationalen Uebereinkommen unterstellt sind, unter Nummer 14 enthaltene Angabe wegen des Betriebes der Eisenbahnstrecke von der belgisch-niederländischen Grenze bei Bleyberg bis Bleyberg durch die Preussischen Staatsbahnen gestrichen worden.

Das Centralamt für den internationalen Eisenbahntransport in Bern hat hievon gemäss Art. 57, Z. 1, des internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahn-Frachtverkehr den mitbetheiligten Staaten mit dem Benachrichtigungsschreiben vom 22. Mai 1896 Kenntniss gegeben.

Wien, am 29. Mai 1896.

Aus den Entscheidungen des Verwaltungs-Gerichtshofes.

Bei Consentirung von Eisenbahnbauten ist im Hinblicke auf die Pflicht der Eisenbahn-Verwaltung, bestehende Strassenzüge zu berücksichtigen, nicht lediglich von dem im Momente der Consentirung an irgend einer Stelle thatsächlich bestehenden Zustande auszugehen, sondern hat als der zu beachtende Zustand vielmehr derjenige zu gelten, der nach Massgabe der zur Zeit des Baues bestehenden Regulirungsprojecte als der für den öffentlichen Verkehr erforderliche bereits erkannt ist.

Der k. k. Verwaltungs-Gerichtshof hat über die Beschwerde der Stadtgemeinde Wien gegen die Entscheidung des k. k. Handelsministeriums vom 25. October 1894, Z. 56.073, betreffend die Baubewilligung für die Strecke Hütteldorf—Hietzing der Wienthallinie der Wiener Stadtbahn, zu Recht erkannt:

Die angefochtene Entscheidung wird nach § 6 des Gesetzes vom 22. October 1875, R.-G.-Bl. Nr. 36 ex 1876, wegen mangelhaften Verfahrens aufgehoben.

Entscheidungsgründe:

Die Abweisung des von der Commune Wien bei der am 12. September 1894 abgehaltenen politischen Begehungscommission über das Project für die Strecke Hütteldorf—Hietzing der Wienthallinie der Wiener Stadtbahn gestellten Begehrens, dass die Bahnunternehmung verpflichtet werde, die Erhöhung der landseitigen Stützmauer der Bahn bis zum definitiven Niveau der Quaistrasse nach Massgabe der Anlage dieser Strasse auf jeweiliges Verlangen der Gemeinde Wien vorzunehmen, erachtet die Beschwerde darum für gesetzwidrig, weil einerseits nach § 14 und § 1, Punkt 1, der Bauordnung für Wien die Commune Wien als competente Baubehörde das Niveau des Baues zu bestimmen berechtigt sei und weil andererseits in einem Theile der Quaistrasse das Niveau bereits rechtskräftig höher bestimmt sei, als es bei der politischen Begehungcommission gefunden wurde, und als es für die Anlage der Quaimauer für massgebend angenommen worden ist. — Die angefochtene Entscheidung stützt die Abweisung des Begehrens darauf, dass einerseits nach § 31 der Bauordnung, da es sich um einen Eisenbahnbau handelt, die Bestimmung auch des Niveau in die Competenz des Handelsministeriums als Baubehörde falle, und dass andererseits im Sinne des § 10 des Eisenbahn-Concessionsgesetzes für die Verpflichtungen der Eisenbahnunternehmungen nur der zur Zeit des Eisenbahnbaues bestehende Zustand in Betracht kommen könne, und es daher als principiell unzulässig erscheine, einer Eisenbahn die Verpflichtung zu künftigen Leistungen für erst nach dem Bahnbau herzustellende Communicationen aufzuerlegen.

In Anbetracht der Bestimmungen der §§ 31 und 106 der Bauordnung für Wien vom 17. Jänner 1883 und des § 19 der Ministerial-Verordnung vom 25. Jänner 1879, R.-G.-Bl. Nr. 19, musste der Verwaltungs-Gerichtshof anerkennen, dass im concreten Falle das k. k. Handelsministerium und nicht die Communalbehörde als Baubehörde einzuschreiten hatte, und dass also das k. k. Handelsministerium zur Festsetzung aller Baubedingungen für die erwähnte Maueranlage competent gewesen ist. Denn nach § 31 der Bauordnung haben „bei Bauführungen auf Eisenbahngrundstrecken" die „hierüber bestehenden Vorschriften" Anwendung zu finden. Weder diese noch eine andere Bestimmung der Bauordnung verfügt eine Einschränkung der über Eisenbahnbauten bestehenden Normen. Nun ist nach diesen Normen (§§ 19 und 22, Verordnung vom 25. Jänner 1879) das k. k. Handelsministerium diejenige Behörde, ohne deren Genehmigung kein Eisenbahnbau zur Ausführung gelangen kann, welche den Bauconsens zu ertheilen hat. Für Eisenbahnbauten ist sonach das k. k. Handelsministerium die „Baubehörde". Wie aus den §§ 1 und 2 der Bauordnung sich ergibt und auch der Natur der Sache entspricht, ist die Bestimmung der Baulinie und des Niveau regelmässig Sache der „Baubehörde", also bei Eisenbahnbauten Sache des k. k. Handelsministeriums, und es wird für Eisenbahnbauten diese natürliche und regelmässige Competenz betreffs der Bestimmung der Baulinie und des Niveau durch die für Hof-, Staats- und Fondsbauten getroffene ausnahmsweise Bestimmung des § 106, Absatz 4, der Bauordnung nur bestätigt.

Der Gerichtshof war aber zugleich des Erachtens, dass auch das k. k. Handelsministerium als Baubehörde bei Consentirung von Eisenbahnbauten die Bestimmungen der Bauordnung (§ 2) entsprechend einzuhalten, also auch die gegebenen Baulinien und Niveaucôten, wie solche den obwaltenden Verhältnissen und den Anordnungen der Bauordnung entsprechen, zu beobachten hat (argm. § 22 der Verordnung vom 25. Jänner 1879), mit der einzigen Ausnahme, dass, insoweit die Ausführung des Eisenbahnbaues unter Einhaltung der betreffenden Bau- und Niveaulinien nicht möglich erscheint, im Sinne des § 10 des Eisenbahn-Concessionsgesetzes vom 14. September 1854 für die entsprechende Abhilfe zu sorgen ist.

In Anbetracht des Umstandes, dass in Absicht auf die bauliche Ausgestaltung der Stadt die Bauordnung — wie aus den §§ 2 und 103 sich ergibt — eine voraussehende Fürsorge für den öffentlichen Verkehr der Baubehörde zur Pflicht macht, geht es nun nicht an, soweit es sich um die Consentirung auch von Eisenbahnbauten handelt, lediglich von dem im Momente der Consentirung an irgend einer Stelle thatsächlich bestehenden Zustande auszugehen; als der bei der Consentirung der Baute zu beachtende Zustand wird vielmehr derjenige zu gelten haben, der nach Massgabe der zur Zeit des Baues bestehenden Regulirungsprojecte als der für den öffentlichen Verkehr erforderliche bereits erkannt ist, wenn auch dessen thatsächliche Ausführung erst in späterer Zeit und nach und nach sich vollziehen soll.

Der § 10 des Eisenbahn-Concessionsgesetzes macht nun den Eisenbahnunternehmungen zur Pflicht, die Communicationsverhältnisse, sowie die Entwicklung des öffentlichen Verkehres zunächst soweit als möglich unberührt zu lassen und, insoweit dies nicht möglich erscheint, alle jene Vorkehrungen zu treffen, welche als entsprechender Ersatz anzusehen sind. Diese Verpflichtung der Eisenbahnen ist keineswegs blos darauf beschränkt, an Stelle der bestandenen oder giltigerweise projectirten Communicationen anderweitige herzustellen (lit. c des citirten § 10), sondern durch den Schlussabsatz der eben citirten Gesetzesbestimmung ist die Verpflichtung der Eisenbahnunternehmungen auch dahin ausgedehnt, dass, insoweit ihre Anlagen bei den gewöhnlichen Communicationsmitteln besondere Bauten nothwendig machen, den Eisenbahnunternehmungen die Herstellung und künftige Erhaltung solcher besonderen Bauten zur Last fällt.

Hieraus folgt, dass auch die in Frage stehende Eisenbahn-Unternehmung bei der Ausführung ihrer Bauten nicht blos die im Momente der Commission factisch bestehenden Niveauverhältnisse der öffentlichen Strassen

und Wege zu berücksichtigen hatte, sondern dass bei diesen Bauführungen auch auf alle aus der künftigen Regulirung der betreffenden Strassen und Wege sich ergebenden geänderten Verhältnisse Rücksicht zu nehmen war.

Ebenso wie der Private bei den von ihm projectirten Bauten nicht die factisch bestehenden, sondern die in Absicht auf die Regulirung der Strassen projectirten Baulinien und Niveaucôten einzuhalten hat, ebenso obliegt diese Verpflichtung einer Eisenbahnunternehmung, insoweit es ohne Gefährdung des Eisenbahnbaues selbst ausführbar erscheint.

Nun ist von Seiten der beschwerdeführenden Gemeinde nicht nur bereits bei der Begehungscommission darauf hingewiesen worden, dass für die Quaistrasse ein erhöhtes Niveau rechtskräftig festgesetzt sei, es wurde auch, allerdings erst im verwaltungsgerichtlichen Verfahren, durch das Amtszeugniss vom 7. Jänner 1895, Z. 672, bescheinigt, dass für die in Rede stehende Strasse in der That ein Regulirungsproject, welches das Niveau der Strasse gegenüber dem factisch bestehenden Zustande erhöht, rechtskräftig bereits bestimmt sei, so dass es sich nicht — wie in der Gegenschrift des k. k. Handelsministeriums betont wird — um eine Verpflichtung der Eisenbahn zu künftigen Leistungen für erst nach dem Bahnbau herzustellende Communicationen, sondern um Leistungen für bestehende Communicationen nach Mass ihrer bereits projectirten Regulirung handelt.

Wenn nun auch das Begehren der Commune Wien etwa in der Richtung undeutlich und zu weit gehend gewesen ist, dass es auch dahin ausgelegt werden konnte, dass damit eine ständige Verpflichtung der Eisenbahnunternehmung zur fortschreitenden Erhöhung der Stützmauer nach Massgabe der im Laufe der Zeiten sich ändernden Niveauverhältnisse der Quaistrasse gefordert wird, so war dasselbe nach den vorausgeschickten Erwägungen gewiss insoweit berechtigt, als die Forderung der Commune Wien lediglich darauf abzielte, dass bei Aufführung der landseitigen Stützmauer jenes Niveau der Quaistrasse die entsprechende Berücksichtigung finde, welches für diese bereits projectirt ist.

Es wäre daher Sache der Begehungscommission und der zu treffenden Entscheidung gewesen, dieses Moment wahrzunehmen und nach Massgabe desselben zu untersuchen, ob wegen der Anlage der Eisenbahn die in Frage kommende Strasse nach den projectirten, zur Ausführung schon bestimmten Niveauverhältnissen zu ihrem Schutze und zur Sicherstellung ihrer Ausführung besondere Bauten überhaupt oder aber eine besondere Ausführung solcher Bauten bedürfe, welche etwa die Commune herzustellen dann nicht bemüssigt sein würde, wenn durch die Anlage der Bahn und insbesondere durch die Anlage der Stützmauer nicht die eingetretene Aenderung der Terrainverhältnisse herbeigeführt worden wäre.

Ueber diese vom Standpunkte der Bestimmungen des § 10 des Eisenbahn-Concessionsgesetzes relevanten Momente gibt aber das Begehungsprotokoll keinerlei Aufschluss, und es erfolgte die Abweisung des Begehrens der Commune lediglich aus dem — wie oben ausgeführt — unzutreffenden Gesichtspunkte, dass die erst projectirten und noch nicht factisch bestehenden Niveauverhältnisse der Strasse bei der Bahnanlage überhaupt keine Berücksichtigung zu finden haben.

Der Verwaltungs-Gerichtshof musste daher erkennen, dass der derzeit vorliegende Thatbestand für die Entscheidung des Streitfalles unvollständig ist, und es war darum die angefochtene Entscheidung nach Vorschrift des § 6 des Gesetzes vom 22. October 1875, R.-G.-Bl. Nr. 36 ex 1876, aufzuheben.

[Erkenntniss vom 28. Februar 1896, Z. 1251; E.-M.-Z. 4408/I.]

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

K. k. Oesterr. Staatsbahnen. (Linie Krakau—Podwoloczyska: Erweiterung der Schleppbahn-Rangirgeleise nächst Okocim: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Lemberg hat die politische Begehung für das Project, betreffend die Erweiterung der Rangirgeleise nächst der Brauerei in Okocim auf der von der Station Slotwina der Strecke Krakau—Lemberg abzweigenden Schleppbahn, für den 3. Juni anberaumt. Als Leiter der Commission wurde der k. k. Statthaltereirath Leopold Morawetz bestimmt. [G.-I.-Z. 9934.]

Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft. (Linie Aussig—Bilin: Herstellung einer Niveaukreuzung mit der Huntebahn der Brüxer Kohlenbergbau-Gesellschaft.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft Teplitz hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes der Brüxer Kohlenbergbau-Gesellschaft für die Herstellung einer Niveaukreuzung der Strecke Aussig-Bilin der Aussig-Teplitzer Eisenbahn in km 24·4/5 mit der vom Ludwigschachte ausgehenden Huntebahn für den 1. Juni anberaumt. [G.-I.-Z. 10.100.]

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Linie Wien—Krakau Geleisevermehrung in Mähr.-Ostrau: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Brünn hat die politische Begehung für das Project, betreffend die Vermehrung der Wagenreparaturgeleise im Werkstättenrayon des Bahnhofes in Mähr.-Ostrau, für den 3. Juni anberaumt. Als Leiter der Commission wurde der k. k. Bezirkscommissär Martin Fric bestimmt. [G.-I.-Z. 9775.]

Oesterr. Nordwestbahn. (Linie Wien—Tetschen: Errichtung einer zweiten Fahrkarten-Ausgabestelle in Korneuburg.) In der Station Korneuburg wird in der Veranda des Aufnahmsgebäudes eine zweite Fahrkarten-Ausgabestelle errichtet. [28. April, E.-M.-Z. 3977/I.]

— (Linie Wien—Tetschen: Verlängerung der Durchfahrt in km 138½.) Das Project für die Verlängerung der Durchfahrt in km 138½ in der Station Mähr.-Budwitz zum Behufe der Ueberführung des Geleises der Localbahn Mähr.-Budwitz—Jamnitz über die Poststrasse von Znaim nach Iglau wurde zur Ausführung genehmigt. [4. Mai, E.-M.-Z. 3315/I.]

— (Umgestaltung des Weges zur Station Kojetitz in eine Bezirksstrasse.) Anlässlich der im Concurrenzverfahren eingeleiteten Umgestaltung des als Zufahrtsstrasse zur Station Kojetitz dienenden Weges, Parcelle Nr. 1824/3, in eine Bezirksstrasse wurden die nothwendig gewordenen Aenderungen an bestehenden Bahnanlagen, als: Beseitigung der Schneedämme in km 154·780—155·005 und 155·170—155·305, Aufstellung von 2 m hohen Schneeplanken daselbst und Umstellung von 11 Telegraphenleitungs-Doppelständern mit Streben, ferner die Abtretung der von der Eisenbahnparcelle Nr. 139 zum Strassenbaue benöthigten Grundflächen im Ausmasse von 129 m², zur Ausführung genehmigt. [24. April, E.-M.-Z. 2757/I.]

— (Linie Chlumetz—Parschnitz: Kreuzung des Bahnkörpers mit der elektrischen Lichtleitung in Trautenau.) Das Project für die Kreuzung der Strecke Gross-Wossek—Parschnitz in km 123·9/124·0, 125·0/1 und 125·7 durch die elektrische Leitung für die Beleuchtung der Stadt Trautenau unter dem Bahnkörper wurde genehmigt. [1. Mai, E.-M.-Z. 2681/I.]

Südnorddeutsche Verbindungsbahn. (Linie Pardubitz—Seidenberg: Einwölbung des Hemmrich-Tunnels.) Die Einwölbung der noch restlichen, 30·1 m langen Theilstrecken des Hemmrich-Tunnels in km 175·4—176·0 wurde zur Ausführung genehmigt. [28. April, Z. 2599/I.]

Strassenbahn mit elektrischem Betriebe Triest-Opčina. (Anordnung der Trassenrevision, Stationscommission und politischen Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Triest hat hinsichtlich des von Julius Modern in Wien vorgelegten Projectes für eine normalspurige Strassenbahn mit

elektrischem Betriebe von Triest (Via del Torrente) nach Opčina die Trassenrevision im Vereine mit der Stationscommission und bei anstandslosem Ergebnisse dieser Verhandlung anschliessend daran die politische Begehung auf den 1. Juni anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Statthaltereirath Johann Baptist Ritter von Vintschgau betraut. [E.-M.-Z. 5189.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Typengenehmigung für eine Schnellzugslocomotive.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die von der Verwaltung der Kaiser Ferdinands-Nordbahn vorgelegten Constructionszeichnungen für eine zweifach gekuppelte Schnellzugslocomotive sammt zugehörigem Tender, deren generelle Type bereits mit dem Erlasse des k. k. Handelsministeriums vom 24. December 1894, Z. 66.783, genehmigt wurde, gleichfalls genehmigt. [Z. 629/I.]

Eisenbahnwagen-Leihgesellschaft. (Anschaffung von 250 Stück Hochbordwagen.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die vom Verwaltungsrathe der Ersten Eisenbahnwagen-Leihgesellschaft vorgelegten Typenpläne für zwölftonnige Hochbordwagen, nach welchen 250 Stück, hievon 63 Stück Wagen mit Bremse, bei der Firma F. Ringhoffer in Prag-Smichow erbaut werden sollen, genehmigt. [Z. 4093/I.]

Verkehrsstörungen und Behebung von solchen.

Oesterreichisch-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft:

30. Mai. In Folge Dammdurchbruches wurde der Gesammtverkehr in den Strecken Gaya—Wessely a/M. und Bisenz Stadt—Bisenz-Pisek eingestellt.

31. Mai. In der Strecke Gaya—Wessely a/M. wurde der Gesammtverkehr wieder aufgenommen.

Nachrichten aus Ungarn.

Eisenbahnprojecte. (Ertheilung von Vorconcessionen.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat den Nachbenannten die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten im Sinne der bestehenden Normen für nachfolgend bezeichnete Eisenbahnen ertheilt:

1. Mit Erlass vom 25. April, Z. 23.749/III, dem Béla Sugár für eine von der Station Bükk der Südbahnlinie Wr.-Neustadt—Sopron—Kanizsa—Barcs ausgehende, im Bereiche des Comitates Sopron über Csepreg, Alsó-Szakony, Felsö-Szakony, Gyalóka, Nemes-Viss, Káptalon-Viss, Salamonfa, Gyleviz und die Gemarkung der Gemeinde Jira bis Locsmánd führende normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.
2. Mit Erlass vom 28. April, Z. 24.621, dem Advocaten Doctor Ludwig Vajda und dem Apotheker Josef Veesey, Einwohnern von Tab, für eine von der Station Szántod der Südbahnlinie Budapest—Kanizsa—Barcs ausgehende, im Bereiche des Comitates Somogy über Köröshegy, Kereki, Puszta-Szemes und die Gemarkung der Gemeinde Kápoly bis Tab führende normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.
3. Mit Erlass vom 28. April, Z. 26.705, dem Eperjeser Bauunternehmer August Szalay für eine von der Station Eperjes der Linie Abos—Eperjes—Orlo der kgl. Ungar. Staatsbahnen und der in ihrem Betriebe stehenden Localbahn Eperjes—Bartfa (Bartfeld) abzweigende, im Bereiche des Comitates Sáros bis Soóvár führende schmalspurige Localbahn mit Dampfbetrieb auf die Dauer eines Jahres.
4. Mit Erlass vom 28. April, Z. 21.195, dem Stefan Baranyay, Gutsbesitzer im Comitate Nógrád, für eine von der Station Balassa-Gyarmat der Linie Párkány-Nána—Csata—Balassa-Gyarmat der kgl. Ungar. Staatsbahnen abzweigende und nach Uebersetzung der Ipoly (Eipel) über Zahora, Zsély, Szklabonya, Kis-Kürtös und die Gemarkung der Gemeinde Nagy-Kürtös bis Kekkö (Comitat Nógrád) führende normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.

Projectirte Localbahn Kis-Czell—Pándorf. (Ausführungsbeschluss.) Die Interessenten der Comitate Vas (Eisenburg), Sopron (Oedenburg) und Moson (Wieselburg) haben den Beschluss zum Ausbaue der projectirten Localbahn Kis-Czell—Kapuvár—Pándorf (Parendorf) gefasst (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 83 ex 1893, Vorconcession Post 1 a bis d, und Nr. 77 ex 1895). Die genannte Linie wird, von der Station Kis-Czell der Linien Györ (Raab)—Kis-Czell und Székesfehérvár (Stuhlweissenburg)—Szombathely (Steinamanger)—Fehring der kgl. Ungar. Staatsbahnen und der in deren Betrieb stehenden Linie Kis-Czell—Ukk—Csáktornya der Westungarischen (Transdanubischen) Localbahnen abzweigend, diese an einem geeigneten Punkte zwischen den Stationen Vadosfa und Répczelak mit der Linie Pozsony-Ujváros (Pressburg-Neustift)—Szombathely der Westungarischen Localbahnen, ferner in der Station Kapuvár mit der im Eigenbetriebe stehenden Linie Györ—Sopron—Ebenfurt und schliesslich mit der donaurechtsuferseitigen Hauptlinie Budapest—Bruck a. d. L. verbinden. Im Interesse der Erwirkung einer baldigen Realisirung dieser für die wirthschaftliche Entwicklung der von der Bahn berührten drei Comitate wichtigen Linie haben die vereinigten Vertreter derselben eine Deputation an den kgl. ungar. Handelsminister entsendet, welche demselben den Nachweis lieferte, dass die Finanzirung des Projectes sichergestellt ist (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 102 ex 1895).

Projectirte Localbahn Kapuvár-Gartha—Valla. (Trasse und Kostenbemessung.) Die effectiven Baukosten der projectirten Localbahn Kapuvár-Gartha—Valla, deren Ausbau die Interessenten der Comitate Sopron (Oedenburg) und Moson (Wieselburg) beschlossen haben (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 47), sind für die 20·7 km lange, im Sinne des G.-A. XXXI ex 1880 und des diesen ergänzenden G.-A. IV ex 1888 als normalspurige Localbahn zu erbauende und als solche zu betreibende Linie mit 750.000 fl., d. i. mit 36.232 fl. per laufendes Bahnkilometer, bemessen, von welch ersterer Summe ein Betrag von 51.750 fl. für Beschaffung der Fahrbetriebsmittel entfällt. Die projectirte Linie wird von der Station Kapuvár-Gartha der Eisenbahn Györ (Raab)—Kapuvár-Gartha—Sopron (Oedenburg)—Ebenfurt aus diese über das Hansággebiet in der zukünftigen Station Valla der projectirten Localbahn Kis-Czell—Valla—Pándorf (Parendorf) [vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 113 ex 1895] verbinden.

Selbstversicherung der ungarischen Eisenbahnen gegen Feuer- und Transportschäden. (Betriebsresultate seit Errichtung des Verbandes.) Den vom „Vasuti és közlekedési közlöny" verlautbarten Daten zufolge waren seit der im Jahre 1880 erfolgten Errichtung des selbstständigen Verbandes der ungarischen Eisenbahnen gegen Feuer- und Transportschäden in der zehnjährigen Periode von 1880—1889 durchschnittlich 10.034 km ungarische Bahnen an diesem Verbande betheiligt, für welche die Selbstversicherung fl. 773.303·33 an Entschädigungen kostete, während die Prämien bei den Assecuranz-Gesellschaften fl. 2,576.800·35 betragen hätten, daher eine Ersparniss von fl. 1,803.498·02 erzielt wurde. In der sechsjährigen Periode von 1890 bis inclusive 1895 waren 12.198 km im Selbstversicherungs-Verbande, für welche im Ganzen fl. 1,554.604·65 an Entschädigung geleistet wurden, während die Versicherung bei den Assecuranz-Anstalten fl. 4,183.426·08 betragen hätte, so dass eine Ersparniss von fl. 2,628.821·43 erzielt wurde. In den letzten sechzehn Jahren haben daher die ungarischen Bahnen in Folge der Selbstversicherung fl. 4,432.319·45 erspart.

Ausland.

Deutsches Reich. (Neuanflage der allgemeinen Tarifvorschriften nebst Güterclassification.) Am 1. April ist eine Neuauflage der allgemeinen Tarifvorschriften nebst Güterclassification (Abschnitt B des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifes, Theil I) erschienen. Die wichtigsten Neuerungen sind nach der „Z. d. V. D. E.-V." folgende: Der bisherige § 11 hat folgende präcisere Fassung erhalten: „Im Falle der Zusammenladung ungleich tarifirter Güter wird die Fracht für die ganze Sendung auf Grund des höchsten, für einen Theil der Sendung geltenden Tarifsatzes ermittelt, sofern nicht bei getrennter Gewichtsangabe nach den §§ 5—9 die Einzelberechnung sich billiger stellt." Die in § 14 der allgemeinen Tarifvorschriften niedergelegten Controlvorschriften für Ausfuhrgüter bei Beförderung nach Binnenstationen haben nach bisheriger Fassung auf solche Sendungen Anwendung gefunden, welche ausnahmsweise nicht mit direct nach dem Zollauslande lautenden Frachtbriefen, sondern zunächst nach einer Binnenstation aufgegeben waren und von dort aus entweder sofort oder nach vorübergehender Lagerung daselbst mit der Eisenbahn oder zu Wasser nach dem Zollauslande weiterverfrachtet wurden. Diese Vorschrift ist dahin erweitert worden, dass auch Sendungen betroffen werden, welche zunächst nach einer Binnenstation oder nach

einander nach verschiedenen Binnenstationen aufgegeben werden und von dort aus die Reise nach dem Zollauslande antreten. Als Neuerung ist ferner die Bestimmung zu bezeichnen, wonach bei Aufgabe von Fahrzeugen als Eilgut statt der Sätze der allgemeinen Stückgutclasse die Eilstückgutsätze und statt der Sätze der Tarifclassen für Wagenladungsgüter die doppelten Sätze der allgemeinen Wagenladungsclasse erhoben werden.

Bayern. (Aenderung von Stationsnamen.) Die an der Bahnstrecke Bamberg—Hof zwischen Kulmbach und Neuenmarkt-Wirsberg gelegene Station Untersteinach bei Kulmbach der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen führt seit 1. Mai die Bezeichnung „Untersteinach-Stadtsteinach".

Italien. (Elektrische Zahnradbahn Rivarolo-Porta Granarolo in Genua) Die Unternehmung Patti, Saligeri & Comp. hat dem Ministerium für öffentliche Arbeiten ein Ansuchen um Bewilligung zur Vornahme von Vorstudien für eine elektrische Zahnradbahn von Rivarolo zur Porta Granarolo in Genua vorgelegt. Das Municipium von Rivarolo, auf dessen Territorium die Linie führen soll, hat im Principe die Zustimmung für die Ertheilung der Concession an die genannte Firma unter der Voraussetzung ertheilt, dass ihm die Aufstellung von Bedingungen für die Uebergänge u. dgl. vorbehalten bleiben. Die Länge der Zahnradbahn wird 1·5 km und der Niveau-Unterschied 212 m betragen. Von den zwei vorhandenen Curven wird die erste. 325 m lang, einen Radius von 375 m, die zweite, 250 m lang, einen solchen von 270 m haben. Die Maximalsteigung ist mit 20·95 Percent berechnet.

— (Sardische Eisenbahnen: Generalversammlung.) Die kgl. Gesellschaft der Sardischen Eisenbahnen hat am 26. März in Rom ihre Generalversammlung abgehalten. Es waren 22 Actionäre, 25.934 Actien repräsentirend, zugegen. Nach Vortrag des Geschäftsberichtes des Verwaltungsrathes hat die Generalversammlung nachstehende Punkte genehmigt:

1. Den Rechnungsabschluss pro 1895, welcher ein Reinerträgniss von 1,639.212·86 Lire aufweist;
2. den Voranschlag pro 1896;
3. die Widmung von 5 Percent des Reinerträgnisses pro 1895 für den Reservefonds . . . . 81.960·64 L.
4. die den Actionären zugestandene 5percent. Dividende pro 1. Juli 1895 und 1. Jänner 1896, sowie der Betrag für 150 im Jänner gezogene Actien mit zusammen . . . 1,282.500·— L.
5. 1 Percent Dividende pro 1. Juli 1896 à conto des Betriebes pro 1895 mit . . . . 1,639.212·89 L.

— (Italienische Secundärbahnen.) In den ersten acht Monaten des laufenden Betriebsjahres, das ist vom 1. Juli 1895 bis 29. Februar 1896, waren die Einnahmen der italienischen Secundärbahnen folgende:

Linienbezeichnung		1895—96	1894—95	Differenz
Modena-Vignola	L.	49.797	49.667	+ 130
Sassuolo-Modena-Mirandola-Finale	„	218.585	211.656	+ 6.929
Eisenbahn Reggio Emilia . .	„	183.250	148.153	+ 35.097
Settimo - Rivarolo - Castellamonte	„	275.094	256.958	+ 18.136
Turin-Ciriè-Lanzo	„	367.078	365.094	+ 1.084
Biellesische Localbahnen . .	„	141.102	127.710	+ 13.392
Santhià-Biella	„	463.873	465.394	— 1.521
Kgl. Sardische Eisenbahnen .	„	1,071.742	1,047.597	+ 24.145
Padua-Montebelluna	„	97.500	100.437	— 2.937
Torre-Arsiero	„	104.520	111.657	— 7.137
Conegliano-Vittorio	„	55.500	57.298	— 1.798
Vicenza-Treviso und Padua-Bassano	„	489.400	504.980	— 15.580
Parma-Suzzara	„	105.400	103.834	+ 1.566
Cividale-Portogruaro	„	151.200	168 304	— 17.104
Bologna-Massalombardo . .	„	193.400	189.648	+ 3.752
Arezzo-Stia	„	89.200	92.341	— 1.141
Vicenza-Schio	„	241.000	242 201	— 1.201
Poggibonsi-Colle	„	39.120	32.590	+ 6.530
Arezzo-Fossato	„	204.528	194.275	+ 10.253
Neapel-Nola-Baiano	„	237.979	236.982	+ 997
Basaluzzo-Frugarolo	„	6.293	6.090	+ 203
Turin-Rivoli	„	98.683	101.624	— 2 941
Neapel-Pozzuoli-Cuma . . .	„	201.809	214.248	— 12.439
Lugano-Eisenbahn und Schifffahrt	„	53.082	52.022	+ 1.060
Novara-Seregno	„	350.042	313.187	+ 36.855
Eisenbahn Nord-Mailand . .	„	1,716.619	1,612.070	+ 104·549
Fossano-Mondovi	„	25.843	24.955	+ 888
Bergamo-Ponte della Selva .	„	226.110	189.399	+ 36.711
Suzzara-Ferrara	„	209.314	191.713	+ 17.601

— (Eisenbahn Rezzato-Vobarno.) Mit kgl. Decrete vom 2. April wurde das am 28. März zwischen dem Minister für öffentliche Arbeiten im Namen der Staatsverwaltung und dem Präsidenten der Actiengesellschaft der Eisenbahn Rezzato-Vobarno, Angelo Migliavacca, bezüglich der Concession zum Baue und Betriebe dieser normalspurigen Eisenbahn abgeschlossene Uebereinkommen genehmigt.

Schiffahrt.

Quarantainenachrichten.

Alexandrien. Der internationale Sanitätsconseil hat mit Resolution vom 13. Mai den Wunsche Ausdruck gegeben, dass von Seiten der Agenten der verschiedenen Schiffahrts-Gesellschaften, welche den Passagiertransport von Alexandrien nach Europa betreiben, folgende Massregeln zur Anwendung gebracht werden mögen:

1. Dass die Einschiffung jeglicher beschmutzter Gegenstände verweigert werde;
2. dass die Annahme von verdächtig aussehenden Matratzen, Decken, Bettzeug, Hadern und Lumpen nur gegen Vorweisung eines von den Sanitätsbehörden gezeichneten Desinfectionscertificates gestattet werde.

Diese Massnahmen, bezüglich deren Anwendung den Schiffahrts-Gesellschaften die grösste Freiheit gelassen werde, müssten sobald als möglich getroffen und ohne Verzug dem Publicum bekannt gegeben werden.

Ausserdem spricht der Conseil noch den Wunsch aus, dass die Schiffahrts-Agenten die Aufstellung von Apparaten zum Zwecke der Desinficirung während der Ueberfahrt an Bord der Schiffe ihrer Gesellschaft veranlassen mögen.

Oesterreichischer Lloyd.

Abfahrten ab Triest in der Woche vom 29. Mai bis zum 4. Juni.

Adriatischer Dienst.

29. Mai, um 7 Uhr Früh: Dampfer „Sultan", Capitän A. Petris, nach Dalmatien bis Spizza, mit Berührung von Isola, Rovigno, Pola. Lussinpiccolo, Selve. Zara, Sebenico, Rogosnizza, Traù, Spalato, Carober, Milnà, Cittavecchia. Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Curzola. Orebich, Terstenik, Meleda, Gravosa, Ragusavecchia, Castelnuovo, Teodo, Perasto, Risano, Perzagno, Cattaro und Budua. Ueberschiffung in Gravosa auf die Dampfer der Gesellschaft Ragusa-Metkovich nach Giupana, Slano, Canosa, Calamota, Isola di Mezzo und auf Verlangen nach Stagno grande.

29. „ um Mitternacht: Dampfer „Carlotta", Capitän T. Androvich, nach Venedig.

30. „ um 7 Uhr Früh: Dampfer „Metkovich", Capitän A. Scarpa, nach Dalmatien und Metkovich, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo. Zara, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro. Postire, Pucischie, Macarsca. Gradaz und Fort-Opus. Ueberschiffung in Metkovich auf die Dampfer der Gesellschaft Ragusa-Metkovich nach Crkovice, Drace, Stagno piccolo und auf Verlangen nach Stagno grande.

1. Juni, um Mitternacht: Dampfer „Stephanie", Capitän P. Badessich, nach Venedig.

2. „ um 7 Uhr Früh: Dampfer „Danubio", Capitän L. Soich, nach Dalmatien bis Cattaro. mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara. Zaravecchia, Zlarin, Sebenico, Spalato, Milnà. Lesina, Curzola. Gravosa, Castelnuovo (Megline), Perasto, Risano und Perzagno. Ueberschiffung in Gravosa auf die Dampfer der Gesellschaft Ragusa-Metkovich nach Giupana, Slano, Canosa, Calamota, Isola di Mezzo und auf Verlangen nach Stagno grande.

3. „ um 7 Uhr Früh: Dampfer „Najade", Capitän P. Harlović, nach Dalmatien und Metkovich, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo. Zara. Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Almissa, Macarsca, S. Giorgio di Lesina, Trapano und Fort-Opus, überdies S. Martino und Gelsa auf der Rückfahrt; Anschluss in Pola nach Cherso, Rabaz, Abbazia, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Valcassione und Porto Manzo. Ueberschiffung in Metkovich auf die Dampfer der Gesellschaft Ragusa-Metkovich nach Crkovice, Drace, Stagno piccolo und auf Verlangen nach Stagno grande.

3. „ um Mitternacht: Dampfer „Carlotta", Capitän T. Androvich, nach Venedig.

4. „ um 1½ Uhr Nachmittags: Dampfer „Graf Wurmbrand", Capitän A. Bilaffer, Eildampfer nach Cattaro, mit Berührung von Pola, Zara, Spalato und Gravosa.

Levante- und Mittelmeer-Dienst.

31. Mai, um 7 Uhr Früh: Dampfer „Argo", Capitän A. Mocole, nach Smyrna, mit Berührung von Fiume, Corfu, Patras, Zante, Cerigo. Canea, Rethymo, Candien, Vathy, Cesmè und Khios, Ueberschiffung in Smyrna nach Mytilene.

31. „ um 11 Uhr Vormittags: Dampfer „Urano", Capitän C. Buzik, nach Thessalien und Constantinopel mit Berührung von Lussinpiccolo, Spalato, Gravosa, Cattaro, Antivari. Dulcigno, S. Giov. di Medua, Durazzo, Valona, Santi Quaranta, Corfu, Santa Maura, Argostoli, Catacolo, Calamata, Piräus, Volo, Salonich, Cavalla, Lagos, Dedeagatsch, Dardanellen. Gallipoli und Rodosto. Ueberschiffung in Corfu nach Sajada, Parga, Santa Maura, Prevesa und Salaghora.

3. Juni, um Mittag: Dampfer „Cleopatra", Capitän A. Mitis, nach Alexandrien, mit Berührung von Brindisi. Ueberschiffung in Alexandrien nach Port Said, Jaffa, Beyruth, Larnaca und Rhodus.

4. Juni, um 11 Uhr Vorm.: Dampfer „Pandora“, Capitän C. Androvich, nach Constantinopel und Odessa, mit Berührung von Brindisi, Santi Quaranta, Corfu, Patras, Piräus und Dardanellen. Ueberschiffung in Constantinopel nach Ineboli, Samsun, Kerasund, Trapezunt, Batum und Küstendjeh. Für Passagiere und Werthsachen Ueberschiffung in Corfu nach Albanien, in Piräus nach Thessalien und Syra, und in Constantinopel nach Varna und Burgas.

Dienst nach Ostindien, China und Japan.

3. Juni, um Mittag: Dampfer „Amphitrite“, Capitän R. Mitis, nach Bombay, mit Berührung von Brindisi, Port Said, Suez und Aden. Anschluss in Bombay nach China und Japan bis Kobe. Die Ladung nach Madras und Calcutta wird in Colombo auf den Dampfer der Zweiglinie Colombo—Madras—Calcutta überschifft.

20. Juni, um 4 Uhr Nachm.: Dampfer „Medusa“, Capitän G. Walluschnig, nach Indien, China und Japan, mit Berührung von Port Said, Suez, Aden, Kurrachee, Bombay, Colombo, Penang, Singapore, Hongkong, Shanghai und Kobe.

Brasilianischer Dienst.

10. Juni, Dampfer „Berenice“, Capitän R. Colledani, nach Santos, mit Berührung von Fiume, Pernambuco, Bahia und Rio Janeiro.

Ohne Haftung für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Contumaz-Massregeln.

„Adria“, kgl. ungar. Seeschiffahrts-Actiengesellschaft.

(Dampferfahrten im Juni 1896.)

Export.

Im Juni 1896 werden die nachstehend benannten erstclassigen Dampfer (oder Ersatzschiffe) von Fiume nach den unten angeführten Relationen abgelassen, wenn nicht durch Witterungsverhältnisse oder andere unvorhergesehene Ereignisse Störungen eintreten sollten:

Nach	Dampfer	Juni
Liverpool	„Andalusian“	1—10
Gibraltar [1]), London	„Andrássy“	1—10
Rouen	„Szt. László“	1—10
Hull, Newcastle o/T	„Bassano“	1—10
Liverpool	„Marathon“ (Cunard Line)	5—15
Bordeaux	„Zrinyi“	5—15
London	„Wm. Bailey“	10—20
Hamburg	„Sparta“	15—25
Liverpool	„Lesbian“	15—25
Dunkerque		15—25
Rouen		15—25
Barcelona [2])	„Matlekovits“	25
New-York	„Bolivia“ (Anchor Line)	20—30
Liverpool	„Tarifa“ (Cunard Line)	20—30
Algier [1]), Glasgow	„Báthori“	20—30
London	„Sultana“	20—30
Tanger [1]) Pernambuco, Bahia, Rio Janeiro und Santos	„Szt. István“	30
Rotterdam, Antwerpen	„Nagy Lajos“	25/VI—5/VII

[1]) Falls acht Tage vor Abfahrt des Dampfers keine genügende Ladung nach Tanger, Gibraltar, Algier angemeldet wurde, behält sich die Direction das Recht vor, die Berührung dieser Häfen zu unterlassen.

[2]) Der Dampfer wird ausser Barcelona noch einen zweiten Mittelmeerhafen des spanischen Continents, eventuell Cadix, berühren.

Import.

Im Mai 1896 werden in der Richtung vom Auslande heimwärts folgende Dampfer (oder Ersatzschiffe) verkehren, wenn nicht durch Witterungsverhältnisse oder andere unvorhergesehene Ereignisse Störungen eintreten sollten:

Von	Nach	Dampfer	Juni
Liverpool	Triest, Fiume	„Athenian“	1—10
Bordeaux	„ „	„Tihor“	1—10
Hull, Newcastle o/T	„ „	„Rosario“	1—10
Rouen, Dunkerque	„ „	„Mátyás Király“	5—15
Liverpool	Fiume, Triest	„Aleppo“ (Cunard Line)	5—15
London	Triest, Fiume	„Narva“	15—25
Rouen	„ „	„Jokai“	20—30
Glasgow	„ „	„Deák“	20—30
London	„ „	„Andrássy“	20—30
Liverpool	Fiume, Triest	„Kedar“ (Cunard Line)	20—30
Rotterdam, Antwerpen	Triest, Fiume	„Kálmán Király“	20—30
Rouen	„ „	„Szt. László“	20—30
Rio de Janeiro, Santos	„ „	„Zichy“	25/VI—5/VII

Ueberschiffungsdienst mit directen Ladescheinen von den oben genannten Abfahrtshäfen nach allen Häfen des Mittelländischen und Adriatischen Meeres, ferner nach den vom Oesterr. Lloyd befahrenen Linien (Levante, Ostindien, China und Japan).

Mittelmeer-Dienst.

Linie Fiume—Malta—Sicilien—Marseille.

Im Monate Juni fahren folgende Dampfer von Fiume nach Marseille: „Adria“ am 1., „Tisza“ am 8., „B. Kemény“ am 15., „Szápáry“ am 22. und „Buda“ am 29.;

von Marseille nach Fiume: „Szápáry“ am 3., „Buda“ am 10., „Adria“ am 17. und „Tisza“ am 24.

Für das Unterbleiben einer Fahrt oder für den verspäteten Abgang eines bezeichneten Dampfers in Folge der bereits bestehenden oder noch einzuführenden Quarantainemassregeln übernimmt die Gesellschaft keine Verantwortung.

Verschiedene Mittheilungen.

Internationales Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr. (Verwiegung der Güter nach Ankunft.) An das Centralamt für den internationalen Eisenbahntransport in Bern ist die Anfrage gestellt worden, ob eine schweizerische Eisenbahn nach Auslieferung des Frachtbriefes und Bezahlung der Fracht die vom Adressaten beantragte Detailverwiegung der Güter unter Berufung auf das Transportreglement verweigern oder doch nur unter der Bedingung gestatten kann, dass sie durch die Ausstellung eines Reverses von jeder Verantwortlichkeit im Falle eines durch die Verwiegung constatirten Gewichtsverlustes befreit werde. Das genannte Centralamt hat hierauf geantwortet, dass das internationale Uebereinkommen die Ordnung des Verfahrens bei der Ablieferung der Güter dem internen Rechte überlassen hat. Es kommt daher — auch für internationale Sendungen — der Absatz 6 des § 74 des schweizerischen Transportreglements zur Anwendung, welcher lautet: „Die Bahnverwaltungen sind verpflichtet, auf Verlangen die Güter vor deren Ablieferung gegen eine im Nebengebührentarif festzusetzende Gebühr abzuwägen und das Gewichtsergebniss im Frachtbriefe oder auf einem besonderen Schein zu notiren.“ Die Verpflichtung der Eisenbahn zur Verwiegung hört also nicht mit der Uebergabe des Frachtbriefes und Bezahlung der Fracht, sondern erst mit der erfolgten Abnahme des Gutes durch den Empfänger auf; sie ist an keine andere Bedingung als an die Zahlung der tarifmässigen Wägegebühr gebunden. Die Verwiegung im Detail wird sich auf mehr als auf die Feststellung des Gewichtes der einzelnen, mit gesonderter Gewichtsangabe im Frachtbriefe verzeichneten Positionen nicht erstrecken können.

[„Zeitschrift für den internationalen Eisenbahntransport“ Nr. 2 ex 1896, S. 86.]

— (Haftpflicht der Eisenbahn für die bei der Annahme der Güter nicht erkennbaren Mängel.) Ein Interessent hatte mit der Eisenbahn eine Partie Mehl in Säcken versendet. Als die Säcke am Bestimmungsorte ankamen und nach der Abnahme geöffnet wurden, fand sich, dass ein Theil des Mehles durch Eindringen eines grünen Farbstoffes schadhaft geworden war. Der Interessent verklagte die Eisenbahn auf Leistung der beanspruchten, von der Bahn verweigerten Entschädigung. Die Eisenbahn beantragte die Abweisung der Klage, weil das Gut vorbehaltlos angenommen und die Fracht bezahlt worden sei. Die Eisenbahn wurde zur Zahlung der verlangten Entschädigung verurtheilt, weil die Beschädigung des Mehles bei der Abnahme nicht sofort erkennbar gewesen war. Das Oberlandesgericht in Darmstadt hat in letzter Instanz das landesgerichtliche Urtheil bestätigt.

[„Zeitschrift für den internationalen Eisenbahntransport“ Nr. 2 ex 1896, S. 89.]

Personal-Nachrichten.

Seine k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 22. Mai d. J. dem mit dem Titel und Charakter eines Sectionsrathes bekleideten Ministerialsecretär im Handelsministerium Alexander Freiherrn von Koller taxfrei den Orden der eisernen Krone dritter Classe allergnädigst zu verleihen geruht.

Seine k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 22. Mai d. J. den Ministerialsecretären im Handelsministerium Dr. Eduard Urbantschitsch und Dr. Ernst Gollner den Titel und Charakter eines Sectionsrathes, ferner dem bei der Seebehörde in Triest in Verwendung stehenden Ministerialsecretär in diesem Ministerium Robert Wieselberger den Titel und Charakter eines Rathes der Seebehörde, sämmtlichen mit Nachsicht der Taxen, allergnädigst zu verleihen geruht.

Glanz m. p.

Der Handelsminister hat die Postsecretäre Richard Hofer, Alfred Freiherrn von Fries, Dr. Carl Miessl Ritter von Zeileissen, Friedrich Diehl, Dr. Franz Glaeser, Adalbert Ritter von Stibral und Dr. Heinrich Ritter von Kamler, ferner die Postcommissäre Dr. Johann Monschein und Dr. Adolf Pachner von Eggenstorf zu Ministerial-Vicesecretären im Handelsministerium ernannt.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Eröffnung der Haltestelle Lohm für den beschränkten Eilgut- und Frachtstückgut-Verkehr.

Die bisher nur für den Personen-, beschränkten Gepäck- und Wagenladungsgüter-Verkehr eingerichtete Haltestelle Lohm der Strecke Plan—Tachau wird am 1. Juni 1896 auch für den Eilgut- und Frachtstückgut-Verkehr mit der Beschränkung eröffnet, dass daselbst nur Eil- und Frachtgüter bis zum Maximalgewichte von 200 kg per Collo, mit Ausschluss von Fuhrwerken, lebenden Thieren und explosiven Gütern, zur Auf- und Abgabe gebracht werden können, wenn das Auf-, bezw. Ablegen dieser Güter durch die Parteien besorgt wird.

Wien, am 31. Mai 1896. [398]

Nordwestdeutsch - Bayerisch - Oesterreichischer Personenverkehr.

Aenderung des Einführungsdatums des neuen Tarifes.

Der im Verordnungs-Blatte Nr. 43 vom 18. April 1896 publicirte neue Tarif für den obgenannten Verkehr gelangt nicht am 1. Juni 1896, sondern erst am 1. Juli 1896 zur Einführung.

Bis zu diesem Tage bleibt noch der bisherige Tarif vom 15. Juli 1893 in Kraft.

Wien, am 28 Mai 1896. [399]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Rumänisch-Norddeutscher Eisenbahnverband.

Frachtberechnung im Verkehre mit Braila-Dock und Galati-Dock.

An Stelle der auf Seite 104 des Nachtrages I zu Theil II, Heft 1 des Tarifes für den bezeichneten Verkehr enthaltenen Bestimmungen für den Verkehr mit Braila-Dock und Galati-Dock treten mit sofortiger Giltigkeit die nachstehenden Bestimmungen in Kraft:

Für nach Braila Dock und Galati-Dock mit directen Frachtbriefen aufgegebene Sendungen gelangen ausser den für Braila loco und Galati loco in den Verbandtarifen enthaltenen Frachtsätzen noch die in den Localtarifen der rumänischen Eisenbahnen vorgesehenen Verbindungsbahn-Gebühren zur Aufrechnung, welche sind;

für Eilgüter	25	Cts. pro 100 kg
für Güter, welche auf Grund der Frachtenclassen I, II und A des Localtarifes der rumänischen Eisenbahnen berechnet werden, sowie für sperrige Güter	15	Cts. pro 100 kg
für Güter, welche auf Grund der Classen B und C des Localtarifes der rumänischen Eisenbahnen berechnet werden	5	Cts. pro 100 kg
für Artikel der Special- und Ausnahmetarife der rumänischen Eisenbahnen	5	Frcs. pro Wagen.

Wien, am 30 Mai 1896. [400]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Nachtrag III zu Theil VI, Heft Nr. 2, vom 1. Jänner 1894.

Mit Giltigkeit vom 1. Juli 1896 gelangt der Nachtrag III zur Einführung, durch welchen die Frachtsätze für Pflaumen etc. aus Bosnien und Serbien aufgehoben werden.

Wien, am 28. Mai 1896. [401]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Süddeutscher Personen- und Gepäcksverkehr.

Abänderung des Einführungstermines des neuen Tarifes.

Der neue Tarif für den Oesterreichisch-Süddeutschen Personen- und Gepäcksverkehr, dessen Inkrafttreten gemäss Verlautbarung im Verordnungs-Blatte des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 45 vom 23. April 1895 auf den 1. Juni 1896 festgesetzt war, gelangt erst mit 1. Juli 1896 zur Einführung.

Demnach bleiben die mit dieser Verlautbarung aufgehobenen Tarife bis 1. Juli 1896 in Kraft.

Wien, am 29. Mai 1896. [402]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichischer Donau-Umschlagsverkehr via Wien, bezw. via Korneuburg.

Einführung von ermässigten Frachtsätzen für Raffinadezucker.

In Ergänzung des Ausnahmetarifes Nr. 4 des vom 1. Juni 1895 giltigen Tarifes für den überschriebenen Verkehr gelangen mit sofortiger Giltigkeit für Raffinadezucker, bei Aufgabe von mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen, bezw. bei Frachtzahlung für dieses Gewicht pro Frachtbrief und Wagen, die folgenden besonders ermässigten „Frachtsätze bis zum Umschlagsplatze" zur Einführung, und zwar:

ab Nestomitz Zuckerfabrik . .	127 Centimes	per	100 kg
„ Peček	112 „	„	100 „
„ Schönpriesen	127 „	„	100 „

Wien, am 31. Mai 1896. [403]

Die Direction der Ersten k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Fahrpreisermässigung für Wallfahrer nach Kalwarya.

Aus Anlass der in der Zeit vom 4. bis inclusive 7. Juni 1896 nach Kalwarya stattfindenden Wallfahrten werden in den nachbenannten Stationen und Haltestellen zu den fahrplanmässigen, Personen befördernden Zügen besonders ermässigte Fahrkarten für einfache Fahrten nach und von Kalwarya-Zebrzydowska,

ferners Tour- und Retourkarten nach Kalwarya-Zebrzydowska mit achttägiger Giltigkeitsdauer zu folgenden Preisen ausgegeben, und zwar:

Für einfache Fahrkarten zwischen Kalwarya-Zebrzydowska und den Stationen und Haltestellen	II. Cl.		III. Cl.	
	fl.	kr.	fl.	kr.
Friedek-Mistek	1	56	1	03
Dobrau	1	50	—	98
Woikowitz-Bukowitz	1	45	—	95
Hnojnik	1	38	—	90
Trzitiesch	1	35	—	89
Roppitz	1	28	—	84
Teschen	1	23	—	82
Teschen-Boberthal	1	20	—	79
Bažanowitz	1	13	—	74
Golleschau	1	08	—	71
Skotschau	1	01	—	66
Pogorsch	—	96	—	63
Grodzietz	—	91	—	60
Ernsdorf	—	86	—	57
Lobnitz	—	83	—	54
Dzieditz	—	86	—	57
Czechowitz	—	83	—	54
Saybusch-Zablocie	—	98	—	65
Lodygowice	—	91	—	60
Bielitz	—	72	—	47
Biala	—	69	—	46
Kozy	—	61	—	40
Podlasy	—	54	—	35
Kenty	—	50	—	34
Andrychau	—	36	—	24
Chocznia	—	26	—	18
Wadowice	—	20	—	14
Klecza dolna	—	17	—	11
Klecza górna	—	13	—	09
Barwald górny	—	11	—	07

Für Tour- und Retourkarten nach Kalwarya-Zebrzydowska von den Stationen und Haltestellen	II. Cl.		III. Cl.	
	fl.	kr.	fl.	kr.
Friedek-Mistek	3	12	2	06
Dobrau	3	—	1	96
Woikowitz-Bukowitz	2	90	1	90
Hnojnik	2	76	1	80
Trzitiesch	2	70	1	78
Roppitz	2	56	1	68
Teschen	2	46	1	64
Teschen-Boberthal	2	40	1	58
Bažanowitz	2	26	1	48
Golleschau	2	16	1	42
Skotschau	2	02	1	32
Pogorsch	1	92	1	26
Grodzietz	1	82	1	20
Ernsdorf	1	72	1	14
Lobnitz	1	66	1	08
Dzieditz	1	72	1	14
Czechowitz	1	66	1	08
Saybusch-Zablocie	1	96	1	30
Lodygowice	1	82	1	20
Bielitz	1	44	—	94
Biala	1	38	—	92
Kozy	1	22	—	80
Podlasy	1	08	—	70
Kenty	1	—	—	68
Andrychau	—	72	—	48
Chocznia	—	52	—	36
Wadowice	—	40	—	28
Klecza dolna	—	34	—	22
Klecza górna	—	26	—	18
Barwald górny	—	—	—	—

Wien, am 31. Mai 1896. [404]

Umschlagsverkehr via Verciorova.

Einführung des Nachtrages I.

Mit Giltigkeit vom 1. Mai 1896 gelangt zu dem vom 1. Mai 1895 giltigen Tarife für den Güterverkehr zwischen Regensburg, Passau, Wien, Budapest, Semlin und Belgrad einerseits und Stationen der rumänischen Eisenbahnen andererseits mit Umschlag in Verciorova der Nachtrag I zur Einführung.

Derselbe enthält die mit Post Nr. 339 im Verordnungsblatte Nr. 51 vom 7. d. M. verlautbarte Aenderung der Nomenclatur der Ausnahmetarife Nr. 3 (Eisen und Eisenwaaren) und Nr. 5 (Papier).

Exemplare dieses Nachtrages sind bei der gefertigten Direction zum Preise von 5 kr. erhältlich.

Wien, am 30. Mai 1896. [405]

Die Direction der Ersten k. k. priv. Donau-Dampfschifffahrts-Gesellschaft.

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. K. k. priv. Kaiser Ferdinands - Nordbahn. K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn. A. priv. Buschtěhrader Eisenbahn.

Berichtigung des ab 1. Mai 1896 giltigen Tarifes für den directen Personenverkehr zwischen Stationen der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft und k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn einerseits und Stationen der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn andererseits.

Im vorangeführten Tarife, Seite 6, Relation Hohenstadt—Franzensbad via Prag (Stbhf.)—Saaz—Komotau—Karlsbad—Tirschnitz, ist die Summe der Schnellzugsgebühren der I. Classe mit 2194 Kreuzer unrichtig und ist auf **2424** Kreuzer richtig zu stellen.

Wien, am 28. Mai 1896. [406]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Deutsch - Oesterreichisch - Ungarischer Seehafenverband.

(Verkehr mit Oesterreich.)

Berichtigung des vom 1. Mai 1896 giltigen Nachtrages IV zum Verbands-Gütertarife Theil II, Heft 1.

Die im Nachtrag IV zum Verbands-Gütertarife, Theil II, Heft 1, vom 1. Juni 1894, auf den Seiten 6, 12 und 18 enthaltenen Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 9 (Wein etc.) finden schon bei Frachtzahlung für mindestens 8000 kg (nicht erst bei Frachtzahlung für 10.000 kg, wie es im besagten Nachtrage heisst) und Aufgabe auf einen Wagen und Frachtbrief Anwendung.

Wien, am 29. Mai 1896. [407]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der Verbands-Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Deutsch-Russischer Gütertarif. (Berichtigung von Frachtsätzen.) Im Theil IIIA des Deutsch-Russischen Gütertarifes, Tariftabelle V und VI, Seite 284 und 356 des Tarifes, werden die Frachtsätze der Station Charkow der Charkow-Nikolajew-Eisenbahn in der Normalclasse III mit Giltigkeit vom 4./16. Juni 1896 von 3·47 Rubel auf 3·77 Rubel erhöht.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10		11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)		Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg		per 100 kg			
1032	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Schotter	Ladendorf	Wolkersdorf	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1896	Localtarif	7·8 kr.	6·5 kr.		1·3 kr.	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen haben die Parteien zu besorgen
1033	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Holz des Specialtarifes 2	Volócz	Bisenz-Pisek transit Bisenz Stadt Brünn (St.E.G. oder K.F.N.B.) Göding Ung.-Brod Ung.-Hradisch Stadt	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Aufrechthaltung der für den Specialtarif 2 allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	kr. 104·6 104·6 114·8 102·0 99·0 99·9			Im Kartirungswege		
1034	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	a) Quebrachoholz b) Quebrachoholz-Extract	Liptó-Szt. Miklós	Altona Bremen (Hauptbahnhof und Freibezirk) Brake (Oldbg.), Bremerhaven (Freihafen und Zollinlandsbhf.), Geestemünde (Freihafen und Zollinlandsbhf.), Nordenham Hamburg B, Wilhelmsburg, Harburg H Lübeck Stettin Swinemünde Warnemünde	Aufgabe von mindestens 10.000 kg pro Wagen und Frachtbrief oder Zahlung der Fracht hiefür	Vom 10. Juni 1896 bis zur Einführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende December 1896	Deutsch-Oesterreichisch-Ungar. Seehafen-Verbandstarif Theil II, Heft 4, vom 15. October 1893	Bestehen keine directen Frachtsätze	Pfennig a) 406 402 422 402 404 322 355 358	b) 476 472 492 472 475 382 415 418		Im Kartirungswege		Während des Schlusses der Schiffahrt auf dem Haff haben die für Stettin bestehenden Verbandssätze auch für Swinemünde Giltigkeit
				und umgekehrt											

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
									Kreuzer					
1035	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**		Bruchsteine und Schotter (exclus. Kalksteine zur Verwendnng in Zuckerfabriken und Kalkbrennereien)	Kalk-Podol	Přelouč	Zahlung der Fracht mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen; Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Fude December 1896	Localtarif	11·8	6·5	5·3	Im Kartirungswege		Die Sendungen müssen zum Strassenbau bestimmt sein. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu veranlassen
				Prachovic (Station)					11·4	6·0	5·4			
1036	**Böhmischen Nordbahn**		Unbeladene Fahrzeuge der Serien I und II des gemeinsamen Tarifes, Theil I, Abschnitt C—X, welche in gedeckt gebauten Wagen durch die Seitenthüren a) verladen / b) nicht verladen } werden können	In sämmtlichen Relationen des Localverkehres der Böhmischen Nordbahn		Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung ad a) für das von 10 zu 10 kg aufgerundete wirkliche Gewicht der Sendung, ad b) für das von 10 zu 10 kg aufgerundete wirkliche Gewicht, mindestens aber für 1200 kg pro Sendung. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarif		ad a) Frachtsätze für sperrige Güter ad b) Frachtsätze der Normalclasse I		Im Kartirungswege		
1037	**Kaschau-Oderberger Eisenbahn**	Betheiligten Verwaltungen	Mehl und sonstige Mahlproducte	a) Szeged, Szeged-Rókus b) Temesvár-Józsefváros, Temesvár-Gyárváros	Cosel-Kandrzin, Cosel-Oderhafen	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Die Sendungen müssen auf der Oder nach Berlin weiter befördert werden	14 Tage nach erfolgter Publication bis auf Widerruf, längstens aber auf die heurige Daner der Oderschiffahrt	Ostdeutsch-Ungarischer Eisenbahnverband, Theil II, Heft 2		Nachlass von den bestehenden Frachtsätzen nach Cosel-Kandrzin, bezw. von den nach Cosel-Oderhafen zu activirenden Frachtsätzen a) 25 Pfennig b) 10 Pfennig		Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf den Namen des Reclamanten als Aufgeber lautenden Frachtbrief-Duplicate für den Bahntransport zum Umschlagsplatze und der Schiffsconnossements für die Verschiffung per Oder nach Berlin. Diese Documente, welche keinen bahnämtlichen Rückvergütungsstempel tragen dürfen, sind längstens bis Ende März 1897 bei der Direction der kgl. ungar. Staatsbahnen (C III b) einzureichen	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
1038	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Eisenbahnbau-Materialien und Requisiten	Von und nach allen Stationen der Bukowinaer Localbahnen		Aufgabe als Frachtgut unter Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Die Sendungen müssen zum Baue der Eisenbahnen Luzan-Zaleszczyki, Hliboka-Sereth, Radautz-Straza (Brodina), Nepolokoutz-Wiznitz oder Itzkany-Suczawa (Bukowinaer Landesbahnen) bestimmt sein	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1896	Localtarif der Bukowinaer Localbahnen	Verschieden	Verschieden	30 pCt. Nachlass von den im Localgütertarife, Theil II, Heft II, Abschnitt D VI und IX enthaltenen Frachtsätzen der betreffenden Tarifclasse	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf den Namen der Bauunternehmung der Bukowinaer Landesbahnen als Empfängerin lautenden Original-Frachtbriefe, welche bis längstens Ende Februar 1897 zu bewirken ist	Während der Dauer dieser Begünstigung ist jedwede Achsverfrachtung parallel den Bukowinaer Localbahnen, resp. in Concurrenz gegen dieselben zu unterlassen
1039	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Düngemittel des Specialtarifes III laut Position D—14 des Tarif-Theiles I, Abtheilung B, für den Güterverkehr zwischen Oesterreich-Ungarn einerseits, Deutschland, Luxemburg, Belgien und den Niederlanden andererseits	Landshut, Station der kgl. bayerischen Staatseisenbahnen	Kolin St.E.G. und Oe.N.W.B.	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für einen Wagen und Frachtbrief	Vom 1. Juni 1896 bis zur tarifmässigen Durchführung, längstens bis zum 31. December 1896			Mark 1·17 *)		Im Kartirungswege		
					Schönweid (chemische Fabrik)					1·16 *)				

*) In diesen Frachtsätzen sind die Gebühren für die bahnseitigen Arbeitsleistungen bei Verführung der Güter zum Zwecke der zoll- oder steueramtlichen Behandlung in den Bayerisch-Oesterreichischen Grenzstationen nicht enthalten. — Der im Nachtrag VI zum Tarifheft V für den Mährisch-Böhmisch-Bayerisch-Vorarlberger Güterverkehr vom 20. August 1880 enthaltene Frachtsatz des Ausnahmetarifes Nr. 37 für die Relation Landshut—Kolin St.E.G. und Oe.N.W.B. per 1·37 Mark für 100 kg wird hiedurch aufgehoben, bezw. ersetzt. — Die Nomenclatur des vorbezeichneten Ausnahmetarifes Nr. 37 erhält unter Einem die der 4. Rubrik entsprechende Fassung.

1	2	3	4	5 von	5 nach	6	7	8	9	10	11	12	13	14
1040	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Packpapier laut Pos. P—1 und Pappendeckel laut Pos. P—5 der Güterclassification des Tarif-Theiles I vom 1. Jänner 1893	Troppau K.F.N.B.	Wien Nordbahnhof	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 300 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens a) 5.000 kg pro Frachtbrief und Wagen, b) 10.000 " " " " Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 5. Juni 1896 bis Ende December 1896	Localtarif vom 1. Jänner 1893	kr. 103·1	kr. a) 86·0 b) 78·0	kr. a) 17·1 b) 25·1	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende Aufnahmsbescheinigungen, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	
					Wien Nordbahn-Donauufer-Bahnhof transito				103·8	a) 87·0 b) 79·0	a) 16·8 b) 24·8			

SPEDITION.

Hervorragende Spediteure des In- und Auslandes.

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 62. Wien, 4. Juni 1896. **IX. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von der Station Mank der projectirten Localbahn Ober-Grafendorf—Mank nach St. Leonhard am Forst, bezw. Ruprechtshofen.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem niederösterreichischen Landesausschusse die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine schmalspurige Localbahn von der Station Mank der projectirten schmalspurigen Localbahn Ober-Grafendorf—Mank nach St. Leonhard am Forst, bezw. Ruprechtshofen im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Wien, am 23. Mai 1896. Z. 3179/I.

Erlass der k. k. General-Inspection der österr. Eisenbahnen vom 25. Mai 1896, Z. 6393/III, an die Verwaltungen der österr. Privatbahnen, betreffend die genaue Beobachtung der zum Vogelschutze bestehenden Vorschriften.

Der im „Central-Blatte für Eisenbahnen und Dampfschiffahrt der österreichisch-ungarischen Monarchie“ Nr. 47 vom 27. April 1878 (Dr. Röll, „Oesterreichische Eisenbahngesetze“, S. 1002) veröffentlichte h. ä. Erlass vom 16. April 1878, Z. 4580/III, betreffend die genaue Beachtung der zum Vogelschutze bestehenden Vorschriften, enthält Bestimmungen über die Anweisung des Stations- und Zugbegleitungspersonals hinsichtlich der Unzulässigkeit der Aufnahme geschützter Vögel als Reisegepäck, Eil- oder Frachtgut während der gesetzlichen Schonzeit, dann hinsichtlich des Vorgehens in Fällen, wenn Reisende Käfige mit Vögeln der durch die Gesetze geschützten Gattungen in die Personenwagen mitnehmen wollen.

Diese Weisungen werden den geehrten Verwaltungen mit den nachstehenden Bemerkungen zur Danachachtung in Erinnerung gebracht.

Im Bereiche des Erzherzogthums Oesterreich unter der Enns hat Seitens der betheiligten Verwaltungen die Anweisung des unterstehenden Personals nunmehr unter Bedachtnahme auf die einschlägigen Bestimmungen des neuen niederösterreichischen Landesgesetzes vom 28. August 1889, betreffend den Vogelschutz, L.-G.- u. Vrdgs.-Bl. für 1889, XIII. Stück, Nr. 27, zu erfolgen.

Rücksichtlich der übrigen österreichischen Kronländer wird die Anweisung im Sinne der Bestimmungen der jeweilig für die einzelnen Länder in Geltung stehenden Vogelschutzgesetze vorzunehmen sein.

Für die Stadt Triest und deren Gebiet, dann für die gefürstete Grafschaft Görz und Gradiska wurde jedoch der Vorgang bei der Annahme von Sendungen nützlicher Vögel zum Transporte mittelst Eisenbahn durch die Bestimmungen des Erlasses des h. k. k. Handelsministeriums vom 2. Juli 1893, Z. 31.085 (Vrdgs.-Bl. Nr. 81 ex 1893, pag. 1314), besonders geregelt, auf welchen Erlass hiemit ausdrücklich hingewiesen wird.

Wien, am 25. Mai 1896. Lilienau m. p.

Schiffsverkehr im Suez-Canale im Jahre 1895.

Den gelegentlich der bevorstehenden Jahresversammlung der Actionäre der Suez-Canal-Gesellschaft veröffentlichten statistischen Daten über die Schiffsbewegung der letzten drei Jahre entnehmen wir Folgendes:

	Gesammtverkehr		
	Schiffe	Brutto- Tonnengehalt	Netto- Tonnengehalt
1893	3341	10,753.798	7,659.068
1894	3352	11,283.854	8,039.175
1895	3434	11,833.637	8,448.383

Die Flaggen der verschiedenen Länder reihen sich nach dem Nettotonnengehalt im Jahre 1895 in nachstehender Ordnung an einander: England 6,062.587 T., Deutschland 693.645 T., Frankreich 672.898 T., Niederlande 365.770 T., Oesterreich-Ungarn 166.426 T., Italien 146.161 T., Norwegen 108.685 T., Spanien 95.623 T., Russland 87.101 T., Türkei 35.183 T., Portugal 3580 T., Vereinigte Staaten 2470 T., Japan 2354 T., Aegypten 2274 T., Schweden 2271 T., Dänemark 863 T. und China 483 T.

Belgien und Brasilien, welche Länder im Jahre 1893 durch je ein Schiff vertreten waren, sind seither gänzlich von der Liste verschwunden, dagegen erschienen die Flaggen Schwedens, Dänemarks und Chinas, welche in den beiden vorhergehenden Jahren im Canale nicht gesehen wurden, im Jahre 1895 wieder. Die Reihenfolge der sechs erstgenannten Mächte blieb unverändert, doch war der Antheil derselben an der Erhöhung des Verkehres beträchtlich verschieden. England gewann nur 65.791 T. in dem Jahre und Deutschland 67.284 T., während die Vermehrung des französischen Tonnengehaltes in Folge der Madagaskar-Expedition 205.533 T. betrug. Der percentuelle Antheil des englischen Tonnengehaltes, der im Jahre 1893 sich auf 75·1 pCt. belief, sank im Jahre 1894 auf 74·6 pCt. und 1895 auf 71.8 pCt. herab, während der deutsche Antheil in den beiden Jahren von 7·2 pCt. bis zu 7·8 und 8·2 pCt. stieg und der Frankreichs sich von 6·0 pCt. im Jahre 1893 auf 8·0 pCt. im Jahre 1895 erhöhte, nachdem er im Zwischenjahre auf 5·8 pCt. gefallen war. Bezüglich der in der Reihe nächstfolgenden Flaggen ergab sich eine Verminderung der niederländischen und der österreichisch-ungarischen Flaggen, hingegen eine Erhöhung bei den Flaggen Italiens und Norwegens.

Die 8,448.383 Nettotonnen des Jahres 1895 setzen sich zusammen, wie folgt: Handelsschiffe 6,104.989 T., Postdampfer 1,952.588 T., Kriegsschiffe 128.081 T., gecharterte Transportdampfer 222.288 T., Schiffe in Ballast 40.435 T. Der Tonnengehalt der englischen Handelsschiffe betrug 5,116.063 T. oder circa 84 pCt., jener der deutschen Handelsschiffe 439.508 T., der französischen 204.531 T. und der niederländischen 147.793 T. Bezüglich der Postdampfer steht England an erster Stelle mit 791.197 T., dann folgen Frankreich mit 289.094 T. und Deutschland mit 248.308 T. Frankreich hatte auch den zweiten Platz inne hinsichtlich der Kriegsschiffe mit 47.791 T. gegen 49.249 T. Englands, und behauptete den ersten Platz in gecharterten Transportdampfern mit 128.583 T. gegen 80.128 T. englischer Flagge. Italien war vertreten durch Kriegsschiffe mit 7675 T. und gecharterte Transportdampfer mit 11.293 T. Die Erhöhung des Verkehres im letzten Jahre ist demnach hauptsächlichst den militärischen Expeditionen der letztgedachten Mächte zuzuschreiben.

[„Shipping Gazette“.]

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Projectirte Localbahn Jenbach - Zell am Ziller. (Anordnung der Trassenrevision.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 19. Mai die k. k. Statthalterei in Innsbruck beauftragt, hinsichtlich des vom k. k. Baurath Rudolf Stummer v. Traunfels vorgelegten generellen Projectes für eine mit 0·76 m Spurweite auszuführende Localbahn von der Station Jenbach der Südbahnlinie Kufstein—Innsbruck nach Zell am Ziller im Sinne der bestehenden Vorschriften die Trassenrevision einzuleiten.

[E.-M.-Z. 3290.]

Projectirte Localbahn Nixdorf-Sebnitz. (Anordnung der Trassenrevision und Stationscommission.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 25. Mai die k. k. Statthalterei in Prag beauftragt, hinsichtlich des von der Böhmischen Nordbahn-Gesellschaft vorgelegten Vorprojectes für eine normalspurige Localbahn von der Station Nixdorf der Linie Rumburg—Nixdorf der genannten Bahngesellschaft über Karolinsthal an die Reichsgrenze nächst Sebnitz im Sinne der bestehenden Vorschriften die Trassenrevision und Stationscommission bezüglich dieses Projectes gemeinschaftlich mit der zufolge Eisenbahnministerial-Erlasses, Z. 1957/I, vom 8. Mai angeordneten Amtshandlung hinsichtlich des vom Nixdorfer Eisenbahncomité vorgelegten gleichartigen Bahnprojectes einzuleiten.

[E.-M.-Z. 4786/I.]

Localbahn Skuč - Polička. (Schleppbahn von der Station Skuč: Anordnung der politischen Begehung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 23. Mai die k. k. Statthalterei in Prag beauftragt, hinsichtlich des von den Concessionswerbern der Localbahn Skuč-Polička vorgelegten Detailprojectes einer Schleppbahn von der projectirten Station Skuč zu den in nächster Nähe derselben gelegenen Granitbrüchen die politische Begehung im Zusammenhange mit der Enteignungsverhandlung im Anschlusse an die politische Begehung der Localbahn Skuč-Polička einzuleiten und bei anstandslosem Commissionsergebnisse den Bauconsens im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums mit dem Bemerken zu ertheilen, dass derselbe erst nach Ertheilung der Allerhöchsten Concession in Kraft tritt.

[E.-M.-Z. 4837.]

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Linie Wien—Krakau Verlängerung eines Stumpfgeleises in Floridsdorf.) Das Stumpfgeleise VIII im Werkstättenrayon der Station Floridsdorf wird behufs Vermehrung der für Reparaturswagen bestimmten Aufstellungsgeleise um circa 60 m verlängert.

[29. April, E.-M.-Z. 3347/I.]

— (Umgestaltung und Vergrösserung der Gütermagazine in Krakau.) In der Station Krakau werden die beiden Nordbahnmagazine durch Herstellung eines Zwischenbaues behufs Erweiterung der Cassen- und Manipulationsräume mit einander verbunden. [25. April, E.-M.-Z. 3982/I.]

— (Aufstellung einer hölzernen Hütte in Oswięcim.) Auf dem Fiakerstandplatze vor dem Aufnahmsgebäude der Station Oswięcim wird eine hölzerne Hütte aufgestellt.

[4. Mai, E.-M.-Z. 4327/I.]

— (Linie Lundenburg—Brünn: Neue Wächterstreckeneintheilung.) Das Project für eine neue Wächterstreckeneintheilung in der Theilstrecke Raigern—Mödritz der Linie Lundenburg—Brünn unter Auflassung des Wächterpostens Nr. 49 nächst km 134·724 wurde genehmigt.

[29. April, E.-M.-Z. 4119/I.]

— (Linie Schönbrunn—Troppau: Erweiterung der Station Freiheitau.) Auf Grund des Ergebnisses der am 12. März durchgeführten politischen Begehung wurde für die Erweiterung der Station Freiheitau der Bauconsens ertheilt.

[5. April, E.-M.-Z. 2996/I.]

— (Linie Nezamislitz—Sternberg: Herstellung eines Stutzgeleises in Bedihošt.) In der Station Bedihošt wird nächst der Laderampe ein Stutzgeleise hergestellt.

[29. April, E.-M.-Z. 4117/I.]

Südbahn - Gesellschaft. (Linie Wien — Triest: Erweiterung der Haltestelle Kottingbrunn.) Dem Projecte für die Erweiterung der Haltestelle Kottingbrunn der Linie Wien—Triest wurde der Bauconsens ertheilt. Desgleichen wurde auch die Seitens der Begehungscommission vorgeschlagene Situirung des Uebergangssteges neben der Baden—Wr.-Neustädter Bezirksstrasse in km 32·392 der Linie Wien—Triest genehmigt.
[30. Mai, E.-M.-Z. 3984/I.]

Bukowinaer Localbahnen. (Normalien.) Die von der Bauunternehmung Gross & Comp. vorgelegten Normalpläne für Stations-Hausbrunnen und Kehrichtgruben, dann für einfache Wächterhäuser der Bukowinaer Landesbahnen wurden gutgeheissen und an die k. k. Landesregierung in Czernowitz mit der Ermächtigung übermittelt, bei anstandslosem Prüfungsbefunde den Bauconsens im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums zu ertheilen.
[E.-M.-Z. 4264.]

Localbahn Rakonitz - Petschau. (Mauerwerksplan.) Die vom Landesausschusse in Prag vorgelegten Mauerwerkspläne für die Brücken in km 47·0465 und km 47·1115 der Localbahn von Rakonitz nach Petschau mit der Abzweigung von Protiwitz nach Buchau wurden zur Ausführung genehmigt.
[E.-M.-Z. 4469.]

Localbahn Liesing - Kaltenleutgeben. (Bahnunterführung.) Das von der Südbahn-Gesellschaft vorgelegte Project, betreffend die Unterführung des Geleises der Localbahn Liesing—Kaltenleutgeben mit einem sechszölligen Gasleitungsrohr in Kilometer 1·176 wurde zur Ausführung genehmigt.
[E.-M.-Z. 4158.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Veränderungen und Neuanlagen auf im Betriebe befindlichen, resp. im Baue beendeten Privateisenbahnen. (Betriebs- und Benützungsconsense im I. Quartale 1896.) In den Monaten Jänner, Februar und März 1896 wurde von der k. k. General-Inspection der österr. Eisenbahnen für folgende Veränderungen und Neuanlagen auf den ihrem Wirkungskreise unterstehenden, im Betriebe befindlichen Privateisenbahnen der Benützungsconsens nach Vorschrift der Verordnung vom 25. Jänner 1879, R.-G.-Bl. Nr. 19, ertheilt, und zwar:

1. Aussig-Teplitzer Bahn. Drittes Geleise der Brückenwaage beim Milada-Schachte Nr. II nächst Karbitz; Schleppbahn zur Wetteranlage nächst Kapitz für den Julius-Schacht Nr. III und IV der k. k. Bergdirection in Brüx.

2. Böhmische Nordbahn. Linie Bodenbach—Warnsdorf. Erweiterung der Geleise nächst der Locomotivremise in der Station Bodenbach.

3. Buschtěhrader Bahn. a) Linie Prag—Eger: Verbindung der Bahnhofssenkgruben mit der neuen Canalisirungsanlage der Gemeinde Dejwitz sammt Adaptirungen im Aufnahmsgebäude der Station Prag (Sandthor); Verlängerung der Entwässerungsstollen in dem Neustraschitzer Tunnel und Vervollständigung der Planum-Entwässerung in der Station Komotau; Kohlenschuppen für den Stationsleiter Heinr. Zemann in der Station Horatitz; Vorbauten an dem Wächterhause Nr. 169 in der Strecke Neusattl—Falkenau; Thonrohrleitung zur Entwässerung des Desinfectionsplatzes; Wasserthurm sammt Reservoir in der Station Lužna-Lischan; Wirthschaftsgebäude beim ehemaligen Waaghause Nr. C 411 und beim Pumpenhause in der Station Prag (Bubna), bei dem Wächterhause Nr. 14 in der Station Hostiwitz, bei dem Wächterhause Nr. 54 in der Station Lužna-Lischan, bei dem Aufnahmsgebäude in der Station Milostin-Kounowa, bei den Wächterhäusern Nr. 67, 69 in der Strecke Milostin—Kounowa und Satkau—Teschnitz, bei dem Wächterhause Nr. 118 in der Station Kaaden-Brunnersdorf, Nr. 144 in der Station Schlackenwerth, Nr. 160 in der Strecke Karlsbad—Chodau, Nr. 192 in der Strecke Mostau - Nebanitz — Tirschnitz, Nr. 252 in der Strecke Priesen—Tirschnitz. b) Linie Prag—Hostiwic: Schreibstube mit Handmagazin in der Station Prag (Smichow); Wirthschaftsgebäude bei dem Wächterhause Nr. 207 in der Strecke Jinowic—Repy und Nr. 212 in der Strecke Repy—Hostiwic. c) Linie Komotau—Weipert: Wächterhaus Nr. 269 in der Strecke Domina - Schönlinde — Krima - Neudorf; Erbreiterung der Strassenrampe in km 25·36 nächst der Station Schmiedeberg mit Einfahrtsdrehen in die Kalköfen und in die Bahnhof-Zufahrtsstrasse; Wächterhaus Nr. 295 in der Strecke Pressnitz—Kupferberg. d) Linie Krima - Neudorf — Reitzenhain: Wirthschaftsgebäude bei den Wächterhäusern Nr. 271, 273 und 281.

4. Graz-Köflacher Bahn. Blechbrücke in km 29·392 und 34·660; Nebengebäude in der Station Rosenthal.

5. Kaiser Ferdinands-Nordbahn. a) Linie Wien—Krakau: Kanzleihütte bei der Kohlenrutsche Nr. 432 für Josef Binder; Maschinenhaus der elektrischen Beleuchtungsanlage; Riegelwandgebäude im III. Kohlenhofe für Zwecke des Kohlenhändlers Muhr; Zubau zum Kanzleigebäude im II. Kohlenhofe für Zwecke des Weinhändlers Alberti; Geleise- und Strassenanlage im VI. Hofe; Requisitenschuppen im IV. Kohlenhofe für Zwecke des Moriz Schüller am Wiener Hauptbahnhofe; Unterkunftshütte für das Wagenverschiebe-Personale in der Station Schönbrunn; Nebengebäude mit oberirdischem Keller in der Station Oderberg. b) Linie Trzebinia—Mislowitz: Geleiseanlage im Fabrikshofe der Portland-Cementfabrik in Szczakowa. c) Linie Prerau—Nezamislitz: Weichen- und Sicherungsanlage in der Station Kojetein. d) Linie Kojetein—Bielitz: Rundes Heizhaus für 9 Ständer sammt Locomotiv-Drehscheibe und Geleiseanlage in der Station Friedek-Mistek; Bahnerhaltungsmagazin in der Station Frankstadt; Telephonhütte der Localbahn Bielitz-Zigeunerwald in der Station Bielitz. e) Linie Lundenburg—Zellerndorf: Kohlenschuppen für Zwecke des Franz Merighi in der Station Nikolsburg. f) Linie Brünn—Olmütz: Brückenwaage für die Doplasser Zuckerfabrik in der Station Eywanowitz. g) Linie Schönbrunn—Troppau: Ueberstellung einer Geleise-Brückenwaage und Aufstellung eines Waaghäuschens in der Station Troppau. h) Linie Krasna—Rožnau: Geleise-Brückenwaage in der Station Střitež.

6. Kaschau-Oderberger Bahn. Uebergangssteg in der Station Teschen.

7. Oesterr. Nordwestbahn. a) Linie Wien—Tetschen: Verlängerung der gedeckten Verladebühne um 20 m in der Richtung gegen Kolin in der Station Gross-Wossek; Erweiterung der Geleiseanlagen in der Station Wlkawa und im Hofe der dortigen Zuckerfabrik; Schleppbahn zum Schuppen der Tetschner Lagerhaus-Gesellschaft; heizbare Signalhütten bei den Weichen Nr. 66 und 67 in der Station Tetschen; Adaptirung in zwölf Nebengebäuden in Verbindung mit der Wasserleitung; Manipulationshütte für das Holzgeschäft der Unionbank nächst dem Holzlagerplatze am Hauptbahnhofe in Wien; Weichensicherungsanlage in der Station Startsch-Trebitsch; Umgestaltung des provisorischen Betriebsgebäudes in ein Stations-Nebengebäude und Signalhütte beim Wechsel Nr. 4 in der Station Wlkanetsch; Vergrösserung des Aufnahmsgebäudes und Brückenwaage in der Station Nimburg; Verlängerung des Güterschuppens in der Station Gastorf; Schleppbahn zur Centrale der elektrischen Localbahn Prag-Vysočan in der Station Lieben. b) Linie Prag—Mittelwalde: Geleiseumgestaltung vor dem Aufnahmsgebäude, Vergrösserung der Verladerampe an der Königgrätzer Aerarialstrasse, Pferde-Stirnverladerampe, Bahnerhaltungsmagazin mit Lampisterie in der Station Königgrätz; Bahnerhaltungsmagazin in der Station Pottenstein; Zufahrts-Strassenbrücke in der Station Littitz an der Adler.

8. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. a) Linie Wien—Bodenbach: Anbau an das Aufnahmsgebäude in der Station Greifendorf; Vergrösserung der Restaurationslocalitäten im Aufnahmsgebäude, Umbau des Wohnhauses für den Nachtwächter in der Station Chotzen; Küchenbaracken in den Stationen Brünn (unterer Bahnhof), Böhm.-Trübau, Chotzen und Pardubitz; Vergrösserung des Aufnahmsgebäudes in der Station Raudnitz; Arbeiterkaserne mit Schreibstube und Schuppen auf dem Desinfectionsplatze, Anbau an die Schmiedewerkstätte in der Station Bubna; Coaksschuppen bei der Werkstätte in der Station Prag; Militär-Verladerampe in der Station Theresienstadt; Verlängerung der Geleiseanlage in der Station Wegstädtl-Hněvič; Geleise-Brückenwaage sammt Waaghäuschen und Verlängerung der Schleppbahn im Artillerie-Arsenal in Wien; Anbau beim Coloniehause Nr. 1 in der Station Grussbach; Signalhütten bei den Wächterhäusern Nr. 2 in der Station Frischau, Nr. 1 in der Station Mislitz und Nr. 1 in der Station Kromau; Nebengebäude bei der Heizhauskanzlei in der Station Kralup; Verlängerung des Schleppgeleises in der Holleschowitzer Gasanstalt; Geleisevermehrung im Fabriksetablissement der Firma Hauser & Sobotka nächst der Station Stadlau; Wirthschaftshof für den Pumpenwärter in der Station Kanitz-Eibenschitz. b) Linie Wien—Marchegg: Nebengebäude nächst der Kaserne und der Werkstätte in der Station Marchegg. c) Linie Přelouč—Prachowitz: Schmalspurige Rollbahnanlage der Prachowitzer Kalkofen-Gesellschaft zur Ladestelle Neu-Prachowitz. d) Linie Brünn—Okřiško: Wächterhaus Nr. 101 sammt Nebengebäude und Backofen. e) Linie Wien—Bruck a. d. Leitha: Nebengebäude bei den Weichenwächterhäusern in den Stationen Simmering, Lanzendorf und Wilfleinsdorf.

9. Südbahn-Gesellschaft. a) Linie Wien—Triest: Tabakverschleisshütte an der Bahn in km 1·04 an der Meidlinger Strasse; Heizhausanbau für Wasserreservoirs in der Station Laibach; Vergrösserung und Adaptirung des Aufnahmsgebäudes und neues Bahnerhaltungsmagazin in der Station Puntigam; Verlängerung des Güterschuppens in der Station Kalsdorf; Wasserleitung in km 505·345; Blechbrücken in beiden Geleisen des Objectes in km 8·325; Weichenverbindung in der Station Littai; Reconstruction der Brücken in km 410·121, 416·831, 416·617, 417·032, 417·313, 417·593, 421·059, 507·533, 559·940, 419·284, 424·119, 506·531, 502·630, 519·779, 254·946, 263·047, 275·251, 339·352, 331·787, 332·475, 265·142, 266·445, 281·948, 282·497, 285·604, 294·025, 294·719, 301·364, 305·224, 305·724, 306·998, 308·228, 316·419, 319·515, 323·925, 325·749, 326·065 und 326·590; Uebergangsstege in den Stationen Gumpoldskirchen und Pfaffstätten. b) Linie Marburg—Franzensfeste: Erweiterung der Geleiseanlagen in den Stationen Maria-Rast, Faal, St. Lorenzen, Reifnig-Fresen, Wuchern-Mahrenberg und Saldenhofen; Ueberfahrtsbrücke in km 106·485; Industriegeleise-Anlage für Zwecke des Fürsten Orsini-Rosenberg in der Station Grafenstein; Ausgestaltung der centralen Weichenstellanlagen durch Einfahrtssignale in den Stationen Grafenstein und Föderlach. c) Linie Nabresina—Cormons: Stockgeleise in der Station Sagrado; Militär-Verladerampe und Geleiseumgestaltungen in der Station Görz. d) Linie Kufstein—Ala: Anbau an das Wächterhaus Nr. 277 und Nebengebäude in der Haltestelle Borghetto; Umgestaltung der Handschranken der Reichsstrassen-Uebersetzung in km 305·7/8 in Zugschranken und Ueberstellung des Betriebsständers der Zugsrampe in km 306·175; Vergrösserung der Lampisterie in der Station Franzensfeste; Güterschuppen in der Station Branzoll; zweites Geleise in km 257·5—258·8 der Strecke Trient—Matarello; Ausgestaltung der centralen Weichenstellanlagen durch Einfahrtssignale in den Stationen Auer, Salurn, Calliano. e) Linie Pragerhof—Landesgrenze: Ausgestaltung der centralen Weichenstellanlagen durch Einfahrtssignale in den Stationen Moschganzen und Polstrau.

10. Südnorddeutsche Verbindungsbahn. Linie Pardubitz—Seidenberg: Vergrösserung des Aufnahmsgebäudes und Kanzleianbau an den Güterschuppen in der Station Reichenau; Schilderhaus nächst der Station Friedland; Flugdach für die Giesserei, Ueberstellung der in km 159·4 provisorisch aufgestellt gewesenen Signalhütte nach km 159·6; Geleiseumgestaltung und Erweiterung, Signalhütte bei km 160·048; Verlegung der Desinfectionsanlage; Vorwärmehäuschen und eine zum Trocknen der Desinfectionskleider bestimmte Hütte; Weichenstellthurm sammt Kanzleianbau und Aufstellung eines Nebengebäudes und eines Wagenkastens in der Station Reichenberg.

11. Wien—Pottendorf—Wr.-Neustädter Bahn. Blechbrücke in km 24·667.

Localbahn Kapfenberg—Au-Seewiesen. (Locomotivprüfung.) Am 20. Mai fand die technisch-polizeiliche Prüfung der im Jahre 1896 von der Locomotivfabrik Krauss & Comp. in Linz erbauten, 76 cm-spurigen Tenderlocomotive „Graz" Nr. 12, welche für den Zugförderungsdienst auf der Localbahnstrecke Kapfenberg—Au-Seewiesen bestimmt ist, statt. Der Kessel dieser Locomotive (Fabriksnummer 3335) wurde der gesetzlichen Probe unterzogen. Die Locomotive ist nach dem mit Handelsministerial-Erlass vom 8. Juli 1894, Z. 33.944, genehmigten Typenplan erbaut. Dieselbe hat drei mit einander gekuppelte Achsen, deren zweite die Triebachse ist, und eine Laufachse, welche unter dem Führerstande liegt, innerhalb der Räder liegende Rahmen, zwei horizontale, ausserhalb liegende Dampfcylinder und eine Heusinger-Steuerung. Der Rahmen ist mit sieben Blattfedern gegen die Achsen abgefedert. Die vorgeschriebenen Kesselarmaturen sind vollständig. Es befinden sich ferner an der Locomotive eine Dampfpfeife, zwei Injectoren, Wasser- und Kohlenbehälter, ein Sandkasten, ein Kobelrauchfang, ein fest anschliessender Aschenkasten mit zwei vom Führerstand aus bewegbaren Klappen, eine auf die beiden vorderen Achsen mit je zwei Klötzen wirkende Vacuum- und Wurfbremse und an beiden Stirnseiten genau über den Schienen angebrachte kräftige Bahnräumer. Die Kuppelungsvorrichtung ist eine centrale, auf Stoss und Zug wirkende. An besonderen Einrichtungen hat die Locomotive: Pulsometerleitung, Dampfheizung, Ricour-Ventile und Feuerlöschvorrichtung. Die Eigenthumsmerkmale sind vorschriftsmässig angebracht. Gesammtgewicht im leeren Zustande 17.500 t. Probefahrten wurden auf der Strecke Kapfenberg—Thörl in beiden Stellungen unternommen und hiebei eine Geschwindigkeit von 40 km per Stunde erreicht. Auf Grund des günstigen Ergebnisses der technisch-polizeilichen Prüfung obwaltet gegen die Benützung der erprobten Locomotive auf der Localbahn Kapfenberg—Au-Seewiesen kein Anstand.

[E.-M.-Z. 4719.]

Ausland.

Deutsches Reich. (Eisenbahnunfälle im Monate März.) Nach der im Reichseisenbahnamte aufgestellten Nachweisung der auf deutschen Eisenbahnen — ausschliesslich Bayerns — im Monate März vorgekommenen Betriebsunfälle waren zu verzeichnen:

Entgleisungen	auf freier Bahn	16
	in Stationen	17
Zusammenstösse	auf freier Bahn	1
	in Stationen	14
sonstige Betriebsunfälle		143
	zusammen	191

Dabei wurden

	getödtet	verletzt
Reisende	3	4
Bahnbeamte und Bahnarbeiter im Dienste	40	82
Post-, Steuer-, Telegraphen-, Polizeibeamte etc. im Dienste	1	—
Fremde Personen, einschliesslich der nicht im Dienste befindlichen Beamten und Arbeiter, aber ausschliesslich der Selbstmörder	16	7
zusammen	60	93

Die den Reisenden zugestossenen Unfälle sind auf folgenden Bahnen vorgekommen:

Verwaltungsbezirk der kgl. Eisenbahn-Directionen in Berlin	1	1
„ Breslau	—	1
„ Erfurt	—	1
„ Halle a. S.	—	1
Kgl. Württembergische Staatseisenbahnen	2	—
wie vor	3	4

Bei den Betriebsunfällen wurden
49 Eisenbahnfahrzeuge erheblich,
125 Eisenbahnfahrzeuge unerheblich
beschädigt.

Von den Betriebsunfällen ereigneten sich
auf den Staatsbahnen bei einer Betriebslänge von 36.625 km . . . 182 Fälle
auf den Privatbahnen bei einer Betriebslänge von 2051 km . . . 9 „

Je ein Unfall kommt auf

	Kilometer Betriebslänge	Tausend Zugkilometer
bei den Staatsbahnen	201	139
bei den Privatbahnen	228	104

Wenn die Verwaltungen nach dem geometrischen Mittel aus den Betriebslängen und den geleisteten Zugkilometern geordnet werden, so treten an die ungünstigste Stelle:
bei den Staatsbahnen
die Verwaltungsbezirke der kgl. Eisenbahn-Directionen in Elberfeld, in Essen und in Berlin,
bei den Privatbahnen
die Braunschweigische Landeseisenbahn und die Hessische Ludwigs-Eisenbahn.

Preussen. (Vorarbeiten für mehrere Nebenbahnen.) Die kgl. preussische Eisenbahn-Direction zu Stettin ist mit der Anfertigung allgemeiner Vorarbeiten für eine Nebenbahn von Wollin nach Misdroy, die Eisenbahn-Direction zu Breslau desgleichen für eine Nebenbahn von Bunzlau nach Hockenau und von Reisicht über Haynau nach Goldberg i. Sch., die Eisenbahn-Direction zu Frankfurt a. M. desgleichen für eine Nebenbahn von Usingen nach Weilmünster, die Eisenbahn-Direction zu Elberfeld desgleichen für eine Nebenbahn von Finnentrop nach Meschede oder Wennemen und die Eisenbahn-Direction zu Danzig desgleichen für eine Nebenbahn von Tempelburg über Bärwalde nach Gramenz mit einer Abzweigung nach Polzin beauftragt worden. Endlich ist der Stadtgemeinde Hultschin die Erlaubniss zur Vornahme allgemeiner Vorarbeiten für eine Nebenbahn von Annaberg über Hultschin nach Deutsch-Krawarn ertheilt worden.

— (Vorarbeiten für mehrere Nebenbahnen.) Die kgl. preussische Eisenbahn-Direction zu Posen ist mit der Anfertigung allgemeiner Vorarbeiten für eine Nebenbahn von Grätz nach Kosten und die Eisenbahn-Direction zu Magdeburg desgleichen für eine Nebenbahn von Treuenbrietzen über Brandenburg a. H. nach Rathenow und von da nach Neustadt a. Dosse beauftragt worden.

— (Vorarbeiten für eine Nebenbahn von Bergneustadt nach Olpe.) Die kgl. preussische Eisenbahn-Direction zu Elberfeld ist mit der Anfertigung allgemeiner Vorarbeiten für eine Nebenbahn von Bergneustadt nach Olpe beauftragt worden.

— (Vorarbeiten für eine Nebenbahn von Sprendlingen nach Kreuznach.) Der grossherzoglich hessischen Regierung ist die Erlaubniss zur Vornahme allgemeiner Vorarbeiten für eine vollspurige Nebenbahn von Sprendlingen oder einem Punkte der Nebenbahn Sprendlingen-Wöllstein nach Kreuznach bezüglich des preussischen Staatsgebietes ertheilt worden

Belgien. (Eisenbahn-Freimarken für kleine Sendungen.) Ein Ministerialerlass vom 14. März bestimmt Folgendes:

Art. 1. Die im Innern Belgiens ausgetauschten Sendungen von mehr als 5 bis einschliesslich 10 kg können bei der Aufgabe durch Eisenbahn-Freimarken (Timbres chemin de fer) freigemacht werden. Die für solche Sendungen zu erhebenden Gebühren werden für jede Entfernung gleichmässig auf 1 Frcs. für Expresssendungen (Tarif Nr. 1) und auf 60 Cts. für Sendungen des beschleunigten Dienstes (Tarif Nr. 2) festgesetzt. Durch Freimarken können indessen nicht freigemacht werden oder in den Genuss der obigen Gebühren treten Sendungen von 5 bis einschliesslich 10 kg:

A. deren Abholung aus der Wohnung verlangt wird,
B. für die ein Interesse an der Lieferung erklärt wird,
C. auf welche Vorschuss genommen wird,
D. die sperrig sind, falls das zur Berechnung zu ziehende Gewicht mehr als 10 kg beträgt, endlich
E. die mit mehr als 200 Frcs. Nachnahme belastet sind.

Die kleinen sperrigen Packete von 5 kg Gewicht oder weniger, deren zur Berechnung zu ziehendes Gewicht 5 kg übersteigt, werden der für die freigemachten Sendungen von 5 bis 10 kg vorgesehenen Gebühr unterworfen.

Art. 2. Die Gebühren für die nicht freigemachten Sendungen, deren zur Berechnung zu ziehendes Gewicht 10 kg nicht übersteigt, sowie für die freigemachten Sendungen derselben Gruppe, auf welche die in Art. 1 unter A bis E angegebenen Bedingungen anwendbar sind, werden gleichmässig auf 1·10 Francs für Expresssendungen (Tarif Nr. 1) und auf 70 Cts. für solche des beschleunigten Dienstes (Tarif Nr. 2) festgesetzt.

Art. 3. Für Sendungen des Tarifes Nr. 2 von einem zur Berechnung zu ziehendes Gewicht von mehr als 10 kg werden die jetzigen, je nach den Entfernungen geltenden Mindestsätze von 60, 70 und 80 Cts. durch einen für alle Entfernungen geltenden gleichmässigen Mindestsatz von 70 Cts. ersetzt.

Dieser Erlass tritt am 15. Juni in Wirksamkeit. Es ist übrigens zu bemerken, dass die Freimachung von Eisenbahnsendungen von 5 kg und weniger durch Eisenbahn-Freimarken bereits seit einigen Jahren eingeführt ist. [„Ztg. d. V. D. E.-V."]

Russland. (Ausdehnung des Eisenbahnnetzes am 1. Februar.) Am 1. Februar hatte das Eisenbahnnetz Russlands eine Ausdehnung von 36.758 Werst erreicht; davon waren dem Ministerium der Verkehrsanstalten unterstellt 33.171 Werst (20.102 Werst Staats- und 13.069 Werst Privatbahnen) und dem Kriegsministerium 1343 Werst. Das Grossfürstenthum Finnland zählte 2244 Werst Eisenbahnen. Von genehmigten und im Baue befindlichen Bahnen sind dem Ministerium der Verkehrsanstalten unterstellt 11.885·33 Werst, dem Kriegsministerium 145 Werst und in Finnland 113·43 Werst.

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd. (Abfahrt des Dampfers „Vindobona" nach Kobe.) Dieser Dampfer von 2689 Tonnen Gehalt ist am 20. März mit 16 Passagieren und 1294 Gewichtstonnen factischer Ladung von Triest nach Kobe abgegangen. Derselbe verschiffte hauptsächlich: nach Port-Said 86 Colli Esswaaren, 21 Colli Papier, 6 Colli Manufacturwaaren, 38 Colli Wein, 36 Colli Bier, 2 Colli Metallwaaren, 7 Colli Olivenöl, 14 Colli Zündhölzchen, 325 Stück verschiedene Hölzer; nach Soerabaya 13 Colli Manufacturwaaren, 1 Collo Uhren, 50 Colli Erdwachs; nach Samarang 90 Colli Erdwachs, 24 Colli Seife; nach Padang 11 Colli Papier, 12 Colli Knöpfe; nach Batavia 6 Colli Metallwaaren; nach Bagdad 64 Colli Zündhölzchen; nach Suez 5 Colli Manufacturwaaren, 45 Colli Zucker, 2 Colli Metallwaaren, 4 Colli Alkohol, 21 Colli Esswaaren, 8 Colli Glaswaaren; nach Gedda 87 Colli Papier, 25 Colli Porzellan, 6 Colli Manufacturwaaren, 3 Colli Thonwaaren, 20 Colli Essig, 43 Colli Esswaaren; nach Suakim 36 Colli Thonwaaren; nach Aden 14 Colli Glasperlen, 40 Colli Tabak, 6 Colli Metallwaaren, 2 Colli Manufacturwaaren; nach Hodeida 25 Colli Papier, 9 Colli Metallwaaren, 5 Colli Manufacturwaaren; nach Chinde 289 Colli Glasperlen; nach Massaua 4 Colli Manufacturwaaren, 135 Colli Zucker, 174 Colli Alkohol, 10 Colli Papier, 15 Colli Tabak, 10 Colli Esswaaren; nach Zanzibar 4 Colli Holzwaaren, 7 Colli Glasperlen; nach Karachi 31 Colli Garne, 4 Colli Lampen, 8 Colli Papier, 4 Colli Kurzwaaren, 1 Collo Mützen, 51 Colli Seife, 6 Colli Baumwollwaaren, 5 Colli Spielwaaren, 17 Colli Glasperlen, 4 Colli Metallwaaren; nach Bassorah 74 Colli Papier, 30 Colli Bier, 3 Colli Baumwollwaaren, 6 Colli Mützen, 70 Colli Zündhölzchen; nach Bushire 20 Colli Zündhölzchen, 50 Colli Zucker; nach Bombay 46 Colli Knöpfe, 820 Colli Papier, 126 Colli Manufacturwaaren, 5 Colli Parfumerien, 15 Colli Mehl, 416 Colli Metallwaaren, 4 Colli Schuhwaaren, 82 Colli Baumwollwaaren, 28 Colli Garne, 361 Colli Glaswaaren, 5 Colli Spielwaaren, 74 Colli Glasperlen, 667 Colli Farben, 131 Colli Lampen, 5 Colli Lederwaaren, 162 Colli Uhren, 50 Colli Chemikalien, 81 Colli Maschinenöl, 301 Colli Baumöl, 7 Colli Musikinstrumente, 36 Colli Kurzwaaren, 34 Colli Holzwaaren, 89 Colli Seife, 14 Colli Mützen; nach Bunder-Abbas 3 Colli Manufacturwaaren; nach Bagdad 7 Colli Baumwollwaaren; nach Alleppy 2 Colli Chemikalien; nach Colombo 13 Colli Baumwollwaaren, 2 Colli Manufacturwaaren, 7 Colli Lampen, 12.284 Stück Bretter; nach Rangoon 34 Colli Metallwaaren, 4 Colli Kurzwaaren, 61 Colli Garne, 22 Colli Papier, 14 Colli Baumwollwaaren, 19 Colli Manufacturwaaren, 2 Colli Glasperlen; nach Madras 55 Colli Papier, 14 Colli Glaswaaren, 5 Colli Glasperlen, 39 Colli Garne, 6 Colli Metallwaaren, 3 Colli Baumwollwaaren, 4 Colli Lampen, 6 Colli Holzwaaren, 110 Colli Schwefel; nach Calcutta 24 Colli Bier, 110 Colli Farben, 40 Colli Baumwollwaaren, 215 Colli Metallwaaren, 28 Colli Schuhwaaren, 29 Colli Knöpfe, 9 Colli Kurzwaaren, 2 Colli Spielwaaren, 36 Colli Garne, 19 Colli Holzwaaren, 14 Colli Wein, 368 Colli Papier, 32 Colli Lampen, 46 Colli Manufacturwaaren, 24 Colli Glasperlen, 99 Colli Glaswaaren, 1 Collo Musikinstrumente, 27 Colli Uhren; nach Penang 28 Colli Baumwollwaaren, 10 Colli Metallwaaren, 7 Colli Holzwaaren, 26 Colli Papier; nach Singapore 2 Colli Manufacturwaaren, 15 Colli Erdwachs, 62 Colli Bier, 46 Colli Baumwollwaaren, 5 Colli Glaswaaren, 58 Colli Metallwaaren, 174 Colli Papier, 29 Colli Chemikalien; nach Soerabaya 80 Colli Papier, 445 Colli Mehl, 400 Colli Erdwachs, 7 Colli Baumwollwaaren, 47 Colli Metallwaaren, 7 Colli Knöpfe; nach Batavia 50 Colli Mehl, 17 Colli Glasperlen, 2 Colli Manufacturwaaren, 29 Colli Papier, 2 Colli Baumwollwaaren, 55 Colli Garne, 7 Colli Knöpfe, 5 Colli Erdwachs; nach Deli 30 Colli Bier; nach Pekalongan 5 Colli Erdwachs; nach Siboga 20 Colli Mehl; nach Amboina 50 Colli Mehl; nach Bangkok 15 Colli Garne; nach Padang 4 Colli Baumwollwaaren; nach Macassar 105 Colli Garne, 40 Colli Mehl; nach Samarang 77 Colli Papier, 4 Colli Knöpfe; nach Cheribon 5 Colli Garne, 10 Colli Erdwachs; nach Hongkong 190 Colli Stahl, 200 Colli Quecksilber, 5 Colli Manufacturwaaren, 15 Colli Kurzwaaren, 5 Colli Metallwaaren, 100 Colli Zündhölzchen, 15 Colli Papier; nach Manila 59 Colli Garne, 143 Colli Papier, 250 Colli Bier, 4 Colli Baumwollwaaren; nach Shanghai 20 Colli Kurzwaaren, 75 Colli Bier, 29 Colli Papier, 90 Colli Seife, 100 Colli Zündhölzchen; nach Kobe 5 Colli Insectenpulver, 3 Colli Holzwaaren; nach Yokohama 5 Colli Lampen. Der Werth der ausgeführten Waaren betrug 788.506 fl. ö. W.

Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterreichischen Lloyd. Der vom Verwaltungsrathe des Oesterreichischen Lloyd in der am 13. Mai abgehaltenen Generalversammlung der Actionäre erstattete Bericht über die Betriebsergebnisse des Jahres 1895 lautet:

Geehrte Herren!

Das Betriebsjahr 1895 hatte sich gut angelassen, und ergaben die Frachteinnahmen im ersten Semester ein beträchtliches Plus gegen das Vorjahr. In Folge der politischen Verwicklungen im Oriente, sowie der ungünstigen sanitären Verhältnisse und der gesteigerten Concurrenz trat jedoch im weiteren Verlaufe des Jahres ein Rückschlag ein, indem namentlich in der Levante eine arge, noch immer andauernde Stagnation der Geschäfte platzgriff und dadurch der gewonnene Vorsprung in den Frachteinnahmen bis auf einen mässigen Betrag wieder verloren ging.

Auch der Agiogewinn erfuhr eine bedeutende Abnahme, die im Ruckgange des Goldcourses ihre Erklärung findet.

Die Hauptziffern unseres Verkehres vergleichen sich mit jenen des Jahres 1894 wie folgt:

durchlaufene Meilen 1895: 1.943.307
„ „ 1894: 1,921.698
beförderte Passagiere . . . 1895: 276.034
„ „ . . . 1894: 261.344
verfrachtete Waaren . . . . 1895: 7,556.778 Mctr.
„ „ . . . . 1894: 7,245.006 „

Ueber die Ergebnisse der einzelnen Schiffahrtsgruppen lassen wir nachstehend einige Bemerkungen folgen.

Im Adriatischen Dienste wurde rechnungsmässig weniger vereinnahmt, hauptsächlich aus dem Grunde, weil im Monate September eine Intinerär-Aenderung eintrat, wonach die vorbestandene Dalm.-Albanesische Linie in Spizza ihren Abschluss findet, während die montenegrinischen und albanischen Echellen durch die Schiffe der Levante-Linien bedient werden. Ein effectiver Entfall rührt aber auch von der progressiven Entwicklung der nationalen Rhedereien her, welche eine grössere Auftheilung des bisher ohnehin nicht bedeutenden Verkehres im Gefolge hat.

Im Monate September wurde der Schnelldampfer „Graf Wurmbrand" in Betrieb gestellt und die Dauer der Reise von Triest nach Cattaro durch die von diesem Schiffe bewerkstelligten Eilfahrten um 20 Stunden abgekürzt. Die Verwaltung hat die grossen Kosten für den Bau dieses Dampfers und dessen theueren Betrieb nicht gescheut, um im Interesse Dalmatiens eine raschere Verbindung mit den anderen Theilen der Monarchie herzustellen.

Auf den Levante- und Schwarzen Meer-Linien erzielten wir in der ersten Jahreshälfte eine beträchtliche Steigerung des Verkehres. Die später eingetretenen politischen Wirren schmälerten dieselbe aber empfindlich, namentlich in den anatolischen und syrischen Relationen, welche Gebiete von den Unruhen besonders hart betroffen worden sind. Auch ist ein bedeutender Ausfall im Zuckerexporte von Triest nach der Levante und nach Aegypten zu verzeichnen, nach der ersteren Relation wegen des erschütterten Credites und nach der letzteren in Folge der immer mehr sich entwickelnden Zuckerfabrikation in Aegypten.

Im Berichtsjahre wurden die neuen Alexandriner Dampfer „Habsburg", „Semiramis" und „Cleopatra" in den Dienst gestellt, und dieselben haben sowohl in Folge ihrer Leistungsfähigkeit, als auch der reichen und praktischen Ausstattung der Passagierräume sich die allgemeine Anerkennung des reisenden Publicums erworben, wodurch sich der Verkehr nach Alexandrien befriedigend gestaltete. Eine weitere Hebung dieses Verkehres erwarten wir von der directen Bahnverbindung mit England, nachdem es uns gelang, im Wege der Verhandlungen mit den betheiligten Bahnverwaltungen die Führung des Ostende-Wiener Luxuszuges bis Triest im Anschlusse an unseren Alexandriner Dampfer zu erreichen, welche mit Beginn des laufenden Jahres zur That wurde; wir hoffen, durch diese Einrichtung das englische Reisecontingent in vermehrtem Masse für unsere Schiffe zu gewinnen, in welcher Absicht wir auch die Fahrtdauer durch erhöhte Fahrgeschwindigkeit abkürzten.

Wir haben im Verhandlungswege ein Uebereinkommen mit der Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft dahin getroffen, dass wir die von ihr betriebenen Linien Galatz—Batum und Galatz—Odessa übernahmen, wobei die Gemeinschaftstarife für den Import und den Export beibehalten wurden.

In Folge des Ausbaues der Donaubrücke bei Czernawoda ist Kustendje an Stelle von Varna Endstation des Orient-Expresszuges geworden. Dies veranlasste uns, die Eillinie Varna—Constantinopel aufzulassen und dafür einen Dienst zwischen Kustendje und Constantinopel zu activiren; die Verbindung mit Varna wird durch die erfolgte Einschaltung dieser Echelle in die Donaulinie aufrecht erhalten

Der indo-chinesische Verkehr, welcher unter dem Einflusse der bereits im vorjährigen Berichte erwähnten unerquicklichen Concurrenzverhältnisse, sowie der neuen Concurrenz über Venedig leidet, hat im Ganzen genommen ein Minus an Frachtgeldern ergeben, trotzdem die Bombay-Eillinie, welche auch ihre Beliebtheit im Passagierdienste voll behauptet, bessere Einnahmen erzielte. Die steigende Bedeutung des Hafens von Kurrachee für den nationalen Handel veranlasste uns, denselben in unseren Fahrtenplan aufzunehmen, und versprechen wir uns von diesem neuen Anlaufe befriedigende Resultate.

Bezüglich des Brasildienstes ist die Vermehrung der Fahrten von acht auf neun zu erwähnen, so dass in diesem Gemeinschaftsdienste mit der „Adria" achtzehn Fahrten unternommen wurden, wobei ein gegen das vorjährige etwas höheres Erträgniss erzielt wurde. In der Ausfahrt haben wir, da heimische Frachten ihren beschränkten Umfang beibehielten, die Completirung der Ladungen durch Berührung von Zwischenhäfen erreichen müssen. Der Küstenverkehr in Brasilien bewegte sich in engeren Grenzen als im Vorjahre, dagegen lieferten die Heimreisen, obschon zeitweise durch ungünstige Conjuncturen im Kaffeegeschäfte beeinträchtigt, befriedigende Resultate.

Nachstehend folgt die vergleichende Zusammenstellung des Mehlexportes und Kaffeeimportes:

Mehlexport im Jahre 1895 . . . . 51.064 Barrels
gegen 1894 . . . . 52.163 „
Kaffeeimport im Jahre 1895 . . . . 228.228 Säcke
gegen 1894 . . . . 171.478 „

Im Hinblick auf die notorische Unzulänglichkeit der Exportladung ab Triest im indo-chinesischen und im brasilianischen Verkehre waren unsere Bemühungen der Heranziehung von Gütern für diese Linien stets mit besonderem Nachdrucke gewidmet. Es freut uns, in dieser Richtung einen Erfolg verzeichnen zu können, indem wir nach Indo-China bestimmte Transporte von amerikanischen Ausfuhrartikeln — hauptsächlich Baumwollsaatöl und Gewebe — im Wege eines Umladungs-Uebereinkommens über unseren Platz zu leiten vermochten. Diese Verfrachtungen erreichten schon im verflossenen Jahre ansehnliche Quantitäten und werden dem laufenden Betriebsjahre voraussichtlich in vermehrtem Masse zugute kommen.

Ferner gelang es uns, ein hiesiges Etablissement zum versuchsweisen Export von Salz aus den nahegelegenen Salinen in Pirano nach Brasilien zu bestimmen. Der Versuch hat für die Einführung des nationalen Salzes an jenem Markte, welcher sich bisher aus anderen Productionsländern versorgte, günstige Chancen eröffnet, und ist kürzlich schon ein grösserer Abschluss zu Stande gekommen, dessen Abwicklung auf einige Monate vertheilt ist.

Die kriegerischen Ereignisse in der erythräischen Colonie hatten umfangreiche Mannschafts- und Materialtransporte zur Folge, welche natürlich zum weitgrössten Theile italienischen Schiffen zugewiesen wurden; immerhin bot sich uns in jüngster Zeit wiederholt Gelegenheit zu lohnenden Verfrachtungen nach Massaua, welche wir mit den Dampfern der indo-chinesischen Linien durchführten.

Soweit Schiffsmaterial über die Erfordernisse des regelmässigen Dienstes hinaus disponibel und soweit halbwegs lohnende Verwendung für dasselbe möglich war, betrieben wir auch im abgelaufenen Jahre die freie Schiffahrt; es blieben indes der bezügliche Meilendurchlauf und demzufolge die Einnahmen gegen die vorjährigen zurück.

In den Ausgaben wechseln Posten ab, welche einen Mehraufwand, mit solchen, die eine Ersparniss aufweisen; erfreulicherweise überwiegen aber die letzteren. Namhafte Steigerungen sind in den Schiffahrtstaxen und in den Kosten für Besoldung von Officieren und Mannschaften zu verzeichnen, als Folge der Inbetriebstellung grösserer Schiffe; ferner die Steuern wegen der höheren Ziffer des fatirten dreijährigen Durchschnittserträgnisses. Bemerkenswerthe Minderauslagen zeigte, ungeachtet des um nahezu 10.000 Tonnen vermehrten Verbrauches, die Kohlenbeschaffung, ein Ergebniss, wozu der Abschluss günstiger Contracte, sowie das niedrige Niveau der Frachten ab England beitrugen. Zu Gunsten des Pensionsfonds der Beamten haben wir, wie im Vorjahre, einen Beitrag von fl. 20.000 in die Bilanz eingestellt, um dessen Genehmigung wir Sie ersuchen.

Abgesehen von den schon besprochenen Aenderungen erfuhr der Fahrtenplan im September eine Umgestaltung in der Richtung, dass einige von Triest auslaufende Linien durch Einbeziehung der früheren Localdienste zwischen Constantinopel und Schwarze Meer-Häfen bis Batum, bezw. bis Braila geführt wurden, somit eine Reduction der Umladungsspesen angestrebt wird.

Wie bereits im Vorjahre erwähnt, wurde der Stand der Flotte um die Dampfer „Habsburg", „Cleopatra" und „Graf Wurmbrand" erhöht.

Dagegen müssen wir mit Bedauern die Streichung des Dampfers „Thisbe" aus unserer Schiffsliste verzeichnen, welcher am 23. Juni nächst Coconada strandete und unrettbar verloren war. Der Verlust trifft selbstverständlich das Assecuranzconto.

Ausser diesem Unfalle blieb unser Schiffspark im abgelaufenen Jahre von grösseren Schäden bewahrt.

In Ausführung des in der Generalversammluug vom 15. Mai v. J. gefassten Beschlusses contrahirten wir mit einem Bankinstitute ein Prioritätsanlehen von 4,200.000 Gulden Gold, rückzahlbar in füufzig Jahren vom Jahre 1906 angefangen. Die Begebung von vierpercentigen Titres erwies sich als die vortheilhafteste; wir wählten deshalb diese Type und erzielten dafür einen recht günstigen Cours. Auch bedangen wir uns einen Antheil am Emissionsgewinne aus. Diese Operation ist bereits vollständig abgewickelt, und der daraus resultirte Gewinn wurde in die Bilanz eingestellt. Ein Theil des Erlöses wurde, wie in der letzten Generalversammlung beschlossen, zur Tilgung des Restbetrages des 1874er Anlehens verwendet.

In weiterer Durchführung der als unerlässlich erkannten Erneuerung unseres Schiffsmaterials haben wir im gesellschaftlichen Arsenale einen Schnelldampfer der Classe „Habsburg“ in Bau gelegt; ein anderer dem Arsenale übertragener Neubau betrifft einen fünften Waarendampfer für die Kobe-Linie, mit einer Ladefähigkeit von 7500 Raumtonnen, dessen Mangel sich bisher recht fühlbar machte, indem für jenen, Schiffe grosser Tragfähigkeit erheischenden Dienst aushilfsweise auch kleinere Boote verwendet werden mussten. Diese neuen Schiffe werden die Namen „Bohemia“, bezw. „Trieste“ tragen.

Es ist uns eine besondere Genugthuung, dass wir diese beiden wichtigen Aufträge unserer eigenen Werfte zuführen konnten und dadurch in die Lage kamen, dieselbe mehr auszunützen und zahlreichen einheimischen Arbeitern eine lohnende Beschäftigung zuzuwenden.

Unser Arsenal besorgte auch im Berichtsjahre die Instandhaltung und Reparatur sämmtlicher gesellschaftlichen Dampfer und Flottanten; ausserdem beschaffte es das gesammte Inventar für die auf fremden Werften gebauten Dampfer „Cleopatra“, „Semiramis“ und „Graf Wurmbrand“.

Von sonstigen grösseren, daselbst ausgeführten Arbeiten sind zu erwähnen:

die Generalreparatur der Dampfer „Daphne“ und „Selene“ an Schiffskörper und Maschinen, nebst Einsetzung neuer Kessel; diese Arbeiten waren Ende des Jahres gut vorgeschritten;

die Installirung der elektrischen Beleuchtung auf Dampfer „Ettore“;

die Adaptirung von Dampf-Steuerapparaten auf Dampfer „Narenta“, „Urano“, „Poseidon“, „Ettore“ und „Sultan“;

die Installirung einer Kühlmaschine auf Dampfer „Imperator“.

Weiters sind 66 fremde Schiffe im Arsenale gedockt und reparirt worden.

Was den Geschäftsgang des laufenden Jahres betrifft, so kann bisher eine Besserung der Verhältnisse im Oriente leider nicht constatirt werden, und ist eine Erhöhung der tief gesunkenen Frachtraten im überseeischen Verkehre dermalen kaum zu erwarten.

Wir lassen hier die üblichen Daten über den Assecuranzfonds folgen:

Bestand am 31. December 1894		fl. 2,587.449·36
Davon ab:		
Werthüberschuss-Versicherung der Dampfer	fl. 105.324·41	
Verlust „Thisbe“	„ 281.450·—	
Verschiedene Entschädigungen	„ 68.083·22	„ 454.857·63
		fl. 2,132.591·73
Hiezu:		
Neue Dotirung		„ 158.456·50
Bestand am 31. December 1895		fl. 2,291.048·23

Der Reingewinn des Jahres 1895 stellt sich auf . . fl. 520.434·12
Wir beantragen, davon zur Zahlung einer Dividende von 4 pCt. = fl. 21·— per Actie . . . . „ 504.000·—
zu verwenden und den Rest von . . . . fl. 16.434·12
auf neue Rechnung vorzutragen.

Im Falle Sie diesen Antrag genehmigen, wird die Zahlung der Dividende am 1. Juni d. J. erfolgen.

Verschiedene Mittheilungen.

Bozen-Meraner Bahn. (Generalversammlung.) Am 27. April wurde unter Vorsitz des Vicepräsidenten Dr. Wilhelm Freiherr v. Berger und im Beisein des landesfürstlichen Commissärs, k. k. Ministerialrathes Dr. Josef Ritter v. Küchler, die XIV. ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Bozen-Meraner Bahn abgehalten. Bei derselben waren 18 Actionäre anwesend, welche 10.076 Actien mit 401 Stimmen vertraten. Der pro 1895 vorgelegte Geschäftsbericht macht zunächst Mittheilung über den derzeitigen Stand der Verhandlungen, betreffs Betheiligung des gesellschaftlichen Unternehmens an der Capitalsbeschaffung für die Vintschgauer Bahn. Zur normalen Geschäftsthätigkeit übergehend, constatirt der Bericht eine Steigerung der Verkehrsbewegung im abgelaufenen Jahre. Der Personenverkehr hat nämlich mit der Beförderung von rund 270.000 Personen eine Erhöhung um 6 pCt., der Güterverkehr mit einer Beförderung von rund 74.000 t eine Steigerung um 42 pCt. erfahren. Den Betriebseinnahmen per 322.967 fl. stehen Ausgaben in der Höhe von 147.632 fl. gegenüber. Das Reinerträgniss beläuft sich auf 179.608 fl. Der Verwaltungsrath stellte den Antrag, nach Dotirung des gesellschaftlichen Pensions-, dann des Erneuerungs- und Reservefonds, Abstattung der Zinsen und der Amortisationsquote, sowie Dotirung der Tantièmen den Betrag von 85.375 fl. zur Einlösung der Coupons von 12.175 Stück im Umlauf befindlichen Actien mit 7 fl. per Stück und jener der 75 Genussscheine mit je 2 fl. zu verwenden und die verbleibenden 12.607 fl. auf neue Rechnung vorzutragen. Dieser Antrag wurde von der Versammlung nach Entgegennahme des Berichtes des Revisionsausschusses ohne Discussion angenommen. Nach einer hierauf beschlossenen Erhöhung der Zahl der Verwaltungsraths-Mitglieder von 10 auf 12 wurden die Herren Lucian Brunner, Johann Fischer, Dr. Josef Frühwald, Dr. Arthur Herzfeld, Carl Königer und Julius Reinitz in den Verwaltungsrath gewählt. Nach der Wahl der Functionäre in den Revisionsausschuss wurde die Generalversammlung geschlossen.

Austro-belgische Eisenbahn-Gesellschaft. (Generalversammlung.) Am 29. April wurde unter Vorsitz des Vicepräsidenten Dr. Carl Ritter v. Feistmantel und im Beisein des landesfürstlichen Commissärs, k. k. Ministerialsecretärs Alphons v. Glaser, die XXIV. ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Austro-belgischen Eisenbahn-Gesellschaft abgehalten. Bei derselben waren 9 Actionäre anwesend, welche zusammen 2300 Actien mit 92 Stimmen vertraten. Der Geschäftsbericht des Verwaltungsrathes pro 1895 wurde zur Kenntniss genommen und demselben einstimmig das Absolutorium ertheilt. Der Rechnungsabschluss weist einen Reingewinn von 644 fl. aus, so dass der Verlustsaldo gegenwärtig 335.262 fl. beträgt. Als Mitglieder des Verwaltungsrathes wurden Louis Caspers, Dr. Carl Ritter von Feistmantel, Léon Orban und Victor Stoclet, deren Functionsdauer abgelaufen war, per acclamationem wiedergewählt. Nach der Wiederwahl des bisherigen Revisionsausschusses wurde die Generalversammlung geschlossen.

In der hierauf abgehaltenen Verwaltungsrathssitzung wurden Léon Orban zum Präsidenten und Dr. Carl Ritter v. Feistmantel zum Vicepräsidenten wiedergewählt.

Eisenbahn Wien-Aspang. (Generalversammlung.) Am 29. April wurde unter Vorsitz des Vicepräsidenten Franz Grünebaum und im Beisein des landesfürstlichen Commissärs, k. k. Ministerialrathes Dr. Josef Ritter von Küchler, die 16. ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Eisenbahn Wien-Aspang abgehalten. Nach dem pro 1895 vorgelegten Geschäftsberichte hielt der bereits im Vorjahre constatirte Verkehrsaufschwung auf der Gesellschaftsbahn auch im abgelaufenen Jahre an. Der geringfügige Zurückgang des Gewinnsaldos wird auf Rechnung von unabweisbaren Mehrausgaben, insbesondere in Folge von Elementarschäden und der erhöhten Beitragsleistung an die berufsgenossenschaftliche Unfallversicherungsanstalt, gestellt. Der Bericht macht weiters Mittheilung über mehrfache durch Neuanschaffungen hervorgerufene Investitionen im Betrage von 185.000 fl., zu deren theilweiser Bedeckung die restlichen 764 Stück eigener Prioritäten im Betrage von 152.800 fl. dem gesellschaftlichen Investitions-Reservefonds entnommen wurden. Der pro 1895 erzielte Reingewinn wird mit 347.107 fl. ausgewiesen und erhöht sich durch den Gewinnvortrag aus dem Vorjahre auf 351.482 fl. Hievon waren die Zinsen und die Amortisationsquote des Prioritätsanlehens mit zusammen 173.752 fl. zu bestreiten und in den Reservefonds 8670 fl. zu hinterlegen. Von den verbleibenden 169.060 fl. wurden im Sinne des vom Verwaltungsrathe gestellten Antrages 168.000 fl. als vierpercentige Dividende auf die emittirten 21.000 Stück Actien ausbezahlt und der Rest auf neue Rechnung übertragen. Die ausscheidenden Verwaltungsrathsmitglieder Dr. Carl Ritter von Feistmantel, Léon Orban, Dr. Carl Pokorny und Victor Stoclet, sowie die bisherigen Functionäre des Revisionsausschusses wurden wiedergewählt.

Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahn-Gesellschaft. (Generalversammlung.) Am 30. April wurde unter Vorsitz des Präsidenten Emanuel A. Ziffer und im Beisein des landesfürstlichen Commissärs, k. k. Ministerialrathes Dr. Theodor Haberer, die 39. ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahn-Gesellschaft abgehalten. Bei derselben waren 37 Actionäre anwesend, welche 26.656 Actien mit 1307 Stimmen vertraten. Nach dem pro 1895 veröffentlichten Geschäftsberichte verbleibt nach Bestreitung der fünfpercentigen Actienzinsen, sowie der Amortisationsquote ein Ueberschuss von fl. 917.715 fl., daher um 122.324 fl. weniger als im Jahre 1894. Die Verminderung des Reingewinnes ist nach den Ausführungen des Geschäftsberichtes ausschliesslich auf die Abnahme des Agiogewinnes bei der in Gold geleisteten Annuität der rumänischen Regierung zurückzuführen. Während die vorigjährige Bilanz einen Valutengewinn von 348.750 fl. auswies, wird diesmal nur der Betrag von 298.129 fl. verzeichnet. Es ergab

sich daher ein Ausfall von 50.621 fl. Dagegen lieferten die Titres jener Localbahnen, welche hauptsächlich aus den Mitteln der Gesellschaft gebaut wurden, einen Ertrag von 226.726 fl., d. i. um 28.000 fl. mehr als im Vorjahre. Ferner stellt sich der Zinsensaldo von 75.761 fl. um 33.000 fl. höher als in der vorigen Bilanz. Die Steigerung bei diesen Posten hat den Ausfall beim Agiogewinne wettgemacht, und das Minus des Reingewinnes ergab sich nur deshalb, weil pro 1895 ein geringerer Vortrag zur Verfügung stand als pro 1894. In Betreff der Verwendung des Ueberschusses beantragte der Verwaltungsrath eine Superdividende von 3 fl. zu vertheilen, den Betrag von 61.886 fl. für die Gesammtentlohnung des Verwaltungsrathes zu verwenden und den Rest von 450.829 fl. auf neue Rechnung zu übertragen. Daran schloss sich eine längere Debatte, welche damit endete, dass die Anträge des Verwaltungsrathes angenommen wurden. Die bisherigen Functionäre des Revisionsausschusses, sowie die ausscheidenden Verwaltungsrathmitglieder L. M. Rate und Em. A. Ziffer wurden wiedergewählt. In der nach der Generalversammlung abgehaltenen Verwaltungsrathssitzung wurden Emanuel A. Ziffer zum Präsidenten und Valerius Ritter zum Vicepräsidenten, dann die beiden Vorgenannten und Sergius Fürst Radziwill zu Mitgliedern des Executivcomité wiedergewählt.

Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft. (Generalversammlung.) Am 30. April wurde unter Vorsitz des Vicepräsidenten Carl Ströhler und im Beisein des landesfürstlichen Commissärs, k. k. Hofrathes Ludwig Sauter, die achte ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft abgehalten. Bei derselben waren 11 Actionäre anwesend, welche 4650 Actien mit 930 Stimmen vertraten. Der pro 1895 veröffentlichte Geschäftsbericht macht zunächst Mittheilung über die auf Grund des Beschlusses der vorjährigen Generalversammlung auf 10 Jahre erfolgte Verpachtung des Betriebes der gesellschaftlichen Linien an die Eisenbahnbau- und Betriebsunternehmung Leo Arnoldi in Wien und die Festsetzung des Pachtschillings mit 68.900 fl. pro 1895 und mit jährlich 148.400 fl. ab 1. Jänner 1896, ferner von der zufolge des gleichen Generalversammlungsbeschlusses zum Zwecke des Baues der Linie Salzburg—Oberndorf—Lamprechtshausen, sowie zu sonstigen Zwecken mit staatlicher Genehmigung durchgeführten Erhöhung des Actiencapitals um 1,330.000 fl., endlich über die damit im Zusammenhange stehende Neueintheilung des Reservefonds und die Bildung eines Tilgungsfonds. Die Versammlung nahm den Geschäftsbericht und den Bericht des Revisionsausschusses zur Kenntniss und ertheilte dem Verwaltungsrathe das Absolutorium. Ueber Antrag des letzteren wurde beschlossen, von dem mit 129.490 fl. ausgewiesenen Reingewinne den Betrag von 116.280 fl als 5percent. Dividende auf die im Umlaufe befindlichen Actien zu vertheilen, 1000 fl. als Tantième für die Mitglieder des Verwaltungsrathes zu verwenden, 11.650 fl. als ½ percent. Superdividende an die Actionäre und Inhaber von Genussscheinen auszubezahlen und den Rest von 560 fl. auf neue Rechnung zu übertragen. Nachdem noch die Abänderung einiger Statutenbestimmungen beschlossen und die ausscheidenden Verwaltungsrathsmitglieder Ströhler und Kanitz, sowie die bisherigen Functionäre des Revisionsausschusses wiedergewählt worden waren, wurde die Generalversammlung geschlossen. In der darauf folgenden Verwaltungsrathssitzung wurden Eugen Landau zum Präsidenten und Carl Ströhler zum Vicepräsidenten wiedergewählt.

Erste Eisenbahnwagen-Leihgesellschaft. (Generalversammlung.) Am 30. April wurde unter Vorsitz des Präsidenten Dr. Eduard Freiherr von Sochor und im Beisein des des landesfürstlichen Commissärs, k. k. Ministerialrathes Dr. Josef Ritter von Küchler, die 24. ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Ersten Eisenbahnwagen-Leihgesellschaft abgehalten. Der Vorsitzende theilte mit, dass der Verwaltungsrath, um der sich stetig mehrenden Nachfrage der Bahnen nach Eisenbahnwagen entsprechen zu können, sich veranlasst gesehen habe, 500 neue Wagen für die Gesellschaft anzuschaffen, deren Vermiethung bereits vertragsmässig sichergestellt sei und deren Kosten in einem späteren Zeitpunkte ihre Bedeckung finden würden. Nach Entgegennahme des Revisionsberichtes wurde dem Verwaltungsrathe einstimmig das Absolutorium ertheilt. In derselben Weise gelangte der Antrag betreffs Verwendung des Reingewinnes zur Annahme. Von dem mit 348.101 fl. ausgewiesenen Reinerträgnisse wurden nämlich 254.976 fl., das ist 6 fl. 40 kr. per Actie oder 8 pCt., als Dividende zur Vertheilung gebracht, 35.000 fl. für Erweiterungen und Neuherstellungen verwendet und die nach den statutenmässigen Dotirungen verbleibenden 25.024 fl. auf neue Rechnung vorgetragen. Der bisherige Revisionsausschuss wurde wieder zur Function berufen.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des CVII. Stückes.) Das am 26. Mai herausgegebene CVII. Stück enthält unter

Nr. 2235: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Schlesien vom 21. Mai 1896, Z. 9438, betreffend das Verbot der Einfuhr von Schweinen aus dem Comitate Torontal in Ungarn nach Schlesien.

Nr. 2236: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Niederösterreich vom 22. Mai 1896, Z. 49.074, betreffend das Verbot der Einfuhr von Handels- (Futter-) Schweinen aus Schlesien nach Niederösterreich.

Nr. 2237: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Krain vom 20. Mai 1896, Z. 7784, betreffend das Verbot der Einfuhr von Schweinen aus mehreren Bezirken Steiermarks, sowie aus dem Bezirke Voloska des Küstenlandes nach Krain.

Nr. 2238: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 22. Mai 1896, Z. 83.892, betreffend das Verbot der Einfuhr von Schweinen aus dem politischen Bezirke Freistadt in Oberösterreich nach Böhmen.

Nr. 2239: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Salzburg vom 20. Mai 1896, Z. 5874, betreffend Beschränkungen der Einfuhr von Klauenthieren aus Ungarn.

— (Inhalt des CVIII. Stückes.) Das am 27. Mai herausgegebene CVIII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2240: Kundmachung der k. k. Landesregierung für die Bukowina vom 20. Mai 1896, Z. 8462, betreffend Beschränkungen in der Einfuhr von Klauenthieren aus Ungarn nach der Bukowina.

Nr. 2241: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 22. Mai 1896, Z. 84.447, betreffend das Verbot der Einfuhr von Schweinen aus dem königl. bayerischen Regierungsbezirke Nieder-Bayern nach Böhmen.

Nr. 2242: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Dalmatien vom 18. Mai 1896, Z. 13 182, betreffend die theilweise Gestattung der Ausfuhr von Klauenthieren aus einzelnen Bezirken Dalmatiens.

Nr. 2243: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Mähren vom 22. Mai 1896, Z. 19.409, betreffend die Beschränkung der Einfuhr von Schweinen und Schweinefleisch aus Galizien und Schlesien nach Mähren.

— (Inhalt des CIX. Stückes.) Das am 29. Mai herausgegebene CIX. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2244: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 26. Mai 1896, Z. 82.221, betreffend die Bestimmung der Städte Jungbunzlau und Kladno als Consumorte für geschlachtete Schweine aus Ungarn, Croatien-Slavonien, dem Occupationsgebiete, sowie aus Serbien.

Nr. 2245: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Krain vom 22. Mai 1896, Z. 7890, betreffend das Verbot der Einfuhr von Schweinen aus dem Comitate Požega und der Gemeinde Grossgorica in Croatien nach Krain.

Nr. 2246: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Kärnten vom 26. Mai 1896, Z. 6830, betreffend Abänderung der Kundmachung vom 19. Mai 1896, Z. 6321, hinsichtlich der Beschränkung der Einfuhr von lebenden Schweinen aus Krain nach Kärnten.

Nr. 2247: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 27. Mai 1896, Z. 85.710, betreffend das Verbot der Einfuhr von Schweinen aus ganz Niederösterreich und von Wiederkäuern aus mehreren Bezirken Niederösterreichs nach Böhmen.

Generalversammlungen.

2. Juni: Localbahn Asch-Rossbach.
3. „ Localbahn Reichenberg-Gablonz.
3. „ Kaschau-Oderberger Eisenbahn.
6. „ Kahlenberg-Eisenbahn (System Rigi).
8. „ Bukowinaer Localbahnen.
10. „ Betriebsgesellschaft der Orientalischen Bahnen.
11. „ Barcs-Pakraczer Eisenbahn.
16. „ Localbahn Fehring-Fürstenfeld.
16. „ Localbahn Fürstenfeld-Hartberg.
30. „ Oesterr. Nordwestbahn.
30. „ Süddnorddeutsche Verbindungsbahn.
30. „ Oesterr. Localeisenbahn-Gesellschaft.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.
K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Berichtigung eines Fahrpreises.

Der im Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 60 vom 30 Mai 1896 unter Nr. 395 publicirte Fahrpreis Wien (Nordbahnhof)—Nowcsielitza III. Classe hat statt fl. 13·92 richtig zu lauten: fl. **13·28.**

Wien, am 31. Mai 1896. [408]

Güterverkehr zwischen österreichischen Grenzstationen.

Einführung eines Tarifnachtrages.

Mit Giltigkeit vom 1. Juli 1896 tritt der Nachtrag II zum Tarife Theil II für den directen Güterverkehr zwischen österreichischen Grenzstationen in Kraft.

Dieser Nachtrag enthält ein neues alphabetisches Verzeichniss der Ausnahmetarife und Berichtigungen, bezw. Ergänzungen.

Exemplare desselben sind bei den betheiligten Verwaltungen zu beziehen.

Wien, am 1. Juni 1896. [409]

Die Direction der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
auch im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Eisenbahnverkehr via Pontafel—Udine—Cormons und umgekehrt. (Gestattung des Streckenzugsverfahrens.) Aus Anlass einer Parteibeschwerde hat das k. k. Finanzministerium mit Erlass vom 16. April 1896, Z. 11.902/948, in widerruflicher Weise gestattet, dass bei den Zollämtern Pontafel einerseits, dann Görz und Cormons andererseits das im Finanzministerial-Erlasse vom 2. Februar 1864, Z. 49.442, R.-G.-Bl. Nr. 8, normirte abgekürzte Streckenzugsverfahren auf die im directen Eisenbahnverkehre aus einem Theile des Zollgebietes in den anderen über italienisches Gebiet via Pontafel—Görz (Cormons) oder umgekehrt zur Beförderung gelangenden Sendungen angewendet werde.
[E.-M.-Z. 4544/I.]

Berlin-Stettin-Schlesischer Gütertarif. (Nachtrag II.) Am 1. Mai 1896 ist zum Berlin-Stettin-Schlesischen Gütertarif der Nachtrag II erschienen.

Hannover - Bayerischer Güterverkehr. (Anwendung des Ausnahmetarifes für Dachschiefer.) Der Ausnahmetarif für Dachschiefer im Hannover - Bayerischen Güterverkehr findet nicht nur für den Versandt nach Stationen der Preussischen Staatsbahnen, sondern auch nach den übrigen in die Gütertarifhefte 1 und 2 aufgenommenen Stationen Anwendung.

Im Verkehre mit den Stationen der Varge-Vegesacker und Warstein-Lippstadter Bahn sind der Frachtberechnung nach den Sätzen des Ausnahmetarifes die Gesammtentfernungen zu Grunde zu legen.

Für die Station Hoya ergeben sich die Frachtsätze durch Anstoss von 0·10 Mk. für 100 kg an die für Eystrup ermittelten Sätze.

Bau-Ausschreibung.

Auf der für Rechnung der Commission für Verkehrsanlagen in Wien herzustellenden Gürtellinie der Wiener Stadtbahn sind nachstehende Bauausführungen im Offertwege zu vergeben:

a) Die Ausführung der in der Haltestelle Josefstädterstrasse im Baulose 2 herzustellenden Unterbau- und Hochbauarbeiten,
b) die Ausführung der in der Haltestelle Alserstrasse im Baulose 2 herzustellenden Unterbau- und Hochbauarbeiten,
c) die Ausführung der in der Haltestelle Währingerstrasse im Baulose 4 herzustellenden Unterbau- und Hochbauarbeiten.

Die Bauvergebung erfolgt theils gegen Pauschalpreise, theils auf Nachmass um Einheitspreise.

Die annäherungsweisen Kosten betragen: ad a) 222.557 fl., ad b) 285.958 fl. und ad c) 286.271 fl.

Die näheren Bestimmungen für die Einbringung der Angebote, die Formulare hiefür, die Preislisten, die Baubeschreibung, die Detailkostenberechnung, die Tabelle der Percentsätze, die Bedingnisse, die Pläne u. s. w. sind bei der k. k. Baudirection für die Wiener Stadtbahn (VII., Mariahilferstrasse Nr. 126) oder bei der k. k. Bauleitung der Wiener Stadtbahn, Section Gürtellinie (XV., Neubaugürtel Nr. 34) einzusehen, bezw. zu kaufen.

Die bezüglichen Angebote sind versiegelt spätestens am 16. Juni 1896, 12 Uhr Mittags, bei der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen (XV. Bezirk, Administrationsgebäude) einzureichen.

Zur Danachachtung wird ausdrücklich hervorgehoben, dass nur jene Bauwerber bei der Bauvergebung auf eine Berücksichtigung ihres Angebotes zählen können, welche in einer alle Zweifel ausschliessenden Weise ihre finanzielle und technische Leistungsfähigkeit bezüglich der Durchführung der von ihnen zu übernehmenden Aufgabe darzuthun vermögen.

Angebote, bei welchen eine der als Bestandtheile derselben bezeichneten Beilagen von dem Aussteller des Angebotes nicht unterschrieben wurde oder deren Einbringung vor Erlag des für die Haltestelle Josefstädterstrasse fl. 11.000, für die Haltestelle Alserstrasse fl. 14.000, dann für die Haltestelle Währingerstrasse fl. 14.000 betragenden Vadiums erfolgte, ferner solche Angebote, in denen eine gänzliche oder theilweise Aenderung der Vergebungsgrundlagen angestrebt wird, werden als nicht eingebracht angesehen.

Wien, im Mai 1896.

K. k. Baudirection für die Wiener Stadtbahn.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

Die

sechzehnte ordentliche Generalversammlung

der

Oesterreichischen Local-Eisenbahn-Gesellschaft

findet am **30. Juni 1896, 3 Uhr Nachmittags, in Wien, I. Mölkerbastei Nr. 5, I. Stock,** statt.

Gegenstände der Verhandlung:

1. Geschäftsbericht.
2. Vorlage des Rechnungsabschlusses.
3. Bestimmungen über die Verwendung des Reingewinnes.
4. Neuwahl des Verwaltungsausschusses.
5. Beschlussfassung über die Liquidation der Gesellschaft (cfr. § 43 der Statuten).
6. Ermächtigung des Verwaltungsausschusses, beziehungsweise des Directionsrathes, eventuell der Liquidatoren, nach Eintritt der erforderlichen Voraussetzungen eine weitere Hinauszahlung an die Certificatbesitzer zu bewirken.

Jene P. T. Actionäre, welche an dieser Generalversammlung theilzunehmen wünschen, werden eingeladen, ihre Actien (Emission 1894) spätestens am 25. Juni d. J. (cfr. § 28 der Statuten) bei der

Unionbank in Wien

gegen Empfangnahme der Legitimationskarte zu hinterlegen.

Wien, den 2. Juni 1896.

Oesterreichische Local-Eisenbahn-Gesellschaft.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
1041	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Eisenbahn-Fahrzeuge, auf eigenen Rädern laufende (Personen- und Güterwagen)	M o e h h e r n Station der königl. Eisenbahn-Direction Breslau	Zimony (Semlin) transito, Station der königl. Ungar. Staatseisenbahnen	Einhaltung der Bestimmungen des Tarifes für den Güterverkehr von Deutschland nach Zimony transito, giltig vom 1. November 1895.	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1896	Tarif für den Güterverkehr von Deutschland nach Zimony transito vom 1. November 1895	Dermalen bestehen keine directen Frachtsätze	Bei Personenwagen . . . . . 129·57 „ Güterwagen, einzeln, auf eigenen Rädern rollend . 96·60 „ „ mit einem Wagenobergestell beladen . 136·05 „ „ mit zwei Wagenobergestellen „ . 175·50 „ „ mit einem Eisenbahn-Fahrzeug „ . 142·78 „ „ mit zwei Eisenbahn-Fahrzeugen „ . 182·23	in Franken Gold per Wagenachse	Im Kartirungswege		
1042	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Papier der Pos. P—1 der Güterclassification des Tarif-Theiles I als Frachtgut	W e l s	Wien I (K.E.B.)	Bei Aufgabe von bezw. Frachtzahlung für mindestens a) 5.000 kg b) 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1896	Localtarif	a) 76 kr. ö. W. b) 72 kr. ö. W.	a) 64 kr. ö. W. b) 62 kr. ö. W.	a) 12 kr. ö. W. b) 10 kr. ö. W.	Im Kartirungswege		
1043	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Ziegel, u. zw.: Mauer- und Dachziegel (Pfann-) Backsteine, sämmtlich aus Lehm (gewöhnlichen Thon), aus der Pos. Z—1 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Pilsen (K.F.J.B.) Tuschkau-Kosolup	E g e r	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1896	Localtarif	15 kr. 14 kr.	12 kr.	3 kr. 2 kr.	Im Kartirungswege		

1044	Aussig-Teplitzer Eisenbahn	Der „Kuttowitzer Kohlengewerkschaft, Teplitz“ wird zur Neuanlage eines Schachtes nächst der Station Schwaz-Kuttowitz für den Bezug von circa 250 Tonnen Maschinentheilen und circa 450 Tonnen sonstiger Baumaterialien rücksichtlich der in Frage kommenden Strecken der Aussig-Teplitzer Eisenbahn die Frachtbegünstigung des Ausnahmetarifes XV des Localgütertarifes vom 1. Februar 1894 mit der Abänderung zugestanden, dass von der Mindestentfernung von 40 Kilometer abgesehen wird. Der Minimalfrachtsatz hat in allen Fällen vier Kreuzer pro 100 Kilogramm zu betragen. Das Zugeständniss gilt bis zur Vollendung der erwähnten Neuanlage, längstens bis Ende December 1896.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
									in Pfennig					
1045	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Güter des Ausnahmetarifes 2 (Stückgüter in Wagenladungen), bezw. der Wagenladungsclassen C1 und C2 der Tarifhefte 1 und 2 des Sächsisch-Oesterreichischen Eisenbahnverbandes	Chemnitz	Wien (Lagerhaus, Praterquai)	Bei Frachtzahlung für mindestens 5000 kg für jeden Frachtbrief und Wagen. Im Uebrigen gelten die allgemeinen Bestimmungen des Ausnahmetarifes 2a und b, bezw. der Wagenladungsclassen C1 und C2	Vom 10. Juni 1896 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende December 1896	Sächsisch-Oesterreichischer Eisenbahnverband, Tarif Theil II, Heft 1 und 2	433	397	36	Im Kartirungswege		
				Dresden-Altstadt					380	344	36			
				Dresden-Friedrichstadt					384	348	36			
				Dresden-Neustadt (Leipz. u. Schles. Bhf.)					385	349	36			
				Leipzig-Berl. Bhf.					462	425	37			
				Leipzig-Bayer. Bhf.					462	425	37			
				Leipzig-Thür. Bhf.					462	425	37			
				Leipzig-Dresd. Bhf.					462	425	37			
				Leipzig-Eilenb. Bhf.					462	425	37			
				Stötteritz					462	425	37			
				Chemnitz	Wien (Donauquaibahnhof)	5000 kg			447	411	36			
				Dresden-Altstadt					394	358	36			
				Dresden-Friedrichstadt					398	362	36			
				Dresden-Neustadt (Leipz. u. Schles. Bhf.)					399	363	36			
				Leipzig-Berl. Bhf.					476	439	37			
				Leipzig-Bayer. Bhf.					476	439	37			
				Leipzig-Thür. Bhf.					476	439	37			
				Leipzig-Dresd. Bhf.					476	439	37			
				Leipzig-Eilenb. Bhf.					476	439	37			
				Stötteritz					476	439	37			
				Chemnitz	Wien (Lagerhaus, Praterquai)	10,000 kg			395	349	46			
				Dresden-Altstadt					347	301	46			
				Dresden-Friedrichstadt					351	305	46			
				Dresden-Neustadt (Leipz. u. Schles. Bhf.)					352	306	46			
				Leipzig-Berl. Bhf.					421	374	47			
				Leipzig-Bayer. Bhf.					421	374	47			
				Leipzig-Thür. Bhf.					421	374	47			
				Leipzig-Dresd. Bhf.					421	374	47			
				Leipzig-Eilenb. Bhf.					421	374	47			
				Stötteritz					421	374	47			
				Chemnitz	Wien (Donauquaibahnhof)	10,000 kg			405	359	46			
				Dresden-Altstadt					357	311	46			
				Dresden-Friedrichstadt					361	315	46			
				Dresden-Neustadt (Leipz. u. Schles. Bhf.)					362	316	46			
				Leipzig-Berl. Bhf.					431	384	47			
				Leipzig-Bayer. Bhf.					431	384	47			
				Leipzig-Thür. Bhf.					431	384	47			
				Leipzig-Dresd. Bhf.					431	384	47			
				Leipzig-Eilenb. Bhf.					431	384	47			
				Stötteritz					431	384	47			
				oder vice versa										

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
1046	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Chamottesteine, Chamotteziegel, Chamottemörtel	Halbstadt	Krompach	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Aufrechthaltung der für Güter der Classe C allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarife der betheiligten Verwaltungen	Besteht kein directer Frachtsatz	86·9 kr.		Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
1047	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Gasretorten, cylindrische, aus Chamotte, sowie Chamotterohre und Chamottemuffeln	Halbstadt	Bubna (St.E.G.) loco	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarif	48·4 kr.	39·1 kr.	9·3 kr.	Im Kartirungswege		
1048	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Braunkohle	Gaya		Aufgabe in vollen Wagenladungen. Aufrechthaltung der für Kohle allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarif	kr.	kr.	kr.	Im Kartirungswege		
					Vlarapass				33·7	25	8·7			
					Bilnitz-Brumov				32·7	25	7·7			
					Aujezd-Luhatschowitz				24·2	18·2	6			
					Ung.-Brod				23·1	17·3	5·8			
1049	Oesterr. Nordwestbahn	Südnorddeutschen Verbindungsbahn	Unbeladene Fahrzeuge der Serien I und II des gemeinsamen Tarifes, Theil I, Abschnitt C—X, welche in gedeckt gebauten Eisenbahnwagen durch die Seitenthüren a) verladen b) nicht verladen werden können	In sämmtlichen Relationen des Localverkehres der Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn		Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung ad a) für das von 10 zu 10 kg aufgerundete wirkliche Gewicht der Sendung; ad b) für das von 10 zu 10 kg aufgerundete wirkliche Gewicht, mindestens aber für 1200 kg per Sendung. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1896	Localtarif vom 1. August 1888 sammt Nachträgen		a) Frachtsätze für sperrige Güter b) Frachtsätze der Normalclasse I		Im Kartirungswege		
1050	Oesterr. Nordwestbahn	Südnorddeutschen Verbindungsbahn	Steine der Classe C	Skutsch	Pardubitz	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Das Auf- und Abladen muss auf Kosten und durch Arbeiter der Partei in der hiefür jeweilig festgesetzten Frist erfolgen	Bis auf Widerruf, jedoch längstens bis Ende December 1896	Localtarif	13·9 kr.	8 kr.	5·9 kr.	Im Kartirungswege		Die Steine müssen zur Strassenpflasterung in Pardubitz bestimmt sein. In den bezüglichen Frachtbriefen muss das Bürgermeisteramt in Pardubitz als Aufgeber und alleiniger Empfänger erscheinen

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 63. **Wien, 6. Juni 1896.** **IX. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Verlängerung der Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine mit elektrischer Kraft zu betreibende Zahnradbahn von Heiligenblut zum Glocknerhaus und Erweiterung dieser Bewilligung auf eine Abzweigung in das Leiterthal zur Salmhütte und Adlersruhe.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat die dem Civilingenieur Theodor Schenkl in Graz mit dem Erlasse des k. k. Handelsministeriums vom 26. April 1895, Z. 15.242 (Verordnungs-Blatt Nr. 56 vom 14. Mai 1895), ertheilte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine schmalspurige, mit elektrischer Kraft zu betreibende Zahnradbahn von Heiligenblut zum Glocknerhaus auf weitere sechs Monate verlängert und auf eine Abzweigung in das Leiterthal zur Salmhütte und Adlersruhe ausgedehnt.

Wien, am 16. Mai 1896. Z. 3713/I.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn mit Dampf- oder elektrischem Betriebe von der Station Weiz der Localbahn Gleisdorf-Weiz zur Station Steinhaus der Südbahnlinie Wien—Graz mit einer Abzweigung von Anger nach Pöllau.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem Stadtbaumeister Andrea Franz in Graz die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine schmalspurige Localbahn mit Dampf- oder elektrischem Betriebe von der Station Weiz der Localbahn Gleisdorf-Weiz über Anger, Birkfeld, Ratten und Rattenegg zur Station Steinhaus der Südbahnlinie Wien—Graz mit einer Abzweigung von Anger über Stubenberg und Kaindorf nach Pöllau im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Wien, am 28. Mai 1896. Z. 3858/I.

Oesterreichs Elbe- und Moldauverkehr im Jahre 1895.

I.

Der Schiffahrts- und Güterverkehr auf der österreichischen Elbestrecke von Melnik bis zur österreichisch-deutschen Grenze und in den Häfen und Umschlagsplätzen dieser Stromstrecke, wie auf der Moldau nahm im Jahre 1895 nach den vom technischen Departement der Statthalterei in Prag verfassten Ausweise folgende Gestaltung:

Im Auslandsverkehre sind in den österreichischen Elbe- und Moldauhäfen insgesammt 2495 (— 56) beladene Schiffe mit zusammen 3,332.678 (— 217.167) q Ladung angekommen. Diese vertheilen sich im Einzelnen folgendermassen: Moldauhäfen 125 Schiffe mit 105.349 q, Leitmeritz 6 Schiffe mit 880 q, Aussig 527 Schiffe mit 660.818 q, Schönpriesen 173 Schiffe mit 313.018 q, Rosawitz 47 Schiffe mit 103.192 q, Tetschen-Bodenbach 538 Schiffe mit 420.457 q, Laube 1079 Schiffe mit 1,728.964 q.

Im Thalverkehre sind beladen nach dem Auslande abgegangen insgesammt 8231 (— 623) Schiffe mit 22,146.010 (— 4,349.110) q Ladung. Hievon entfallen auf: die Moldauhäfen oberhalb Melnik 213 Schiffe mit 215.334 q, auf Melnik 3 Schiffe mit 4345 q, auf Unter-Beřkowitz 6 Schiffe mit 7060 q, auf Wegstädtl 10 Schiffe mit 28.882 q, auf Raudnitz 27 Schiffe mit 48.100 q, auf Křeschitz 2 Schiffe mit 1500 q, auf Leitmeritz 109 Schiffe mit 143.717 q, auf Lobositz 88 Schiffe mit 77.100 q, auf Lichtowitz 17 Schiffe mit 1050 q, auf Praskowitz-Libochowan 53 Schiffe mit 80.765 q, auf Zirkowitz-Salesl-Sebusein-Wannow 2 Schiffe mit 320 q, auf Aussig 5631 Schiffe mit 16,311.382 q, auf Schönpriesen 155 Schiffe mit 546.879 q, auf Nestomitz 132 Schiffe mit 482.414 q, auf Grosspriesen 4 Schiffe mit 12.489 q, auf Pömmerle 3 Schiffe mit 830 q, auf Pschüra 6 Schiffe mit 7038 q, auf Nieder-Welhotten 4 Schiffe mit 16.250 q, auf Topkowitz 27 Schiffe mit 86.883 q, auf Jakuben 45 Schiffe mit 105.777 q, auf Kartitz 16 Schiffe mit 34.356 q, auf Rosawitz 938 Schiffe mit 2,557.080 q, auf Tetschen-Bodenbach 243 Schiffe mit 58.871 q, auf Laube 467 Schiffe mit 1,306.168 q und auf Niedergrund 30 Schiffe mit 9420 q.

Im Grenzverkehre passirten Schandau zu Berg 1669 Personendampfer, 108 Eil- und Frachtdampfer, 7579 Segel- und Schleppschiffe (einschliesslich der unbeladenen Schiffe), 308 Raddampfer und 862 Kettendampfer; zu Thal 1669 Personendampfer, 107 Eil- und Frachtdampfer, 7752 Segel- und Güterschiffe, 306 Raddampfer, 862 Kettendampfer und 1986 Flösse. Der Gesammtgüterverkehr betrug zu Berg 3,229.980 q, zu Thal 22,121.290 q Schiffsgüter, 442.751 Festmeter Flossholz und 1760 q Flossladung.

Im Inlandsverkehre kamen bergwärts an und wurden ausgeladen 199 (— 63) Schiffe mit zusammen 112.555 (— 121.950) q, und zwar: in den Moldauhäfen 69 Schiffe mit 41.000 q Ladung, darunter 46 Schiffe mit 26.000 q aus Unter-Beřkowitz, 15 Schiffe mit 10.000 q aus Wegstädtl, 8 Schiffe mit 5200 q aus Tetschen; in Šopka (Čertovka) 54 Schiffe mit 10.100 q aus Unter-Beřkowitz; in Unter-Beřkowitz 52 Schiffe mit 40.700 q, darunter 31 Schiffe mit 24.700 q aus Liboch und 21 Schiffe mit 16.000 q aus Ober-Podčap; in Raudnitz 4 Schiffe mit 3800 q aus Launken; in Židowitz 7 Schiffe mit 6000 q aus Křeschitz; von Launken bis Křeschitz 10 Schiffe mit 8460 q aus Leitmeritz; in Křeschitz 1 Schiff mit 500 q aus Tetschen; in Leitmeritz 1 Schiff mit 145 q aus Tetschen und in Prosmik 1 Schiff mit 1650 q aus Aussig.

Zu Thal kamen im Inlandverkehre an und wurden ausgeladen 326 (— 325) Schiffe mit 223.732 (— 265.049) q, und zwar: in Melnik 6 Schiffe mit 11.800 q von der Moldau; in Unter-Beřkowitz 271 Schiffe mit 81.100 q, darunter 146 Schiffe mit 58.100 q von der Moldau, 125 Schiffe mit 23.000 q aus Šopka (Čertovka); in Liboch 11 Schiffe mit 7500 q aus Unter-Beřkowitz; in Ober-Podčap 14 Schiffe mit 12.400 q aus Unter-Beřkowitz; in Wegstädtl 35 Schiffe mit 27.000 q von der Moldau; in Launken 4 Schiffe mit 3400 q aus Raudnitz; in Křeschitz 12 Schiffe mit 5400 q, darunter 7 Schiffe mit 1400 q aus den Moldauhäfen, 5 Schiffe mit 4000 q aus Židowitz; in Aussig 24 Schiffe mit 25.799 q, und zwar: aus den Moldauhäfen 20 Schiffe mit 17.560 q, aus Leitmeritz 1 Schiff mit 1781 q und aus Klein-Czernosek 3 Schiffe mit 6458 q; in Wolfschlinge 1 Schiff mit 1440 q aus Klein-Czernosek; in Nestomitz 1 Schiff mit 1330 q aus Leitmeritz; in Klein-Priesen 1 Schiff mit 350 q aus Leitmeritz; in Rongstock 1 Schiff mit 1085 q aus Leitmeritz; in Tichlowitz 1 Schiff mit 2695 q aus Leitmeritz; in Politz 2 Schiffe mit 1307 q, darunter 1 mit 980 q aus Leitmeritz und 1 mit 327 q aus Raudnitz; in Tetschen 37 Schiffe mit 36.503 q, und zwar: aus der Moldau 14 Schiffe mit 13.750 q, aus Melnik 1 Schiff mit 1000 q, aus Leitmeritz 20 Schiffe mit 20.535 q, aus Wilsdorf 2 Schiffe mit 1218 q; endlich in Herrnskretschen 7 Schiffe mit 4613 q, davon 4 Schiffe mit 2313 q aus Nestomitz, 3 Schiffe mit 2310 q aus Krochwitz.

Eingeladen wurden und sind zu Thal abgegangen im Ganzen 326 (— 325) Schiffe mit 223.732 (— 265.049) q. Davon in den Moldauhäfen: 228 Schiffe mit 129.610 q, und zwar: 6 Schiffe mit 11.800 q nach Melnik, 146 Schiffe mit 58.100 q nach Unter-Beřkowitz; 35 Schiffe mit 27.000 q nach Wegstädtl, 7 Schiffe mit 1400 q nach Křeschitz, 20 Schiffe mit 17.560 q nach Aussig, 14 Schiffe mit 13.750 q nach Tetschen; in Melnik 1 Schiff mit 1000 q nach Tetschen; in Šopka (Čertovka) 125 Schiffe mit 23.000 q nach Unter-Beřkowitz; in Unter-Beřkowitz 25 Schiffe mit 19.900 q, davon 11 Schiffe mit 7500 q nach Ober-Podčap, 14 Schiffe mit 12.400 q nach Liboch; in Raudnitz 5 Schiffe mit 3727 q, davon 4 Schiffe mit 3400 q nach Launken, 1 Schiff mit 327 q nach Politz; in Židowitz 5 Schiffe mit 4000 q nach Křeschitz; in Leitmeritz 26 Schiffe mit 28.756 q, und zwar: nach Aussig 1 Schiff mit 1781 q, nach Nestomitz 1 Schiff mit 1330 q, nach Klein-Priesen 1 Schiff mit 350 q, nach Rongstock 1 Schiff mit 1085 q, nach Tichlowitz 1 Schiff mit 2695 q, nach Politz 1 Schiff mit 980 q und nach Tetschen 20 Schiffe mit 20.535 q; in Klein-Czernosek 2 Schiffe mit 7898 q, und zwar: 1 mit 6458 q nach Aussig und 1 mit 1440 q nach Wolfschlinge; in Nestomitz 4 Schiffe mit 2313 q nach Herrnskretschen; in Krochwitz 3 Schiffe mit 2310 q nach Herrnskretschen und in Wilsdorf 2 Schiffe mit 1218 q nach Tetschen.

Eingeladen und zu Berg abgegangen sind im Inlandsverkehre zusammen 199 (— 63) Schiffe mit 112.555 (— 121.950) q, darunter von Unter-Beřkowitz 100 Schiffe mit 36.100 q, und zwar: nach den Moldauhäfen 46 Schiffe mit 26.000 q und nach Šopka (Čertovka) 54 Schiffe mit 10.100 q; von Liboch nach Unter-Beřkowitz 31 Schiffe mit 24.700 q; von Ober-Podčap 21 Schiffe mit 16.000 q nach Unter-Beřkowitz; von Wegstädtl 15 Schiffe mit 10.000 q nach den oberen Moldauhäfen; von Launken 4 Schiffe mit 3800 q nach Raudnitz; von Křeschitz 7 Schiffe mit 6000 q nach Židowitz; von Leitmeritz 10 Schiffe mit 8460 q nach der Stromstrecke Launken—Raudnitz; von Aussig 1 Schiff mit 1650 q nach Prosmik; von Tetschen 10 Schiffe mit 5845 q, und zwar: nach den Moldauhäfen 8 Schiffe mit 5200 q, nach Křeschitz 1 Schiff mit 500 q, nach Leitmeritz 1 Schiff mit 145 q.

Eine summarische Uebersicht des ganzen Verkehres gibt folgendes Bild:

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Einführung je eines Nachtrages V zum Localgütertarife, Theil II, Heft 2 und 3, giltig vom 1. Jänner 1896.

Mit Giltigkeit vom 1. Juli 1896, bezw. insofern Erhöhungen oder Erschwerungen eintreten, mit Giltigkeit vom 16. Juli 1896, bezw. vom Tage der Eröffnung der Theilstrecke der Ybbsthalbahn Waidhofen a. d. Ybbs—Gross-Hollenstein gelangt zum Localgütertarife, Theil II, Heft 2 und 3, giltig vom 1. Jänner 1896, je ein Nachtrag V zur Einführung.

Diese Nachträge enthalten:

1. Aenderungen und Ergänzungen.
2. Tarif und Kilometerzeiger der Localbahn Waidhofen a. d. Ybbs—Gross-Hollenstein.
3. Aufhebung des Tarifes der Localbahn Lemberg-Kleparów—Janów und Einführung eines neuen Tarifes für die genannte Localbahn.

Exemplare der besagten Nachträge sind bei der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen zum Preise von je 10 kr. per Stück erhältlich.

Wien, am 2. Juni 1896. [410]

Französisch - Belgisch - Deutsch - Oesterreichisch-Ungarisch - Rumänisch - Serbisch - Bulgarisch-Orientalischer Personen- und Gepäcksverkehr über Herbesthal—Köln—Aschaffenburg.

Einführung eines neuen Tarifes.

Mit Bezug auf die Verlautbarung im Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 50 vom 5. Mai 1896 wird bekannt gegeben, dass der neue Tarif Theil II, Heft E, für den obgenannten Verkehr mit 15. Juni 1896 in Kraft tritt.

Der gleichnamige Tarif Theil II, Heft F, vom 1. April 1892 wird ab dem genannten Tage aufgehoben.

Wien, am 2. Juni 1896. [411]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Rheinisch - Westphälisch - Oesterreichisch - Ungarischer Eisenbahnverband.

Nachtrag II zum Tarife Theil II, Heft 4.

Zu dem vom 1. December 1893 giltigen Gütertarife Theil II, Heft 4, des obenbezeichneten Eisenbahnverbandes tritt am 1. Juli 1896 der Nachtrag II in Kraft, welcher nebst Aenderungen und Ergänzungen des Haupttarifes, bezw. des Nachtrages I auch neue Ausnahmetarife für Pflaumen, Eisen, feuerfeste Ziegel, Glaswaaren und Benzin, ferner directe Frachtsätze für den Verkehr mit den deutschen Stationen Altenbeken, Anröchte, Belecke, Erwitte, Halle in Westph., Hersfeld, Lippstadt, Osnabrück (Eilgutabfert. und Hannov. Bhf.), Paderborn, Sassendorf, Soest und Warstein enthält.

Die im Tarife für den Ungarisch-Deutschen Holz- und Borkeverkehr vom 1. Februar 1894, ferner in den Tarifen Theil II, Heft 3, und Theil II, Heft 4, des Westdeutsch - Oesterreichisch - Ungarischen Eisenbahnverbandes vorgesehenen Frachtsätze für den Verkehr mit den vorbezeichneten Stationen werden mit 1. Juli 1896 aufgehoben.

Sofern durch den Eingangs bezeichneten Tarifnachtrag Tariferhöhungen oder Verkehrsbeschränkungen eintreten, bleiben die bisherigen Frachtsätze noch bis 15. August 1896 in Kraft.

Exemplare des Tarifnachtrages sind bei den betheiligten Endbahnen und Stationen zum Preise von 30 kr. oder 45 Pfg. für das Stück erhältlich.

Wien, am 2. Juni 1896. [412]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Güterverkehr Illowo loco und transito mit Galizien, der Bukowina und Rumänien über Warschau—Granica.

Einführung eines Tarifnachtrages.

Mit 1. Juli 1896 tritt zu dem vom 20. December 1892 a. St./1. Jänner 1893 n. St. giltigen Tarife für den Güterverkehr Illowo loco und transito mit Galizien, der Bukowina und Rumänien über Warschau—Granica der Nachtrag V, enthaltend neuberechnete Frachtsätze für Stationen der kgl. Rumänischen Staatsbahnen, in Kraft.

Wien, am 2. Juni 1896. [413]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Sächsisch-Oesterreichischer Eisenbahnverband.

Frachtsätze des Ausnahmetarifes 4 im Verkehre mit Reichenberg.

Die im Nachtrag VI vom 1. Mai 1896 zum Tarifheft 5 auf Seite 7 enthaltenen Frachtsätze des Ausnahmetarifes 4 a) und b) (Stückgüter in Wagenladungen) für Teplitz finden sowohl im Verkehr mit Reichenberg (Sächs. Staatsb.) als auch mit Reichenberg (S.N.D.V.B.) Anwendung.

Wien, am 3. Juni 1896. [414]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Rheinisch-Westphälisch-Bayerischer Gütertarif vom 1. Jänner 1891, Heft 3. (Anwendung gekürzter Entfernungen im Verkehre mit Gemünden.) Die im Nachtrag II zum Rechtsrheinisch-Hessischen Gütertarif auf Seite 14 enthaltenen gekürzten Entfernungen für verschiedene Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirkes Elberfeld im Verkehre mit Gemünden kommen mit sofortiger Giltigkeit auch im Verkehre mit der gleichnamigen bayerischen Station zur Anwendung.

Ausnahmetarif für Getreide etc. ab Regensburg Donaulände trs. nach Lindau trs. und der Schweiz, giltig vom 1. September 1890. (Aufhebung von Frachtsätzen.) Mit Wirksamkeit vom 15. August treten die sämmtlichen Frachtsätze im Verkehr mit der Schweizerischen Centralbahn, Emmenthalbahn, Neuenburger Jurabahn und Jura-Simplonbahn ohne Ersatz ausser Kraft.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg	per 100 kg			
1051	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Schwefelsäure	Petrowitz	Angern	Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarif	70·2 kr.	60·6 kr.	9·6 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens 2 Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	
1052	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Mehl und Kleie aus Pos. M—4 der Güterclassification des Tarifes, Theil I	Bielitz	Chahówka Jeleśnia Jordanów Limanowa Maków Mszana dolna Sucha Tymbark Zaryte	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 Kilogramm per Frachtbrief und Wagen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1896	Ost-Nordwest-Oesterr. Eisenbahnverband (Tarifheft 4, giltig vom 1. Juni 1893)	Bestehen keine directen Frachtsätze	kr. 28 14 26 40 22 32 21 38 30		Im Kartirungswege		
1053	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Südbahn-Gesellschaft	Korksteine	Mödling	Bregenz trs. Buchs trs. Lindau trs. St. Margrethen transit	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 Kilogramm per Wagen und Frachtbrief und Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen des Oesterr.-Ungarisch-Schweizerischen Eisenbahnverbandes	Vom 10. Juni 1896 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1896	Localtarife		Cts. 209 209 209 213		Im Kartirungswege		
1054	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Holz des Ausnahmetarifes 6 a des nebenbezeichneten Tarifes	Lochowitz	sächsischen Verbandsstationen ausnahmlich Mosel und Remse	Einhaltung der für den Ausnahmetarif 6 a bestehenden Bestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1896	Tarif-Theil II, Heft 1, des Sächsisch-Westösterr.-Ungarischen Eisenbahnverbandes vom 1. Juni 1892	Ausser für Mosel und Remse bestehen keine directen Frachtsätze	Die für Jinec-Cenkan bestehenden Frachtsätze des Ausnahmetarifes 6 a		Im Kartirungswege		
1055	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Mahlproducte und Mehl aus Getreide und Hülsenfrüchten der Pos. M—4 der Güterclassification des Tarif-Theiles I bei Aufgabe als Frachtgut	Innsbruck	Imst mit der Bestimmung für den pol. Bezirk Reutte	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1896	Localtarif	19 kr. ö. W.	16 kr. ö. W.	3 kr. ö. W.	Im Kartirungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
1056	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Eiseuschlacken und Schwefelkiese, abgeröstet, zum Hochofenbetriebe (siehe Nomenclatur des Ausnahmetarifes Nr. 59 im Theil II, Heft 1 vom 1. Jänner 1896 des Tarifes für den Ostdeutsch-Oesterreichischen Eisenbahnverband	Siehe nachstehende Tabelle		Aufgabe mit directen Frachtbriefen und Beachtung der für den Ausnahmetarif Nr. 59 des Theiles II, Heft 1 vom 1. Jänner 1896 im Tarife für den Ostdeutsch-Oesterreichischen Eisenbahnverband geltenden Bestimmungen	Vom 10. Juni 1896 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1896	Theil II, Heft 1 vom 1. Jänner 1896 des Tarifes für den Ostdeutsch-Oesterreichischen Eisenbahnverband	Bestehen keine directen Frachtsätze	Siehe nachstehende Tabelle		Im Kartirungswege		

Von den Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen	Nach den Stationen der Preussischen Staatsbahnen (Directionsbezirk Kattowitz)										
	Beuthen O.S.E.	Bobreck	Borsigwerk	Gleiwitz	Königshütte i. Obschl.	Laurahütte	Ludwigsglück	Morgenroth	Schwientochlowitz	Tarnowitz	Zabrze
	Frachtsätze für 100 kg in Pfennig										
Chrast	117	117	116	114	118	119	116	117	117	116	116
Radnitz	118	118	117	115	119	120	117	118	118	117	117

Abänderung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Angabe der Abänderung und Bezeichnung des Zeitpunktes derselben	Bemerkungen
21	Nr. 2 vom 9. Jänner 1896	79	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen Namens der betheiligten Verwaltungen		Güter aller Art	den Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen: Smichow, Prag k.k.St.B., und den Stationen der a. p. Buschtěhrader Eisenbahn: Prag Bubna, Prag Sandtbor, Prag Smichow (oder umgekehrt)	Genf transit	Die Giltigkeit der Frachtsätze wird bis zum 31. Juli 1896 verlängert	
22	Nr. 149 vom 24. December 1895	2500	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Kaiser Ferdinands-Nordbahn Oesterr. Nordwestbahn Kaschau-Oderberger Bahn	Möbel aus gebogenem Holze etc.	Bielitz Ernsdorf Stauding Teschen	Bodenbach St.E.G. trs. oder Tetschen Oe.N.W.B. trs.	Vom dritten Tage nach erfolgter Publication finden die Frachtsätze der Ziffer 9 auch im Rückvergütungswege unter den für die Frachtsätze der Ziffer 11 festgesetzten Bedingungen Anwendung	

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

Verkehrsrichtung	Elbestrecke	Länge in Kilometer	Anzahl der Schiffe	Summe der Ladung in Tonnen	Tonnen-kilometer	Tonnen per ein Kilometer	Mittlerer Weg einer Tonne in Kilometer	Mittlere Ladung eines Schiffes in Tonnen	Tonnen-kilometer per Schiff
Auslandverkehr									
zu Berg	Melnik-Aussig	71	131	10.623	750.266	10.567	70·6	81·8	5727
	Aussig-Grenze	38	2.495	333.268	6,106.590	160.701	18·3	133·5	2447
	Melnik-Grenze	109	2.495	333.268	6,856.856	62.907	20·6	133·5	2748
zu Thal	Melnik-Aussig	71	520	60.817	2,640.391	37.188	40·1	116·9	5075
	Aussig-Grenze	38	8.231	2,214.601	73,700.976	1,939.499	33·2	269·0	8954
	Melnik-Grenze	109	8.231	2,214.601	76,341.367	700.379	34·4	269·0	9274
Inlandverkehr									
zu Berg	Melnik-Aussig	71	199	11.255	106.904	1.505	9·5	57·5	537
	Aussig-Grenze	38	10	584	14.612	384	25·0	58·4	1461
	Melnik-Grenze	109	199	11.255	121.516	1.115	10·8	57·5	610
zu Thal	Melnik-Aussig	71	317	21.789	405.868	5.716	18·6	68·7	1280
	Aussig-Grenze	38	50	4.789	108.622	2.854	22·7	95·8	2172
	Melnik-Grenze	109	326	22.373	514.490	4.720	22·5	68·6	1578
Gesammtverkehr									
zu Berg	Melnik-Aussig	71	330	21.880	857.170	12.072	39·1	66·3	2597
	Aussig-Grenze	38	2.505	333.852	6,121.202	161.084	18·3	133·2	2443
	Melnik-Grenze	109	2.694	344.523	6,978.372	64.021	20·2	128·1	2590
zu Thal	Melnik-Aussig	71	837	82.606	3,046.259	42.905	36·8	98·7	3639
	Aussig-Grenze	38	8.281	2,219.390	73,809.598	1,942.358	33·2	268·0	8913
	Melnik-Grenze	109	8.557	2,236.974	76,855.857	705.099	34·3	261·4	8970
Summe . . .	Melnik-Grenze	109	11.251	2,581.497	83,834.229	769.121	32·5	229·4	7451

Inland.

Parlamentarisches.

In der 81. Sitzung des Herrenhauses vom 3. Juni erstattet Dr. Freiherr von Helfert den Bericht der volkswirthschaftlichen Commission über die Zusatzvereinbarung zu dem internationalen Uebereinkommen vom 14. October 1890 über den Eisenbahn-Frachtverkehr.

Demselben wird ohne Debatte die verfassungsmässige Zustimmung ertheilt.

In der 505. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 2. Juni beschweren sich die Abg. Steiner und Genossen in einer an das Gesammtministerium gerichteten Interpellation über die Massregelung eines Beamten der Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Localbahn Radautz-Karlsberg-Frassin. (Theilstrecke Karlsberg—Frassin: Anordnung der Trassenrevision und politischen Begehung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 14. Mai die k. k. Landesregierung in Czernowitz beauftragt, hinsichtlich des von der Bauunternehmung Gross und Comp. vorgelegten Detailprojectes für die Theilstrecke Karlsberg—Frassin der Localbahn Radautz-Karlsberg-Frassin der Bukowinaer Landesbahnen die Trassenrevision bezüglich dieser Theilstrecke einzuleiten und bei anstandslosem Ergebnisse dieser Verhandlung anschliessend an dieselbe die politische Begehung im Zusammenhange mit der Enteignungsverhandlung und der Feststellung der feuersicheren Herstellungen vorzunehmen, wobei die k. k. Landesregierung ermächtigt wird, bei anstandslosem Commissionsergebnisse den Bauconsens im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums zu ertheilen. [E.-M.-Z. 4257.]

— (Theilstrecke Radautz—Karlsberg: Anordnung der politischen Begehung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 14. Mai die k. k. Landesregierung in Czernowitz beauftragt, hinsichtlich des von der Bauunternehmung Gross & Comp. in Wien vorgelegten Detailprojectes der Theilstrecke Radautz—Karlsberg der Linie Radautz—Frassin der Bukowinaer Landesbahnen, dann der Variantenstudie der Strecke km 8·07—km 12·1 + 106 bei Neu-Prädit sowohl bezüglich des Detailprojectes als der Variantenstudie die politische Begehung im Zusammenhange mit der Enteignungsverhandlung und der Feststellung der feuersicheren Herstellungen vorzunehmen. Bezüglich jenes Theiles des Detailprojectes, welcher durch die Variante nicht berührt ist, wird die k. k. Landesregierung ermächtigt, bei anstandslosem Commissionsergebnisse den Bauconsens im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums zu ertheilen. [E.-M.-Z. 3921.]

Schleppbahn von der Station Karlsberg zur Säge Putna. (Anordnung der Trassenrevision und politischen Begehung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 14. Mai die k. k. Landesregierung in Czernowitz beauftragt, hinsichtlich des von der Bauunternehmung Gross & Comp. vorgelegten Detailprojectes für eine Schleppbahn von der Station Karlsberg der zu erbauenden Localbahn Radautz-Frassin nach Putna zur Säge in Putna die Trassenrevision einzuleiten und bei anstandslosem Ergebnisse dieser Verhandlung anschliessend an dieselbe die politische Begehung im Zusammenhange mit der Enteignungsverhandlung und der Feststellung der feuersicheren Herstellungen vorzunehmen, wobei die k. k. Landesregierung ermächtigt wird, bei anstandslosem Commissionsergebnisse den Bauconsens im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums zu ertheilen. [E.-M.-Z. 3922.]

Projectirte Localbahn Jenšovic - Libochowitz. (Anordnung der Trassenrevision.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 18. Mai die k. k. Statthalterei in Prag beauftragt, hinsichtlich des von Franz Chroust in Libochowitz und Oskar Baron Lazarini in Graz vorgelegten generellen Projectes für eine normalspurige Localbahn von der Station Jenšovic der Strecke Prag—Bodenbach nach Libochowitz der Localbahn

Lobositz-Libochowitz der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft im Sinne der bestehenden Vorschriften die Trassenrevision in Verbindung mit der Stationscommission einzuleiten. [E.-M.-Z. 3945.]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Linie Oswięcim — Podgórze: Herstellung eines Wächterhauses in km 46·5/6: Politische Begehung und Enteignungsverhandlung.) Die k. k. Statthalterei in Lemberg hat die politische Begehung und Enteignungsverhandlung für die Herstellung eines Wächterhauses sammt einem Nebengebäude und Brunnen in km 46·5/6 der Linie Oswięcim—Podgórze in der Gemeinde Skawina für den 9. Juni anberaumt. Mit der Leitung dieser Commission wurde der k. k. Statthalterei-secretär Ladislaus Szczerbiński betraut. [G.-I.-Z. 9561.]

— (Linie Lemberg—Suczawa: Herstellung eines Geleises in der Station Chryplin: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Lemberg hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes für die Herstellung eines Geleises in der Station Chryplin für den 6. Juni anberaumt, und wurde als Leiter der Commission der k. k. Statthaltereirath Julius Prokopczyc bestimmt. [G.-I.-Z. 9935.]

Südbahn-Gesellschaft. (Normalplan für die Schwelleneintheilung beim System X.) Der neue Normalplan für die Schwelleneintheilung bei dem bestehenden Oberbausysteme X unter Verwendung von Schienen in einer Länge von 12·5 m wurde genehmigt. [26. April, E.-M.-Z. 3604/I.]

— (Linie Wien—Triest: Aenderung der Drehscheibenanlagen in Trifail.) In der Station Trifail wurden die in den Geleisen 4 und 6 liegenden 4 m-Drehscheiben als entbehrlich abgetragen; hiefür wird im Stockgeleise hinter dem Aufnahmsgebäude eine 4·5 m-Drehscheibe für das Umdrehen von Sicherheits- und Signalwagen eingelegt. [1. Mai, E.-M.-Z. 3393/I.]

— (Verstärkung der Laibacher Brücke.) Das Project für die Verstärkung der Gitterbrücke über den Laibachfluss nächst Salloch in km 423·624 der Linie Wien—Triest wurde zur Ausführung genehmigt. [1. Mai, E.-M.-Z. 3731/I.]

— (Linie Marburg—Franzensfeste: Herstellung eines Kuhstalles beim Wächterhause Nr. 92.) Dem Projecte für die Herstellung eines Kuhstalles beim Wächterhause Nr. 92 in km 128·2/3 (Haltestelle Klagenfurt-Lend) wurde der Bauconsens ertheilt. [1. Mai, E.-M.-Z. 4181/I.]

— (Linie Kufstein—Ala: Legung einer elektrischen Leitung auf Bahngrund.) Die Legung einer elektrischen Leitung auf Bahngrund und durch das Bahnobject in km 30·08 der Linie Kufstein—Ala für Zwecke der Einführung der elektrischen Beleuchtung in der Stadt Rattenberg durch Roman & Jakob Vogler wurde genehmigt. [13. Mai, E.-M.-Z. 4159/I.]

Eisenbahn Wien-Aspang. (Herstellung von Veranden in den Stationen Pitten und Seebenstein.) In den Stationen Pitten und Seebenstein werden bei den Aufnahmsgebäuden Veranden hergestellt. [6. Mai, E.-M.-Z. 6831/I.]

— (Hebung der Nivellette in km 80·8—81·2.) Auf Grund des anstandslosen Ergebnisses der am 15. April durchgeführten politischen Begehung des Projectes bezüglich der Hebung der Nivellette in km 80·8—81·2 der Linie Wien—Aspang, nebst entsprechender Regulirung des Reifbaches, zur Sicherung der Bahnstrecke gegen die Hochwässer des genannten Baches, wurde der Bauconsens ertheilt. [28. April. E.-M.-Z. 4051/I.]

Projectirte Localbahn Triest-Parenzo-Canfanaro. (Anordnung der Trassenrevision und Stationscommission.) Die k. k. Statthalterei in Triest hat hinsichtlich des Projectes für eine Localbahn mit 0·76 m Spurweite vom Bahnhofe Triest (S. Andrea) der k. k. Staatsbahnen über Pirano, Montona und Parenzo zur Station Canfanaro der k. k. Staatsbahnen, sowie einer normalspurigen Schleppbahn von Triest (S. Andrea) nach S. Rocco die Trassenrevision und Stationscommission auf den 6. Juni anberaumt. [E.-M.-Z. 5333.]

Projectirte Bahnverbindung Teplitz — Reichenberg. (Theilstrecke Settenz — Lobositz: Anordnung der politischen Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat die politische Begehung und Enteignungsverhandlung betreffs der Theilstrecke Settenz—Lobositz nebst Schleppbahn zur Elbe bei Lobositz der projectirten Bahnverbindung Teplitz—Reichenberg auf den 8. Juni anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Statthaltereirath Alois Hofmann betraut. [E.-M.-Z. 5222.]

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd. (Ankunft des Dampfers „Gisela" von Kobe.) Dieser Dampfer von 2643 Tonnen Gehalt ist am 29. März nach 59tägiger Fahrt mit 34 Passagieren und 2754 Gewichtstonnen factischer Ladung von Kobe in Triest angelangt. Derselbe brachte: aus Kobe 1,075.000 kg Reis; aus Hongkong 70.000 kg Quassia, 5360 kg Galläpfel; aus Canton 2800 kg Bambus; aus Manila 2700 kg Pech; aus Macassar 2740 kg Perlmutter; aus Karachi 4315 kg Häute; aus Singapore 103.800 kg Sago (hievon 100.800 kg für Venedig), 87.000 kg Zinn, 4200 kg Perlmutter, 20.160 kg Kaffee, 187.800 kg Pfeffer; aus Colombo 24.000 kg Zimmt für Venedig, 6760 kg Kaffee, 4880 kg Cocosnüsse, 200.478 kg Cocosöl; aus Calcutta 206.556 kg Häute (hievon 7311 kg für Ancona und 68.310 kg für Venedig), 531.310 kg Baumwolle (hievon 355.375 kg für Venedig), 7105 kg Indigo, 29.230 kg Schellack; aus Bombay 90.234 kg Ricinussamen, 25.375 kg Arachides, 1015 kg Gummi, 1400 kg Federn, 360 kg Thee; aus Aden 16.747 kg Kaffee, 1208 kg Perlmutter; aus Suez 310 kg Därme, 300 kg Sennesblätter, 11.050 kg Perlmutter; aus Port Said 11.250 kg Häute, 9399 kg Indigo, 8802 kg Kaffee. Der Werth der eingeführten Waaren betrug 1,367.508 fl. ö. W.

Verschiedene Mittheilungen.

Leoben-Vordernberger Eisenbahn. (Generalversammlung.) Am 3. Mai wurde in Graz unter Vorsitz des Präsidenten Dr. Moritz Ritter von Schreiner und im Beisein des landesfürstlichen Commissärs, k. k. Statthaltereirathes Dr. Carl Russ, die 25. ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Leoben-Vordernberger Eisenbahn abgehalten. Bei derselben waren 13 Actionäre anwesend, welche 1878 Actien mit 187 Stimmen vertraten. Der pro 1895 vorgelegte Geschäftsbericht, sowie der Bericht des Revisionsausschusses wurden zur Kenntniss genommen und dem Verwaltungsrathe das Absolutorium ertheilt. Ueber Antrag des letzteren wurde hierauf beschlossen, von dem mit 117.051 fl. ausgewiesenen Reingewinne 5 pCt. = 5810 fl. für den Gewinn-Reservefonds und 10 pCt. = 11.620 fl. als Tantième des Verwaltungsrathes in Abzug zu bringen, von dem verbleibenden Ueberschusse 99.200 fl., das ist 31 fl. per Actie, als Dividende zu vertheilen und den Restbetrag von 419 fl. auf neue Rechnung zu übertragen. Das ausscheidende Verwaltungsrathsmitglied Heinrich Kauth wurde wiedergewählt. In der nach der Generalversammlung abgehaltenen Sitzung des Verwaltungsrathes wurde Dr. Moritz Ritter von Schreiner zum Präsidenten und Carl Ritter von Knaffl-Lenz zum Vicepräsidenten wiedergewählt.

Zwoleňoves-Smečnaer Eisenbahn-Actiengesellschaft. (Generalversammlung.) Am 5. Mai wurde unter Vorsitz des Präsidenten, k. k. Hofrathes Rudolf Ritter von Grimburg, und im Beisein des landesfürstlichen Commissärs, k. k. Ministerial-Vicesecretärs Josef Freiherrn von Beess-Chrostin, die 10. ordentliche Generalversammlung der Zwoleňoves-Smečnaer Eisenbahn-Actiengesellschaft abgehalten. In derselben waren 1300 Actien mit 52 Stimmen vertreten. Der pro 1895 zur Vorlage gelangte Geschäftsbericht constatirt, dass die Betriebsergebnisse des abgelaufenen Jahres durchaus günstige waren. Die Gesammteinnahmen betrugen 224.972 fl. (+ 10.347 fl. gegenüber dem Jahre 1894), die Gesammtausgaben 49.493 fl. (+ 6286 fl.), so dass zuzüglich des Gewinnübertrages aus dem Vorjahre ein Ueberschuss von 176.085 fl. der Generalversammlung zur Verfügung stand. Der Verwaltungsrath beantragte, hievon 8774 fl. in den Reservefonds und 2708 fl. in den Erneuerungsfonds zu hinterlegen, ferner an die Actionäre ausser den fünfpercentigen Capitalszinsen per 44.640 fl. für die im Umlaufe befindlichen 4464 Actien noch eine Superdividende von 23 fl. 50 kr. per Actie, bezw. Genussschein mit zusammen 105.750 fl. auszubezahlen und den nach Abzug der Actien-Amortisationsquote und der Verwaltungsraths-Tantième verbleibenden Rest von 1198 fl. auf neue Rechnung vorzutragen. Dieser Antrag wurde nach vorangegangener Absolvirung des Verwaltungsrathes einstimmig angenommen. Mit der Wiederwahl des bisherigen Aufsichtsrathes schloss die Generalversammlung.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. (Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.) Die 31·88 km lange Strecke Oldenburg—Brake der Grossherzogl. Oldenburgischen Staatseisenbahnen, welche am 1. Mai für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet wurde, ist vom Tage der Betriebseröffnung ab als Vereinsbahnstrecke zu betrachten.

Verordnungs-Blatt für Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt im k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr: Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl. „ das Deutsche Reich . . . 25 Mark „ das übrige Ausland . . 33 Frcs. Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 64. Wien, 9. Juni 1896. IX. Jahrgang.

Oesterreichs Elbe- und Moldauverkehr im Jahre 1895.

II.

Bezüglich der Einzelheiten des Verkehres ist Nachstehendes zu bemerken:

A. Auslandsverkehr.

Unter den bergwärts von der Elbe auf die Moldau in 125 Schiffen übergegangenen 105.349 (+ 980) q Gütern waren insbesondere 24.148 q Roheisen, 12.638 q Reis, 11.883 q Oele und Thran, 8641 q Chilisalpeter (nach Kralup), 7494 q Salpeter (nach Zámky), 5584 q Baumwolle, 5212 q Nutzhölzer, 2743 q Bettfedern, 2346 q Harze, 2007 q Häute und Leder, 1838 q Boracit, 1818 q Talg und Knochenfett, 1805 q Stuhlrohr, 1397 q Strohpappe, 1382 q Gerbstoff, 1313 q Pflanzenhaare, 1173 q Korkholz, 1127 q Knochenkohle, 1122 q Kupferplatten, 910 q Jute.

Von den thalwärts auf die Elbe aus der Moldau in 213 Schiffen übergegangenen 215.334 (— 48.059) q Gütern entfallen auf Malz und Gerste 84.362 q, auf Rohzucker 75.290 q, auf Pottasche 24.129 q, auf Sprit 11.625 q, auf Eisen- und Maschinentheile 5353 q, auf Kochsalz 3000 q, auf Gerberwolle 2752 q, auf Farberden 2388 q, auf Erze 1214 q.

Die durchschnittliche Ladung eines bergwärts fahrenden Schiffes betrug auf der Moldau 842 (+ 21) q, die durchschnittliche Ladung eines Thalfahrers 1020 (— 344) q.

In Melnik wurden verladen 4345 (— 31·258) q Rohzucker, in Unter-Beřkowitz 7060 q Rohzucker, in Wegstädtl 28.882 q Rohzucker, in Raudnitz 48.100 q Gerste.

In Leitmeritz wurden 880 q, darunter 100 q Talg, 130 q Reis, 300 q Mais, 350 q Kaffee, ausgeladen und 143.717 (+ 44.547) q, darunter 66.767 q Ziegel, 71.590 q Gerste, 3400 q Grünobst, 1600 q Malz, 300 q Lohrinde, 150 q Backobst, eingeladen; in Lobositz 77.109 (— 87.055) q Waaren, darunter 42.400 q Getreide und Hülsenfrüchte, 18.400 q Grünobst, 16.300 q Eichenlohrinde, eingeladen; in Lichtowitz 1050 q Grünobst, in Praskowitz und Libochowan 80.639 q Basaltschotter, 100 q Grünobst und 86 q Eichenrinde, in Zirkowitz, Salesl, Sebusein und Wannow 170 q Grünobst und 150 q Eichenrinde geladen.

In Aussig wurden von 527 Schiffen 660.818 (+ 92.135) q ausgeladen und in 5631 Schiffen 16,311.382 (— 3,387.606) q eingeladen. Der gesammte Umschlagsverkehr betrug sonach 16,972.220 (— 3,295.571) q. Die im Bergverkehre angekommenen 660.818 q wurden am Umschlagsplatze oberhalb der Nordwestbahnbrücke ausgeladen, und waren darunter namentlich 225.321 q Schwefelkies, 10.275 q Salz, 101.425 q Eisen, 40.153 q Wolle, 31.041 q Gerste und Korn, 30.714 q Cölestin, 25.592 q Mais, 21.072 q Harz, 19.602 q Salpeter, 9666 q Steinnüsse, 8763 q Reis, 5286 q Boraxkalk, 4531 q Paraffin, 4491 q chemisches Gut, 3862 q Häute, 3534 q Chromerz, 3030 q Holzwaare, 2895 q Oele, 2151 q Petroleum, 1067 q Obst. Von den zum Versandt gelangten Gütern wurden im alten Hafen und auf den Umschlagsplätzen von der Aussiger Zuckerfabrik bis zum alten Hafenmund eingeladen 10,664.287 q, darunter 9,886.100 q Braunkohle, 651.451 q Zucker, 24.073 q Grünobst, 20.391 q Flaschen, 16.421 q Gerste, 12.928 q Mineralwasser, 11.380 q chemisches Gut, 9358 q Graphit, 4707 q Kaolinerde, 4199 q Natron, 2565 q Thon, 1908 q Zünder, 1406 q Backobst, 1297 q Chlorkalk, 1236 q Linsen. In der Strecke vom alten Hafen bis Schönpriesen und im neuen Hafen wurden 5,647.095 (— 1,691.690) q eingeladen, darunter 5,612,095 q Braunkohle und 35.000 q Zucker. Die Gesammtverschiffung an Braunkohle betrug 15,498.195 (— 3,506.150) q, an Zucker 651.451 (+ 95.889) q, die durchschnittliche Ladung eines Kahnes in der Thalfahrt ab Aussig betrug 2896 (— 326) q, die durchschnittliche Ladung eines in der Bergfahrt angekommenen Fahrzeuges 1253 (— 69) q. Der sonach ausgewiesene, nicht unbedeutende Rückgang im

Verkehre wurde einerseits durch die ungünstigen Wasserstandsverhältnisse und die kürzere Dauer der Schiffahrtssaison, andererseits durch die Streitigkeiten zwischen den Privatschiffern und den Kohlenhändlern verursacht. Die Schiffahrtssaison wurde in Aussig erst am 8. April (um acht Wochen später als 1894) eröffnet und am 25. December geschlossen, dauerte sonach 261 (— 58) Tage. Vollschiffig war die Elbe an 131 (— 91) Tagen; mit halber Ladung konnten die Schiffe nur an 39 (— 55) Tagen, mit weniger als halber Ladung an 85 Tagen verkehren. Eine Einstellung der Schiffahrt wegen Niederwassers fand nicht statt, wohl aber eine solche wegen Eisganges an sechs Tagen. Schiffe wurden in Aussig 1895 neugebaut 174 (— 72), darunter 133 gewöhnliche Canalkähne ohne Deck von circa 1400 q Tragfähigkeit, 38 mittlere Canalkähne ohne Deck von ungefähr 1750 q Tragfähigkeit, 2 grosse Canalkähne ohne Deck und ein grosser Canalkahn mit Deck zu 3000 q Tragfähigkeit. Ueberwintert haben 1895/96 in den beiden Häfen 169 Schiffe und 7 Dampfschiff-Landungsbrücken, und zwar im alten Hafen 82 Schiffe, im neuen Hafen 87 Schiffe und 7 Landungsbrücken.

In Schönpriesen wurden ausgeladen 313.018 (— 72.061) q, darunter 132.014 q Schwefelkies, 67.958 q Phosphate, 47.742 q Salpeter, 43.726 q Knochenmehl, 2571 q Roheisen, 4150 q Baumwolle, 1985 q Steinnüsse; eingeladen wurden 546.879 (— 530.295) q, darunter 491.623 (— 413.222) q Zucker, 24.441 q Malz, 15.135 q Gerste, 13.221 q Steinkohle. In Nestomitz kamen 482.414 q Zucker zur Einladung, in Gross-Priesen 12.380 q Basaltschotter und 109 q Grünobst, in Pömmerle 830 q Grünobst, in Pschüra 7038 q Grünobst, in Topkowitz 86.780 q Basaltschotter und 113 q Grünobst, in Nieder-Welhotten 16.250 q Basaltschotter, in Jakuben 105.777 q Basaltschotter, in Karbitz 34.244 q Basaltschotter und 112 q Grünobst. In Rosawitz wurden gelöscht 103.192 (— 41.772) q, davon 91.711 q Baumwolle, 9659 q Farbholz; verschifft 2,557.080 (— 199.490) q, und zwar 2,510.980 q Braunkohle, 19.900 q Phosphate, 13.400 q Plattenkohle, 12.800 q Eisen. Die Durchschnittsladung eines Kahnes ab Rosawitz betrug 2726 (— 261) q. Im Rosawitzer Hafen waren über Winter 1895/96 eingestellt 128 Kähne, 6 Zillen, 5 Raddampfer, 7 Kettendampfer, 2 Dampfbagger, 4 Dampfschiff-Landungsbrücken, 143 Anhangsboote und Pontons.

In Tetschen-Bodenbach kamen 420.457 (— 61.753) q zur Löschung, darunter 66.004 q Oele, 64.689 q Baumwolle, 56.577 q Harz, 41.315 q Paraffin und Ceresin, 30.426 q Roheisen, 27.302 q Reis und Hülsenfrüchte, 25.890 q Jute, 14.971 q Schiefer, 13.941 q Steinnüsse, 10.330 q Salpeter, 7344 q Häringe, 7169 q Petroleum, 6885 q Farbholz und Extracte, 6111 q Eisen- und Maschinenbestandtheile, 5260 q Häute, 4871 q Metalle, 4124 q Soda und Pottasche, 3692 q Kaffee und Cacao, 3532 q Düngelmittel, 2300 q Mais, 2254 q Schwefel, 2123 q Syrup, 2002 q Salz, 1946 q Talg. Eingeladen wurden 58.871 (+ 6456) q, darunter 12.116 q Getreide und Hülsenfrüchte, 10.330 q Zucker, 6965 q Zünder, 6082 q Holzwaaren, 5666 q getrocknetes Obst, 3090 q Braunkohle, 2900 q Holz, 1864 q leere Säcke und Fässer, 1804 q Oele, 1642 q Soda und Pottasche, 1342 q Erdäpfel, 1099 q Graphit, 900 q Cellulose, 787 q Garne, 698 q Talkerde. Gebaut wurden im Tetschener Bezirke 1895 4 Kähne, 104 Zillen, 9 Pontons und Anhangsboote.

In Laube wurden ausgeladen 1,728.964 (— 133.596) q, darunter 351.650 q Roheisen, 200.333 q Düngemittel, 123.306 q Palmkerne, 101.875 q fette Oele, 99.614 q Baumwolle, 92.607 q Reis, 77.092 q Jute, 61.774 q Harze, 50.929 q Garne, 42.561 q Metalle, 40.806 q Erze, 31.253 q mineralische Oele, 28.798 q Steinnüsse, 23.594 q Farbholz, 20.081 q Talg, 20.014 q Tabak, 18.938 q Felle und Häute, 17.676 q Getreide, 16.238 q Thran, 15.707 q Schafwolle, 12.865 q Malz, 12.478 q Farbholzextract, 12.437 q Schiefer, 9268 q Petroleum, 8065 q Soda, 7113 q Emballage, 6476 q Eisenwaare; eingeladen 1,306.168 (— 246.479) q, davon insbesondere 349.626 q Zucker, 164.433 q Getreide, 163.554 q Kurz- und Langholz, 149.857 q Malz, 94.069 q Mehl, 48.450 q Hülsenfrüchte, 37.360 q Papier, 35.637 q Glaswaare, 21.342 q Eier, 18.186 q Graphit, 17.377 q Mineralwasser, 16.975 q Lohabsud, 12.733 q Bier, 12.702 q Holzwaare, 12.014 q Porzellan, 10.961 q Cellulose, 10.791 q Spiritus, 10.436 q Bretter, 8440 q Garne, 8388 q Zünder, 7882 q Felle und Häute, 7747 q Erdäpfel, 7312 q Pappe, 6479 q Talkerde, 6358 q Eisenwaare, 5129 q Wolle.

In Niedergrund wurden 8000 q Sandsteinquadern und 1420 q Granitquadern eingeladen.

B. Inlandsverkehr.

In diesem sind von der Moldau auf die Elbe übergegangen: 82.100 q Zuckerrübe, 29.360 q Granitsteine, 4400 q Schotter, 6900 q Zucker, 4600 q Getreide, 1100 q Spiritus, 800 q Maschinenbestandtheile, 700 q Pottasche, 650 q rothe Erde. Von der Elbe übergingen auf die Moldau: 36.000 q Rübenschnitte, 2800 q Baumwolle, 2400 q verschiedene Güter.

In Melnik wurden eingeladen 1000 q Zucker, ausgeladen 11.800 q Granitsteine; in Šopka (Čortovka) eingeladen 23.000 q Rübe, ausgeladen 10.400 q Rübenschnitte; in Unter-Beřkowitz eingeladen 56.000 q Rübenschnitte, ausgeladen 118.800 q Rübe, 3000 q Schotter; in Liboch eingeladen 24.700 q Rübe, ausgeladen 7500 q Rübenschnitte; in Ober-Podčap eingeladen 16.000 q Rübe, ausgeladen 12.400 q Rübenschnitte; in Wegstädtl eingeladen 10.000 q Rübenschnitte, ausgeladen 20.000 q Rübe, 7000 q Schotter; in Raudnitz eingeladen 3400 q Rübenschnitte, 327 q Weidenruthen, ausgeladen 3800 q Rüben; in den Orten zwischen Raudnitz und Launken ausgeladen 8460 q Ziegel; in Židowitz eingeladen 4000 q Rübenschnitte, ausgeladen 6000 q Rüben; in Launken eingeladen 3800 q Rübe, ausgeladen 3400 q Rübenschnitte; in Křeschitz eingeladen 6000 q Rübe, ausgeladen 4000 q Rübenschnitte, 1000 q Schotter, 900 q Brennholz; in Leitmeritz eingeladen 57.434 q Ziegel, 2325 q Bier, 740 q Mehl, 500 q Kalk, ausgeladen 145 q leere Fässer; in Klein-Czernosek eingeladen 6488 q Glasstein, 1440 q Bruchstein; in Prosmik ausgeladen 1650 q Braunkohle; in Aussig eingeladen 1650 q Braunkohle, ausgeladen 6458 q Glasstein, 17.560 q Granitstein, 1781 q Ziegel; in Wolfschlinge ausgeladen 1440 q Bruchstein; in Nestomitz ausgeladen 1330 q Ziegel; in Klein-Priesen 350 q Ziegel; in Rongstock 1085 q Ziegel; in Tichlowitz 2695 q Ziegel; in Politz 980 q Ziegel und 327 q Weidenruthen; in Krochwitz eingeladen 2310 q Ziegel; in Wilsdorf 1218 q Ziegel; in Nestomitz 2313 q Ziegel; in Tetschen eingeladen 2800 q Baumwolle, 2400 q verschiedene Güter, 500 q Brennholz, 145 q leere Fässer, ausgeladen 18.188 q Ziegel, 7900 q Zucker, 4600 q Getreide, 2325 q Bier, 1100 q Spiritus, 800 q Maschinen-

bestandtheile, 740 q Mehl, 650 q rothe Erde, 500 q Kalk; in Herrnskretschen ausgeladen 4623 q Ziegel.

Ueberwintert haben im Hafen von Podol 1895/96 6 Raddampfer, 3 Schraubendampfer, 6 Zillen, 41 Sandplätten; in Karolinenthal 21 Kähne. Ausserdem waren an der Elbe in Winterstand bei Melnik in der Kleinen Elbe 9 Zillen, im Elbearme bei der Sidonia-Insel 12 Zillen und 25 Pontons, im Elbearme bei Raudnitz 13 Zillen, in Leitmeritz 8 Zillen und 2 Dampfschiff-Landungsbrücken.

C. Gesammtverkehr.

Unter Zusammenrechnung des Inlandsverkehres von 336.287 q und des Grenzverkehres von 28,808.438 q ergibt sich sonach für das Jahr 1895 ein Gesammtverkehr von 29,144.725 (— 5,239.385) q auf der österreichischen Elbestrecke.

Eine Zusammenstellung der Ergebnisse des Gesammtverkehres in den letzten fünf Jahren gibt folgendes Bild:

1891	Gesammtverkehr	31,016.540 q
1892	„	29,526.802 „
1893	„	25,878.472 „
1894	„	34,384.110 „
1895	„	29,144.725 „

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Wiener Stadtbahn. (Wienthallinie: Politische Begehung.) Die k. k. niederösterr. Statthalterei in Wien hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes für die vom Schikanedersteg bis zum Hauptzollamts-Bahnhofe reichende Strecke der Wienthallinie für den 18. Juni vom Schikanedersteg aus anberaumt. Als Leiter der Commission wurde der k. k. Bezirkscommissär Hans Hruschka bestimmt. [G.-I.-Z. 10.218.]

Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn. (Bauherstellung in der Station Wiesenthal.) Das von der Südnorddeutschen Verbindungsbahn vorgelegte Project für den Bau eines Nebengebäudes für den Bahnmeister in der Station Wiesenthal der Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn wurde genehmigt. [E.-M.-Z. 4608]

Localbahn Rakonitz-Pladen—Petschau. (Theilstrecke Protiwitz—Buchau: Mauerwerksplan.) Der vom Landesausschusse in Prag vorgelegte Mauerwerksplan für die schiefe Brücke in km 1·241 der Theilstrecke Protiwitz—Buchau der Localbahn von Rakonitz nach Petschau mit Abzweigung von Protiwitz nach Buchau wurde zur Ausführung genehmigt. [E.-M.-Z. 4771.]

Localbahn Schlackenwerth-Joachimsthal. (Projectspläne.) Die vom Landesausschusse in Prag vorgelegten Projectspläne für die Station Joachimsthal der Haltestellen Schlackenwerth und Unterbrand der Localbahn Schlackenwerth-Joachimsthal, dann der Normalplan für die Wartehallen der obbenannten zwei Haltestellen wurden zur Ausführung genehmigt. [E.-M.-Z. 4372.]

Schneebergbahn. (Geleiseplan der Station Puchberg.) Der von der Eisenbahnbau-Unternehmung Leo Arnoldi vorgelegte Geleiseplan der Station Puchberg der Schneebergbahn wurde zur Ausführung genehmigt. [E.-M.-Z. 4716.]

Schleppbahn zur Brünner Actienbrauerei und Malzfabrik. (Geleiseplan.) Der von der Brünner Localeisenbahn-Gesellschaft vorgelegte Geleiseplan für das Schleppgeleise in die Erste Brünner Actienbrauerei und Malzfabrik und für das Ausweichgeleise in dem Hofe des genannten Etablissements wurde gutgeheissen. [E.-M-Z. 4436.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Erfüllung der Zollvorschriften durch die Bahnverwaltung. Ein Versender hat sich wegen gewaltsamer Eröffnung seiner aus dem Auslande nach einem im Inlande gelegenen Bestimmungsorte als Eilgut vorausgesendeten Reisekoffer beim Hauptzollamte in der Grenzstation und hiebei vorgekommener Beschädigungen seines Eigenthumes bei der zuständigen Finanzbehörde zweiter Instanz beschwert. Aus diesem Anlasse hat die Finanzbehörde zweiter Instanz die unterstehende Finanz-Bezirksdirection beauftragt, das Hauptzollamt der Grenzstation anzuweisen, die für den Inlandsort bestimmten voraus- oder nachgesendeten Reiseeffecten in Hinkunft an das Hauptsteuer- zugleich Hauptzollamt des Bestimmungsortes anzuweisen und entsprechend Einfluss zu nehmen, dass versperrte Behältnisse, zu welchen die Schlüssel fehlen, nicht ohne vorher eingeholte Zustimmung des Adressaten eröffnet werden. Gegen diese Verfügung hat die in Frage kommende Bahnverwaltung eine Vorstellung eingebracht und darauf hingewiesen, dass die Eisenbahn die Reiseeffecten zur Stellung an das Steueramt des Bestimmungsortes nur dann übernehmen könne, wenn die Partei am Frachtbrief dies vorschreibe; anderenfalls müsse die Bahn nach den einschlägigen Vorschriften des Eisenbahn-Betriebsreglements, bezw. des internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahn-Frachtverkehr vorgehen. Das k. k. Finanzministerium hat der Beschwerde der Bahnverwaltung stattgegeben und die Anordnung der Finanzbehörde zweiter Instanz aus folgenden Gründen aufgehoben: Nach den Anordnungen der §§ 113 bis 117 der Zollmonopolsordnung hat das Zollverfahren über Antrag und unter Mitwirkung der Partei stattzufinden, und gilt insbesondere der Waarenführer — sofern nicht in der Declaration anderweitige Dispositionen getroffen sind oder der Waarenempfänger die eigene Intervention angemeldet hat — für ermächtigt, die zum Amte gebrachten Gegenstände der Zollbehandlung zu unterziehen. Zu diesem Behufe obliegt ihm, die betreffenden Gegenstände dem Amte in einem solchen Zustande vorzulegen, dass das beantragte Zollverfahren mit denselben vorgenommen werden kann, insbesondere aber die Eröffnung und Schliessung der Behälter zu besorgen. In dem den Gegenstand der Beschwerde bildenden Falle hatte das Hauptzollamt in der Grenzstation lediglich zu prüfen, ob die Bahnanstalt nach den Bestimmungen der Zollmonopolsordnung legitimirt war, für die abwesende Partei die Vornahme des Zollverfahrens bei dem genannten Amte zu beantragen. Diese Legitimation war im vorliegenden Falle zweifellos vorhanden. Da weiters auch die Voraussetzungen des § 24 der Durchführungsvorschrift zum Zolltarifsgesetze nicht vorlagen, hatte das Hauptzollamt der Grenzstation keine Veranlassung, gegen den Antrag der Bahn die Anweisung der Sendung an ein Innerlandszollamt, zumal an das ohne höhere Ermächtigung zur Abfertigung derselben gar nicht befugte Hauptsteueramt, zugleich Hauptzollamt des Bestimmungsortes, zu verfügen. Ob die Bahnanstalt in dem gegebenen Falle auch nach dem Frachtvertrage, bezw. den bahnreglementarischen Bestimmungen berechtigt war, das verschlossene Collo behufs Ermöglichung der beantragten zollämtlichen Revision zu eröffnen, hatte das Hauptzollamt nicht zu prüfen, und kann demselben eine solche Prüfung für die Zukunft nicht aufgetragen werden. Vielmehr obliegt es der Bahnanstalt, ihre diesfälligen Rechte selbst wahrzunehmen, wie auch nur sie allein für eine etwaige Ueberschreitung ihrer Befugniss in dieser Hinsicht ihrem Auftraggeber verantwortlich ist. [E.-M.-Z. 4315/I.]

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. (Anschaffung von vier Schnellzugs-Locomotiven.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat gestattet, dass in der Maschinenfabrik der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft nach den von der k. k. General-Inspection der österr. Eisenbahnen mit den Erlässen vom 3. und 19. September 1885, ZZ. 11.215/II und 11.999/II, genehmigten Typenplänen vier Stück Schnellzugs-Locomotiven, welche zweifach gekuppelt sind und vier Achsen haben, sammt zugehörigen vierrädrigen Tendern in Vorrath gebaut werden, um seinerzeit auf den gesellschaftlichen Linien zur Verwendung zu gelangen. [Z. 4979/I.]

Nachrichten aus Ungarn.

Eisenbahnprojecte. (Ertheilung von Vorconcessionen.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat den Nachbenannten die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten im Sinne der bestehenden Normen für nachfolgend bezeichnete Eisenbahnlinien ertheilt:

1. Mit Erlass vom 28. April, Z. 24.806, dem Advocaten Stefan Zákó in Zombor und dem Budapester Ingenieur und Bauunternehmer Emerich Markbreit für
   a) eine von der Endstation Ó-Becse der im Betriebe der Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen stehenden, als Sackbahn endigenden Linie Szabadka (Maria Theresiopel)—Zenta—Ó-Becse der Bács-Bodroger Comitats-Localbahnen abzweigende und diese über Tisza-Földvár, Csurog, Zsablya, Gospodincze, Temerin und die Gemarkung der Gemeinde Járek in der Station Ujvidék (Neusatz) mit der Hauptlinie Budapest—Zimony—Belgrád der kgl. Ungar. Staatsbahnen verbindende;
   b) eine von der zukünftigen Station Temerin der Linie a) abzweigende, über Nádaly bis zur Theiss führende
   normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.
2. Dem Civilingenieur Béla Veith, Einwohner von Budapest, für
   a) eine von der Station Nyitra-Szémbokrét der als Sackbahn endigenden Linie Tótmegyer—Privigye—Bajmócz (Nyitrathalbahn) abzweigende und diese über Szkiczón in der Station Aranyos-Maróth mit der Zsitvathalbahn verbindende;
   b) eine von der Station Aranyos-Maróth der Linie a) abzweigende und diese über Perlep, Nagy-Vezekony, Uj-Petend, Mohi, Kis-Kálna und Nagy-Kálna in der Station Alsó-Várád mit der Linie Párkány-Nána—Léva der kgl. Ungar. Staatsbahnen verbindende
   normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.

Budapester Strasseneisenbahn-Actiengesellschaft für Strassenbahnen (derzeit noch) mit Pferdebetrieb. (Ausbau der Linie in das Népliget (Volkswäldchen).) Die Direction der Budapester Strasseneisenbahn-Gesellschaft hat die vorläufig bis zum Népliget führende, bereits auf elektrischen Betrieb eingerichtete Linie (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 134 ex 1895) mit specieller Genehmigung des kgl. ungar. Handelsministers und Zustimmung der hauptstädtischen Municipalbehörde noch vor Erfliessen der Concessionsurkunde in Arbeit genommen. Der Bau ist nun bereits vollständig betriebsfähig vollendet, und wird der Betrieb sofort nach Eintreffen der Concessionsurkunde aufgenommen werden.

Projectirte Strasseneisenbahn mit elektrischem Betriebe von Budapest nach Promontor—Tétény. (Ausbaubeschluss.) Die zwischen der Gemarkung der Hauptstadt und Tétény gelegenen Extravillan-Gemeinden Albatfalva, Budafok, Promontor und Tétény haben im Vereine mit den Interessenten der projectirten, 8·53 km langen Strasseneisenbahn mit elektrischem Betriebe Budapest (II. Stadtbezirk Taban) - Promontor - Tétény (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 17 ex 1895) den Beschluss zur Ausführung des Baues derselben gefasst, da diesem bisher entgegengestandene Hindernisse nunmehr behoben sind. Der Ausbau dieser ein effectives Baucapital von 1,105.300 fl. beanspruchenden Linie ist von wesentlicher Bedeutung für die Approvisionirung der Hauptstadt.

Strasseneisenbahn mit elektrischem Betriebe Budapest-Ujpest-Rákospalota. (Ausbau der Linie bis zur Endstation der Untergrundbahn im Stadtwäldchen.) Die Direction der Budapest-Neupest-Rákospalotaer elektrischen Eisenbahn-Gesellschaft hat seinerzeit um die Concession zum Ausbau ihrer Linie von der Lehelgasse über die Arenastrasse bis zur Ausmündung der Andrássystrasse im Stadtwäldchen angesucht (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 90 ex 1895). Bei der Begehung dieser Trasse erhoben die Vertreter der Untergrundbahn-Gesellschaft gegen die Ertheilung der Concession Protest, weil in dem von der letzteren mit der Hauptstadt abgeschlossenen Vertrage eine Bestimmung enthalten ist, dass keinerlei neue, ins Stadtwäldchen führende Bahnlinie concessionirt werden dürfe (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 9 und 38). In dieser Frage hat nun die Budapester hauptstädtische Municipalverwaltung vorbehaltlich der oberbehördlichen Sanction entschieden, dass die Fortführung der Linie der petitionirenden Bahn mit dem Vertrage über die Untergrundbahn nicht collidire und folglich der Ueberlassung des Grundbenützungsrechtes für den Ausbau der Budapest-Neupest-Rákospalotaer elektrischen Bahn bis zur Ausmündung der Andrássystrasse ein rechtliches Hinderniss nicht im Wege stehe.

Projectirte Localbahn Szeged - Szöregh - Karlova. (Finanzirung und Bauführung.) Der Budapester Bankverein hat, wie aus Budapest berichtet wird, die Finanzirung einer von der Hauptstation Szeged der Hauptlinien Budapest—Szeged—Orsova—Verciorova und Nagyvárad (Grosswardein)—Szeged—Eszék—Villány der kgl. Ungar. Staatsbahnen, der in ihrem Betriebe stehenden Localbahn Szeged-Zenta und der Linie Szeged—Arad der Vereinigten Arader und Csanáder Eisenbahnen ausgehenden, längs der Theiss bis Karlova (Comitat Torontál) führenden Localbahn übernommen (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 95 ex 1895). Der in nächster Zeit in Angriff zu nehmende Bau der projectirten Linie wird von der Budapester Bauunternehmungsfirma A. Pollak ausgeführt werden.

Ungarische Eisenbahnen. (Projectirte Einführung neuartiger Viehtransport-Waggons.) Wie aus Budapest berichtet wird, werden gegenwärtig an massgebender Stelle Studien sowohl über die obligatorische Einführung neuartiger, den veterinär-hygienischen Anforderungen entsprechend construirter Viehtransport-Waggons, als auch über die Einführung von ausschliesslich für den Export-Viehtransport bestimmten Eilzügen gepflogen. Die Wagentype betreffend, ist die Einführung sowohl der Rigth'schen, als auch der amerikanischen Viehwagen mit entsprechender Modificirung in Aussicht genommen, in welch beiden das Vieh während der Reise gefüttert und getränkt wird, daher eine Unterbrechung der Fahrt zum Behufe der Ausladung nicht stattfindet. Die Rigth'schen Viehwagen sind für 12 Stück Hornvieh eingerichtet, in welchen jedes Thier abgesondert vor seiner Krippe steht und aus dem am Wagendache angebrachten Wasserreservoir getränkt wird, welches während der warmen Jahreszeit unterwegs seine Speisung aus den Stationspulsometern erhält, während im Winter ein Theil erwärmten Wassers aus der Locomotive dem Reservoir zugeführt wird. Die amerikanischen Viehwagen, welche etwas länger sind als erstere, haben sechs Abtheilungen für je zwei Stück Vieh und sind gleichfalls mit Krippen für Fütterung und Tränkung ausgestattet. Beide Wagentypen können auch als gewöhnliche Lastwagen benützt werden, da die innere Einrichtung ohne Inanspruchnahme von Werkstätten durch das Stationspersonale rasch anzubringen und zu entfernen ist. Versuche haben nachgewiesen, dass auf ein und demselben Zuge, auf welchem ein Theil des Viehes in solchen, ein anderer Theil aber in derzeit verwendeten Waggons untergebracht war, ersteres nur 1 bis 1½ pCt. seines Gewichtes, letzteres 7 bis 8 pCt. einbüsste. Die Vieh-Schnellzüge werden nur an Kreuzungs-, Anschluss- und Wasserstationen Aufenthalt nehmen, so dass ein solcher Zug, z. B. zwischen Budapest und Wien, innerhalb von circa neun Stunden verkehren wird. Ein besonderes Augenmerk wird in den Ankunftsstationen darauf zu richten sein, dass die Auswaggonirung nach Ankunft des Zuges innerhalb einer Stunde durchgeführt werde.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. (Reform in der Expedition des Reisegepäckes ab Budapest.) Die Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen verlautbart, dass, um den Andrang bei der Gepäcksaufnahme, welcher dadurch hervorgerufen wird, dass zu den von Budapest in rascher Reihenfolge abgehenden Zügen Reisegepäck in grösserer Menge zur Aufgabe gelangt, und die dadurch für das reisende Publicum entstehenden Unannehmlichkeiten möglichst zu verhindern, die Verfügung getroffen wurde, dass auf dem Budapest-Ost- und Westbahnhofe Reisegepäck nicht nur unmittelbar vor dem Abgange jenes Zuges, mit welchem der Reisende fahren will, sondern im Laufe des ganzen Tages von 6 Uhr Früh bis 9 Uhr Abends aufgenommen werde. Das reisende Publicum kann übrigens Reisegepäck auf Wunsch auch im Locale des Fahrkarten-Stadtbureau (Hotel Hungaria) aufgeben. Die unmittelbare Beförderung des im Fahrkarten-Stadtbureau aufgegebenen Reisegepäckes mit dem durch den Aufgeber zu benützenden Zuge kann jedoch nicht unbedingt gewährleistet werden; es ist aber Vorsorge getroffen worden, dass dieses Reisegepäck mit den nächstverkehrenden Zügen expedirt werde.

Ausland.

Deutsches Reich. (Sonntagsruhe im Güterverkehr auf den süddeutschen Bahnen.) Ueber die Ergebnisse der Sonntagsruhe im Güterverkehr sind nach der „Z.d.V.D.E.-V." in der Budgetcommission der zweiten badischen Kammer von der Regierung interessante Mittheilungen gegeben worden. Hienach sind die mit der Sonntagsruhe gemachten Erfahrungen zufriedenstellend. Denn während vor Einführung der Sonntagsruhe der Güterverkehr gerade an Sonntagen besonders stark, an den beiden ersten Wochentagen dagegen verhältnissmässig schwach gewesen, vertheile sich während der Einstellung der Güterzüge an den Sonntagen der Verkehr ziemlich gleichmässig auf sämmtliche Wochentage, was eine Ausnutzung der Zugkraft und des Zugspersonales ermögliche. Grössere bauliche Aenderungen an den Bahnhöfen seien bis jetzt aus Anlass der Durchführung der Sonntagsruhe im Güterverkehr nicht nöthig ge-

worden. Dagegen sei durch diese Massnahme der Umlauf der Güterwagen etwas verlangsamt worden, wodurch die Wagengestellung ungünstig beeinflusst und eine Verschärfung des zeitweise aufgetretenen Wagenmangels herbeigeführt worden sei. Die nothwendig gewordene beträchtliche Vermehrung des Güterwagenparks sei daher zum Theil eine Folge der Einführung der Sonntagsruhe. Nachdem unter den süddeutschen Eisenbahnverwaltungen die Abmachungen getroffen worden, ausser dem Eilgut- und Thierverkehr, welcher bestimmungsgemäss von der Massregel ausgenommen sei, auch die bei der Aufgabe als Frachtgut nach den einschlägigen Tarifen eilgutmässig zu befördernden Güter, sowie gewisse andere leicht verderbliche Güter, wie Bier und frisches Fleisch, in Wagenladungen bei der Aufgabe zu der Frachtguttaxe an Sonn- und Festtagen zu befördern, seien Klagen des verkehrtreibenden Publicums über die Einstellung des Güterverkehrs an diesen Tagen nicht laut geworden. Man dürfe daher annehmen, dass die Sonntagsruhe im Güterverkehr auf die Dauer beibehalten werde. Die Sonntagsruhe hat im vergangenen Jahre auf den süddeutschen Bahnen nur während der Zeit des starken Herbstverkehrs, das ist von Mitte September bis Mitte December, vorübergehend aufgehoben werden müssen.

Preussen. (Vorarbeiten für eine Nebenbahn von Kirchberg nach Hermeskeil.) Die kgl. preussische Eisenbahn-Direction zu St. Johann-Saarbrücken ist mit der Anfertigung allgemeiner Vorarbeiten für eine Nebenbahn von Kirchberg nach Hermeskeil beauftragt worden.

Bayern. (Bahnverbindung Lindau—Friedrichshafen.) Das „Gesetz- und Verordnungsblatt für das Königreich Bayern" veröffentlicht das Gesetz, betreffend die Herstellung einer Bahnverbindung von Lindau zur bayerisch-württembergischen Landesgrenze in der Richtung auf Friedrichshafen.

Italien. (Tramway Iseo-Rovato-Chiari.) Der Provinzialausschuss von Brescia hat einstimmig die Concession für die Tramway Iseo-Rovato-Chiari genehmigt, und wird der Betrieb in vier Monaten eröffnet werden.

— (Eisenbahn Civitavecchia-Tolfa.) Der Obere Rath für öffentliche Arbeiten hat das Project des Unternehmers Valentino Peggion für eine normalspurige Eisenbahn von Civitavecchia nach Tolfa genehmigt. Dieselbe wird 25 km lang sein und 5,200.000 Lire kosten.

— (Superga-Eisenbahn.) Am 15. Mai wurde über die Gesellschaft der Superga-Eisenbahn der Concurs verhängt. Die Activen, welche zum grossen Theile aus strittigen Anforderungen an den Staat bestehen, betragen sieben Millionen, die Passiven sechs Millionen. Die Gesellschaft hat den Concurs selbst angemeldet.

— (Erweiterung der Station Venedig.) Ueber Antrag einer Specialcommission hat das Ministerium für öffentliche Arbeiten ein Project für die Erweiterung der Station Venedig, welche den nennenswerthen Betrag von 2,700.000 L. in Anspruch nehmen soll, genehmigt. Mit den Arbeiten wird demnächst begonnen werden, und wurde der für das Jahr 1896/97 ursprünglich präliminirte Betrag von 150.000 L. verdoppelt.

— (Mittelmeerbahn: Anschaffung von rollendem Materiale.) Der Antrag der Mittelmeerbahn auf Anschaffung von 24 Tenderlocomotiven, von welchen 16 mit 8 gekuppelten Rädern, Westinghouse- und Henry-Bremse, 8 Compound mit 6 gekuppelten Rädern, mit Westinghouse-Bremse, hat die staatliche Genehmigung gefunden. Die Kosten betragen 2,120.000 L.

— (Eisenbahn Vigevano-Mailand.) Am 30. April hat in Mailand die Generalversammlung der Actionäre der Eisenbahn Vigevano-Mailand stattgefunden, welche Gesellschaft sich im Jahre 1864 ohne jedwede Betheiligung Seitens der Staatsverwaltung constituirt hat. Aus dem Rechenschaftsberichte geht hervor, dass, nachdem die Reineinnahmen des Betriebsjahres 1895 348.696·57 L. betragen haben, eine Dividende von 25 L. für jede der 13.477 im Umlaufe befindlichen Actien festgestellt werden konnte. Für das laufende Jahr ist eine bedeutende Vergrösserung der Station Porta Ticinese in Aussicht genommen.

— (Adriatische Eisenbahn.) Vom 1. Jänner bis zum 30. April haben die Linien der Adriatischen Eisenbahn eine Gesammteinnahme von 30,696.835·70 L. erzielt, was eine Zunahme von 1,328.193·37 L. gegen dieselbe Zeitperiode des Vorjahres bedeutet.

— (Sicilische Eisenbahn.) In dem Zeitraume vom 1. Juli 1895 bis zum 30. April 1896 betrugen die Einnahmen der Sicilischen Eisenbahn 8,572.629 L., um 559.779 L. mehr als in derselben Zeitperiode des Vorjahres.

— (Einnahmen der Mittelmeerbahn.) In dem Zeitraume vom 1. Juli 1895 bis zum 30. April 1896 haben die Linien des Mittelmeernetzes eine Einnahme von 106,240.302·73 L., um 6,369.883·55 L. mehr als in derselben Zeitperiode des Vorjahres, erzielt.

— (Dividende der Mittelmeerbahn.) Der Verwaltungsrath der Mittelmeerbahn hat am 22. Mai à conto des laufenden Betriebsjahres eine Abschlagszahlung auf die Dividende im Betrage von 12·50 L. pro Actie festgesetzt.

— (Eisenbahn Nord-Mailand.) Die Generalversammlung der Actionäre hat als Dividende des Betriebsjahres 1895 18 L. pro Actie bestimmt.

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd. (Abfahrt des Dampfers „S. Rocco" nach Santos.) Dieser Dampfer von 1207 Tonnen Gehalt ist am 10. April mit 478 Gewichtstonnen Ladung nationaler Provenienz von Triest nach Santos abgegangen. Derselbe verschiffte hauptsächlich: nach Pernambuco 47 Colli Papier, 70 Colli Bier, 2 Colli Baumwollwaaren, 5 Colli Holzwaaren; nach Bahia 27 Colli Bier, 80 Colli Stahl, 32 Colli Papier, 700 Colli Mehl; nach Rio de Janeiro 6000 Colli Salz, 15 Colli Stahl, 3 Colli Holzwaaren, 3 Colli Porzellan, 3 Colli Beiwerk, 24 Colli Patronen; nach Santos 19 Colli Wein, 52 Colli Holzwaaren, 42 Colli Stahl, 7 Colli Baumwollwaaren. Der Werth der ausgeführten Waaren betrug 29.698 fl. ö. W.

Regulirung des Eisernen Thores. (Schiffsschleppversuche.) In dem durch den Jucz-Katarakt an der unteren Donau gebauten Bettcanale wurden dieser Tage unter Leitung des Sectionsrathes Béla Gonda Schiffsschleppversuche mit dem Schiffe „Graf Julius Szapary" der Ungarischen Fluss- und Seeschiffahrt-Gesellschaft vorgenommen. Die Versuche gelangen vortrefflich. Die neue Schiffahrtstrasse ist den Ansprüchen der Schiffahrt vollkommen gewachsen. Die Schiffahrt wird nun auf diese Strasse geleitet, damit hier der Pressdamm, welcher bei kleinem Wasserstande durch Anschwellung der Wasseroberfläche die entsprechende Wassertiefe sichern soll, mit Absperrung der alten Schiffahrtstrasse ausgebaut werden könne.

Oesterreichischer Lloyd.

Abfahrten ab Triest in der Woche vom 5. bis 11. Juni.

Adriatischer Dienst.

Dalmatien.

5. Juni, um 7 Uhr Früh: Dampfer „Thetis", Capitän G. Succich, nach Dalmatien bis Spizza, mit Berührung von Isola, Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Traù, Spalato, Carober, Milnà, Cittavecchia, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Curzola, Orebich, Terstenik, Meleda, Gravosa, Ragusavecchia, Castelnuovo, Teodo, Perasto, Risano, Perzagno, Cattaro und Budna. Ueberschiffung in Gravosa auf die Dampfer der Gesellschaft Ragusa-Metkovich nach Giupana, Slano, Canosa, Calamota, Isola di Mezzo und auf Verlangen nach Stagno grande.

6. „ um 7 Uhr Früh: Dampfer „Tritone", Capitän F. Tosoni, nach Dalmatien und Metkovich, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Postire, Pucischie, Macarsca, Gradaz und Fort-Opus. Ueberschiffung in Metkovich auf die Dampfer der Gesellschaft Ragusa-Metkovich nach Crkovice, Drace, Stagno piccolo und auf Verlangen nach Stagno grande.

9. „ um 7 Uhr Früh: Dampfer „Iris", Capitän G. Lucovich, nach Dalmatien bis Cattaro, mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Zaravecchia, Zlarin, Sebenico, Spalato, Milnà, Lesina, Curzola, Gravosa, Castelnuovo (Megline), Perasto, Risano und Perzagno. Ueberschiffung in Gravosa auf die Dampfer der Gesellschaft Ragusa-Metkovich nach Giupana, Slano, Canosa, Calamota, Isola di Mezzo und auf Verlangen nach Stagno grande.

10. „ um 7 Uhr Früh: Dampfer „Metkovich", Capitän A. Scarpa, nach Dalmatien und Metkovich, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Almissa, Macarsca, S. Giorgio di Lesina, Trapano und Fort-Opus, überdies S. Martino und Gelsa auf der Rückfahrt; Anschluss in Pola nach Cherso, Rabaz, Abbazia, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Valcassione und Porto Manzo. Ueberschiffung in Metkovich auf die Dampfer der Gesellschaft Ragusa-Metkovich nach Crkovice, Drace, Stagno piccolo und auf Verlangen nach Stagno grande.

11. „ um ½1 Uhr Nachmittags: Dampfer „Graf Wurmbrand", Capitän A. Bilaffer, Eildampfer nach Cattaro, mit Berührung von Pola, Zara, Spalato und Gravosa.

Venedig.

5. Juni,	Dampfer „Carlotta", Capitän T. Androvich,	um Mitternacht.
6. „	Dampfer „Stephanie", Capitän P. Badessich,	
8. „	Dampfer „Carlotta", Capitän T. Androvich,	
10. „	Dampfer „Stephanie", Capitän P. Badessich,	

Vergnügungsfahrten: Jeden Sonntag (bis auf Widerruf) mit dem Eildampfer „Graf Wurmbrand" von Triest um 8 Uhr Früh, von Venedig um 8 Uhr Abends.

Levante- und Mittelmeer-Dienst.

7. Juni, um 11 Uhr Vormittags: Dampfer „Niobe“, Capitän G. Damianovich, nach Smyrna, mit Berührung von Lussinpiccolo, Spalato, Gravosa, Cattaro, Antivari, Dulcigno, S. Giov. di Medua, Durazzo, Valona, Santi Quaranta, Corfu, Argostoli, Zante, Canea, Rethymo, Candien, Vathy, Cesmè und Khios.

7. „ um 7 Uhr Früh: Dampfer „Jupiter“, Capitän G. Vitaglich, nach Thessalien und Constantinopel mit Verlängerung bis Braila, mit Berührung von Fiume, Corfu, Patras, Catacolo, Calamata, Syra, Piräus, Volo, Salonich, Cavalla, Lagos, Dedeagh, Dardanellen, Gallipoli, Rodosto, Burgas, Varna, Kustendje, Odessa, Sulina und Galatz. Ueberschiffung in Corfu nach Sajada, Parga, S. Maura, Prevesa und Salagbora.

10. „ um Mittag: Dampfer „Semiramis“, Capitän A. Orlando, nach Alexandrien, mit Berührung von Brindisi. Ueberschiffung in Alexandrien nach Port Said, Jaffa, Caifa, Beyruth, Tripolis, Lattakia, Alexandrette, Mersyna, Larnaca, Limassol und Rhodus.

11. „ um 11 Uhr Vorm.: Dampfer „Imperatrix“, Capitän T. Rassevich, nach Constantinopel und Batum mit Berührung von Brindisi, Santi Quaranta, Corfu, Patras, Piräus, Dardanellen, Ineboli, Samsun, Kerasund, Rizeh und Trapezunt. Für Passagiere und Werthsachen Ueberschiffung in Corfu nach Albanien, in Piräus nach Thessalien und in Constantinopel nach Varna, Burgas, Kustendje, Odessa, Sulina, Galatz und Braila.

Dienst nach Ostindien, China und Japan.

20. Juni, um 4 Uhr Nachm.: Dampfer „Medusa“, Capitän G. Walluschnig, nach Indien, China und Japan, mit Berührung von Port Said, Suez, Aden, Kurrachee, Bombay, Colombo, Penang, Singapore, Hongkong, Shanghai und Kobe.

3. Juli, um Mittag: Dampfer „. . . . . . .“, Capitän . . . . . ., nach Bombay, mit Berührung von Brindisi, Port Said, Suez und Aden. Anschluss in Bombay nach China und Japan bis Kobe. Die Ladung nach Madras und Calcutta wird in Colombo auf den Dampfer der Zweiglinie Colombo—Madras—Calcutta überschifft.

Brasilianischer Dienst.

10. Juni, Dampfer „Berenice“, Capitän R. Colledani, nach Santos, mit Berührung von Fiume, Pernambuco, Bahia und Rio Janeiro.

Ohne Haftung für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Contumaz-Massregeln.

Verschiedene Mittheilungen.

Firmaprotokollirung. In dem Handelsregister des k. k. Handelsgerichtes Wien wurde am 19. Mai bei der Firma

„Ostgalizische Localbahnen“

Adolf Freiherr v. Seidler als Mitglied des Verwaltungsrathes über erfolgte Resignation gelöscht, dagegen Dr. Siegfried Werner, Generalsecretär des k. k. priv. österreichischen Creditinstitutes für Verkehrsunternehmungen und öffentliche Arbeiten in Wien, als cooptirtes Mitglied des Verwaltungsrathes mit dem statutenmässigen Firmirungsrechte eingetragen.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des CX. Stückes.) Das am 1. Juni herausgegebene CX. Stück enthält unter

Nr. 2248: Erlass des k. k. Ministeriums des Innern vom 26. Mai 1896, Z. 16 496, an alle politischen Landesbehörden, betreffend die Bekanntmachung der königl. bayerischen Regierung vom 15. April 1896 über die Gestattung der Einfuhr von lebendem Rindvieh aus Oesterreich-Ungarn in das Schlachthaus der Stadt Kempten in Bayern.

Nr. 2249: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Salzburg vom 27. Mai 1896, Z. 6361, betreffend das Verbot der Einfuhr von Handelsschweinen aus dem Bezirke Freistadt in Oberösterreich und aus dem Bezirke Voitsberg in Steiermark nach Salzburg.

Nr. 2250: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Dalmatien vom 23. Mai 1896, Z. 14.183, betreffend die Gestattung der Ausfuhr von Wiederkäuern für die Sommerweiden in Bosnien und der Herzegowina aus ganz Dalmatien.

Nr. 2251: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Schlesien vom 30. Mai 1896, Z. 9898, betreffend die Beschränkung der Einfuhr von Klauenthieren aus Ungarn nach Schlesien.

Nr. 2252: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Mähren vom 30. Mai 1896, Z. 20.211, betreffend die Bewilligung der Einfuhr von Wiederkäuern aus den Comitaten Bekes und Vas und das Verbot der Einfuhr von Schweinen aus dem Comitate Krasso-Szöreny und der Freistadt Versecz in Ungarn nach Mähren.

Nr. 2253: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Niederösterreich vom 30. Mai 1896, Z. 52.370, betreffend die Einfuhr von Wiederkäuern und Schweinen aus Ungarn nach Niederösterreich.

— (Inhalt des CXI. Stückes.) Das am 2. Juni herausgegebene CXI. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2254: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Steiermark vom 30. Mai 1896, Z. 15.705, betreffend die Einfuhr von Wiederkäuern und Schweinen aus Ungarn nach Steiermark.

Nr. 2255: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 30. Mai 1896, Z. 88.423, betreffend die Einfuhr von Wiederkäuern und Schweinen aus Ungarn nach Böhmen.

— (Inhalt des CXII. Stückes.) Das am 3. Juni herausgegebene CXII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2256: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Salzburg vom 30. Mai 1896, Z. 6518, betreffend die Beschränkung der Einfuhr von Klauenthieren aus Ungarn nach dem Herzogthume Salzburg.

Nr. 2257: Kundmachung der k. k. Landesregierung für die Bukowina vom 30. Mai 1896, Z. 9165, betreffend das Verbot der Einfuhr von Schafen, Ziegen und Schweinen aus dem Districte Botuschani und der Stadt Rimnicu-sarat und Bewilligung der Einfuhr derselben Thiergattungen aus den Districten Falciu und Vlasca in Rumänien nach der Bukowina.

Nr. 2258: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Kärnten vom 31. Mai 1896, Z. 6995, betreffend die Beschränkungen der Einfuhr von Klauenthieren aus Ungarn nach Kärnten.

Nr. 2259: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Krain vom 30. Mai 1896, Z. 8208, betreffend die Einfuhr von Klauenthieren aus Ungarn nach Krain.

— (Inhalt des CXIII. Stückes.) Das am 5. Juni herausgegebene CXIII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2260: Kundmachung der k. k. Landesregierung für die Bukowina vom 29. Mai 1896, Z. 8962, betreffend das Verbot der Einfuhr von Schweinen aus mehreren Bezirken Galiziens nach der Bukowina.

Nr. 2261: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Tirol und Vorarlberg vom 1. Juni 1896, Z. 15.546, betreffend Beschränkung in der Einfuhr von Wiederkäuern und Schweinen aus Ungarn nach Tirol und Vorarlberg.

Nr. 2262: Kundmachung der Landesregierung für Bosnien und die Herzegowina vom 20. Mai 1896, Z. 65.503, betreffend das Verbot der Ausfuhr von Schweinen aus mehreren Bezirken in Bosnien.

Nr. 2263: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Oberösterreich vom 30. Mai 1896, Z. 9163/II, betreffend die Einfuhr von Wiederkäuern und Schweinen aus Ungarn nach Oberösterreich.

Nr. 2264: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Tirol und Vorarlberg vom 2. Juni 1896, Z. 15.360, betreffend das Verbot der Einfuhr von lebenden Schweinen aus Krain nach Tirol und Vorarlberg.

Nr. 2265: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 3. Juni 1896, Z. 91.024, betreffend das Verbot der Einfuhr von Schweinen aus mehreren Gebieten in Croatien-Slavonien nach Böhmen.

Lagerhaus-Angelegenheiten.

Lagerhaus der Stadt Bregenz.

Verkehr im Monate Mai 1896.

Artikel	Lager am 1. Mai	Eingang	Ausgang	Lager am 31. Mai
	Metercentner			
Weizen	526	100	150	476
Roggen	196	104	—	300
Gerste	1434	100	116	1418
Hafer	3078	611	1437	2252
Malz	930	101	214	817
Mais	980	350	367	963
Diverse	5974	1636	1825	5785
Total	13118	3002	4109	12011

Lagerhaus der Stadt Wien.

I. Stand und Bewegung des Waarenlagers.

	Mai 1896				Mai 1895			
	Lagerstand	Eingelagert	Ausgelagert	Lagerstand	Lagerstand	Eingelagert	Ausgelagert	Lagerstand
	am ersten	vom ersten bis letzten		am letzten	am ersten	vom ersten bis letzten		am letzten
	Meter-Centner (bei Spiritus Hektoliter zu 100 Graden)							
Insgesammt . .	269.803	280.826	245.130	305.499	199.605	149.498	108.746	240.357
Darunter:								
Weizen	98.864	97.112	89.094	106.882	39.003	37.075	24.929	51.149
Roggen	30.965	28.231	41.839	17.357	31.410	50.482	27.840	54.052
Gerste	42.526	20.612	19.880	43.258	34.202	3.057	7.481	29.778
Hafer	13.410	56.416	23.568	46.258	27.092	18.587	25.751	19.928
Mais	4.401	66.046	54.338	16.109	3.351	26.581	9.067	20.865
Hirse	1.006	849	628	1.227	1.561	1.102	373	2.290
Bohnen	4.400	148	916	3.632	1.415	633	1.041	1.007
Erbsen	1.025	113	27	1.111	1.880	—	183	1.697
Malz	876	1.026	1.227	675	2.847	261	299	2.809
Raps	30.128	465	724	29.869	19.468	1.768	2.554	18.682
Hanfsamen	419	129	373	175	428	28	355	101
Wicken	538	1.495	501	1.532	1.303	91	617	777
Mehl	8.811	1.858	2.341	8.328	5.757	3.007	2.585	6.179
Kleie	778	1.450	1.796	432	952	200	753	399
	238.147	275.950	237.252	276.845	170.669	142.872	103.828	209.713
Spiritus	1.196	—	—	1.196	—	1.276	—	1.276
Zucker	8.521	504	2.321	6.704	7.014	1.894	334	8.574
Wein	4.250	290	684	3.856	2.128	644	561	2.211
Oele und Fette	2.122	487	302	2.307	1.764	516	584	1.678
Sonstige Waaren	15.567	3.595	4.571	14.591	18.048	2.296	3.439	16.905
Mittlere Tagesbewegung . .	21.915 Meter-Centner				9.932 Meter-Centner			
Versicherungswerth . . . fl.	2,488.850	994.350	754.875	2,728.325	2,092.880	927.840	636.640	2,384.080

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine.

	Im Umlaufe	Ausgegeben, bezw. vorgemerkt	Zurückgelangt	Im Umlaufe	Im Umlaufe	Ausgegeben, bezw. vorgemerkt	Zurückgelangt	Im Umlaufe
	am ersten	vom ersten bis letzten		am letzten	am ersten	vom ersten bis letzten		am letzten
Lagerscheine . . . . . Stück	119	9	39	89	40	29	13	56
Versicherungswerth . . fl.	395.020·—	72.900·—	155.930·—	311.990·—	216.990·—	180.900·—	65.150·—	332.740·—
Davon abgesondert übertragen:								
Warrants . . . . . . Stück	12	—	6	6	—	—	—	—
Versicherungswerth . . fl.	50.230·—	—	26.230·—	24.000·—	—	—	—	—
Lombardbetrag . . . . fl.	22.835·—	—	9.798·—	13.037·—	—	—	—	—

Oeffentliches Lagerhaus und Freilager, Wien, II., Franzensbrückenstrasse.

Monat Mai 1896.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waaren	Stand am ersten Mai 1896	Eingelagert	Ausgelagert	Stand am letzten Mai 1896
		vom ersten bis letzten Mai		
	in metrischen Centnern (bei Spiritus in Hektolitergraden)			
Ingesammt	87.107	15.372	21.474	81.005
Darunter wichtige Waaren:				
Fettwaaren	3.500	967	208	4.259
Kaffee	3.144	912	676	3.380
Wein	3.057	2.244	2.315	2.986
Zucker	57.858	7.858	15.182	50.534
Diverse	19.548	3.391	3.093	19.846
Assecuranzwerth . . fl.	3,516.045	624.620	720.321	3,420.344

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

	Stand am ersten Mai 1896	Ausgegeben, bezw. abgesondert übertragen	Zurückgelangt	Stand am letzten Mai 1896
		vom ersten bis letzten Mai		
Lagerscheine:				
Stück	33	2	7	28
Versicherungswerth . fl.	70.550	3.600	14.000	60.150
Abgesondert übertragene Warrants:				
Stück	—	—	—	—
Versicherungswerth . fl.	—	—	—	—
Lombardbetrag . . . fl.	16.000	—	1.100	14.900

Oeffentliches Lagerhaus und Freilager, Wien, II., Praterquai.

Monat Mai 1896.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waaren	Stand am ersten Mai 1896	Eingelagert	Ausgelagert	Stand am letzten Mai 1896
		vom ersten bis letzten Mai		
	in metrischen Centnern (bei Spiritus in Hektolitergraden)			
Insgesammt	41.144	45.181	20.382	65.943
Darunter wichtige Waaren:				
Weizen	16.270	10.340	7.769	18.841
Hafer	7.085	30.856	9.202	28.739
Korn	8.006	1.533	1.214	8.325
Reps	4.251	—	—	4.251
Diverse	5.532	2452	2.197	5.787
Assecuranzwerth . . fl.	310.930	313.120	140.975	843.075

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

	Stand am ersten Mai 1896	Ausgegeben, bezw. agesondert übertragen	Zurückgelangt	Stand am letzten Mai 1896
		vom ersten bis letzten Mai		
Lagerscheine:				
Stück	—	—	—	—
Versicherungswerth . fl.	—	—	—	—
Abgesondert übertragene Warrants:				
Stück	—	—	—	—
Versicherungswerth . fl.	—	—	—	—
Lombardbetrag . . . fl.	—	—	—	—

Oeffentliches Lagerhaus und Freilager für Getreide und Spiritus in Lemberg.

Monat Mai 1896.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waaren	inländischer Provenienz				ausländischer Provenienz			
	Lagerstand	Eingelagert	Ausgelagert	Lagerstand	Lagerstand	Eingelagert	Ausgelagert	Lagerstand
	am ersten	vom ersten bis letzten		am letzten	am ersten	vom ersten bis letzten		am letzten
	Getreide in metrischen Centnern; Spiritus in Hektolitern à 100 %							
Weizen	302·87	—	302·87	—	—	—	—	—
Hanfsamen	301·72	—	—	301·72	—	—	—	—
Gerste	501·06	—	249·89	251·17	—	—	—	—
Hafer	124·76	—	124·76	—	—	—	—	—
Erbsen	519·67	—	99·75	419·92	99·28	98·87	98·87	99·28
Bohnen	1975·24	—	266·12	1709·12	124·27	—	—	124·27
Raps	967·00	70·76	604·87	432·89	—	—	—	—
Zucker	411·63	—	22[illegible]·82	182·81	—	—	—	—
Leinsamen	209·97	—	104·98	104·99	—	—	—	—
Leindotter	177·46	131·74	239·80	69·40	—	—	—	—
Thymothe	—	21·74	—	21·74	—	—	—	—
Diverse	765·63	111·47	346·87	530·23	—	—	—	—
Zusammen	6257·01	335·71	2568·73	4023·99	223·55	98·87	98·87	323·55
Versicherungswerth . . fl.	66.949	4.882	29.605	42.226	2.050	800	800	2.050
Spiritus	2.861·92	384·57	—	3.246·49	—	—	—	—
Versicherungswerth . . fl.	41.853	4.999	—	46.852	—	—	—	—

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

Auf Waaren	Im Umlauf	Ausgestellt bezw. vorgemerkt	Zurückgelangt	Im Umlauf	Im Umlauf	Ausgestellt bezw. vorgemerkt	Zurückgelangt	Im Umlauf
	am ersten	vom ersten bis letzten		am letzten	am ersten	vom ersten bis letzten		am letzten
Getreide								
Lagerscheine . . Stück	15	2	10	7	—	—	—	—
Versicherungswerth . . fl.	10.589	1.410	6.545	5.454	—	—	—	—
Abgesondert übertragene Warrants . . . Stück	11	1	8	4	—	—	—	—
Versicherungswerth . . fl.	8.285	900	5.535	3.650	—	—	—	—
Lombardbetrag . . . fl.	4.920	560	3.120	2.360	—	—	—	—
Spiritus								
Lagerscheine . . Stück	9	—	—	9	—	—	—	—
Versicherungswerth . . fl.	13.783	—	—	13.783	—	—	—	—
Abgesondert übertragene Warrants . . . Stück	9	—	—	9	—	—	—	—
Versicherungswerth . . fl.	13.783	—	—	13.783	—	—	—	—
Lombardbetrag . . . fl.	8.060	—	—	8.060	—	—	—	—

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Einführung des VI. Nachtrages zu den vom 1. Jänner 1895 giltigen Tarifen und Tarifbestimmungen für den Transport von Personen und Reisegepäck auf den nicht in dem Geltungsbereiche des Zonentarifes stehenden Localbahnen.

Mit Giltigkeit vom Tage der Betriebseröffnung der Localbahn Schwarzenau-Zwettl, bezüglich der Berichtigungen mit sofortiger Giltigkeit, gelangt obenbezeichneter Nachtrag zur Ausgabe.

Derselbe enthält Bestimmungen über den Personen- und Gepäckstransport, sowie den Kilometerzeiger für die genannte Localbahn und Berichtigungen der Nachträge II und IV.

Dieser Nachtrag ist um den Preis von 10 Hellern bei der k. k. General-Direction und den k. k. Eisenbahn-Betriebsdirectionen erhältlich.

Wien, am 3. Juni 1896. [415]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

Kohlenverkehr von Segengottes.

Abänderung des Frachtsatzes nach Judenburg.

Im Ausnahmetarife vom 1. Mai 1896 ändert sich der Frachtsatz Segengottes—Judenburg von 148 h auf **140** h.

Wien, am 5. Juni 1896. [416]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Theil II, Heft B (gemeinschaftliches Heft) vom 1. Jänner 1894.

Einbeziehung der Station Pozsony-ujváros

Die Station Pozsony-ujváros wird mit den gleichen Entfernungen und Zuschlagsfristen wie die Station Pozsony-fiók-pályaudvar in das obengenannte Heft einbezogen.

Wien, am 3. Juni 1896. [417]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Rumänisch-Norddeutscher Eisenbahnverband.

Abfertigung von Sendungen für Bucarest.

Die Frachtbriefe zu Sendungen nach Bucarest müssen die genaue Bezeichnung des Abgabs-Bahnhofes „Nordbahnhof" oder „Filaret" enthalten. Frachtbriefe ohne nähere Bezeichnung werden als unvollständig zurückgewiesen.

Die Bestimmung im Anhang des Theiles II, Heft 1, Abschnitt I, 1. Absatz (Seite 522) ist zu streichen.

Wien, am 3. Juni 1896. [418]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Bayerisch-Belgischer Güterverkehr.

Frachtsätze für Lindau Rangirbahnhof.

Am 1. Juni 1896 sind im Belgisch-Südwestdeutschen Verbande neue Tarifhefte für den Verkehr mit Stationen der grossherzogl. Badischen Staatseisenbahnen, und zwar: Tarifheft 6/a für den Belgisch-Badischen Seehafenverkehr, Tarifheft 6/b für den Belgisch-Badischen Binnenverkehr und ein besonderes Tarifheft für den Belgisch-Badischen Kohlenverkehr in Wirksamkeit getreten.

Diese Tarifhefte enthalten fast durchwegs ermässigte Frachtsätze für den directen Verkehr mit der Bodenseestation Lindau. In Folge dieses Umstandes wurden die bestehenden Frachtsätze für Lindau in den Nachträgen zum Bayerisch-Belgischen Gütertarife vom 1. Juni 1883, wie auch im Belgisch-Bayerischen Kohlentarife vom 15. Juni 1892 mit 1. Juni 1896 aufgehoben, und findet die Abfertigung von Sendungen nach und von Lindau Stadt bis auf Weiteres ausschliesslich im Rahmen des Belgisch-Südwestdeutschen Güterverkehres statt.

Die neuen Frachtsätze für Lindau Stadt gelten vom 1. Juni 1896 an auch für den Verkehr mit Lindau Rangirbahnhof, Station der k. k. Oesterr. Staatsbahnen.

Die Abfertigung der Sendungen nach und von Lindau Rangirbahnhof wird jedoch, wie bisher, im Bayerisch-Belgischen Güterverkehr erfolgen.

Wien, am 3. Juni 1896. [419]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Französischer Eisenbahnverband.

Einführung des Nachtrages I zu Tarif-Theil III, Heft 2.

Mit Giltigkeit vom 1. Juli 1896 gelangt der Nachtrag I zu dem vom 1. October 1894 giltigen Gütertarife, Theil III, Heft 2, des Oesterreichisch-Ungarisch-Französischen Eisenbahnverbandes (Ausnahmetarif für die Beförderung von Getreide etc. bei Aufgabe von 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen zwischen ungarischen Stationen einerseits und Stationen der Französischen Ostbahn andererseits) zur Einführung.

Derselbe enthält:

I. Aenderung der Tarifbestimmungen.
II. Berichtigte Frachtsätze der Serie II (Mehl etc.).
III. Geänderte Frachtsätze der Serien I—III.
IV. Berichtigung des Kilometerzeigers und
V. Abänderung von Stationsnamen.

Hiedurch wird das vom 15. October 1894 giltige Berichtigungsblatt zum oben bezeichneten Tarife aufgehoben und ersetzt.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den betheiligten österreichisch-ungarischen Eisenbahn-Verwaltungen, bezw. Stationen zum Preise von 10 Hellern = 10 Centimes für das Stück erhältlich.

Wien, am 3. Juni 1896. [420]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Französischer Eisenbahnverband.

Einführung des Nachtrages I zu Tarif-Theil III, Heft 3, und des Nachtrages I zum zugehörigen Anhange.

Mit Giltigkeit vom 1. Juli 1896 gelangt der Nachtrag I zu dem vom 1. November 1894 giltigen Verbandsgütertarife, Theil III, Heft 3, des obbezeichneten Eisenbahnverbandes (Ausnahmetarif für die Beförderung von Getreide etc. bei Aufgabe von mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen im Verkehre zwischen Stationen der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn etc. einerseits und Stationen der Französischen Ostbahn andererseits) zur Einführung.

Derselbe enthält:

I. Aenderung von Bahnbezeichnungen.
II. Aenderung der Bezeichnung der Publicationsorgane.
III. Aenderung des Verzeichnisses der Lagerhäuser mit Reexpeditionsstationen.
IV. Aenderungen und Ergänzungen der Schnittfrachtsätze für die ausserfranzösischen Strecken.
V. Ergänzungen des Kilometerzeigers.
VI. Aenderungen von Stationsnamen.

Gleichzeitig tritt der Nachtrag I zum Anhange zu obbezeichnetem Ausnahmetarife, enthaltend Aenderungen von Bahnbezeichnungen, sowie Aenderungen und Ergänzungen der Coursdifferenzen, in Kraft.

Exemplare obgenannter Nachträge sind bei den betheiligten österreichischen Eisenbahn-Verwaltungen, bezw. Stationen zum Preise von je 10 Heller = 10 Cts. per Stück zu beziehen.

Wien, am 3. Juni 1896. [421]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Russischer Grenzverkehr.

Berichtigungen des Nachtrages I zum Tarif-Theil II, Heft 1.

In dem mit 1. Juli 1896 in Kraft tretenden Nachtrag I zum Tarif-Theil II, Heft 1, für den vorbezeichneten Verkehr sind nachstehende Berichtigungen vorzunehmen:

1. Auf Seite 8, letzte Zeile, ist die Anmerkung: „*) Für alle anderen Güter des Ausnahmetarifes III (a, b, c)" mit dem Zeichen „**)" (statt „*)") zu versehen.

2. Auf Seite 9 sind die für die Relationen zwischen Brody (Bhf.) trs. einerseits und Bärn-Andersdorf, Freudenthal, Jägerndorf und Ziegenhals andererseits in den Classen I, III [1])/a) und b) und III [2])/a) und b) vorgesehenen Frachtsätze um je 19 Heller per 100 kg zu kürzen.

3. Die auf Seite 10 und 11 für „Eger, der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn" enthaltenen Frachtsätze finden auch für „Eger, der k. k. Oesterr. Staatsbahnen" Anwendung, und sind demnach die im Haupttarife, Seite 73, 79, 85 und 91, für die letztgenannte Station vorgesehenen Frachtsätze entsprechend richtig zu stellen.

4. Unter „3. Berichtigungen", Seite 15, linke Spalte, hat es in der Rubrik „Classe" für die Relationen Freudenthal-Brody und Jägerndorf-Brody statt „Stückgut", richtig „erm. Eilgut" zu lauten.

Auf Seite 16, linke Spalte, ist der Frachtsatz des Specialtarifes I/b für Besztercezebánya-Brody in der Rubrik „anstatt" von 444 auf **441** zu berichtigen. In der Rubrik „Relation" ist die Station „Budapest deli vasut" in „Budapest dunapart [1]) und Józsefváros [1])" und die Station „Budapest Keleti p. u." in „Budapest-Lipotváros und nyugoti p. u." abzuändern. Der Frachtsatz des Specialtarifes III/a für Budapest dunapart [1]) und Józsefváros [1])-Brody in der Rubrik „anstatt" hat richtig „{406 einf." zu lauten. In der Rubrik „Relation" ist bei den für „Nagy-Belicz—Brody" vorgesehenen Berichtigungen des Specialtarifes I/b, des Specialtarifes III/a und III/b hinzuzusetzen: „für Möbel aus gebogenem Holze". Auf Seite 17, rechte Spalte, ist in der Rubrik „Relation" die Station „Budapest-Józsefváros" in „Budapest dunapart und Józsefváros" abzuändern.

Vorstehende Berichtigungen wurden in einem separat herausgegebenen Berichtigungsblatte zum Nachtrage aufgenommen, und sind Exemplare des bezüglichen Berichtigungsblattes durch die Verbandsverwaltungen unentgeltlich zu beziehen.

Wien, am 2. Juni 1896. [422]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.
K. k. priv. Böhmische Nordbahn-Gesellschaft.

Einführung neuer directer Fahrkarten.

Mit 1. Juli 1896 werden in den nachbenannten Relationen directe Fahrkarten zu den beigesetzten Preisen eingeführt:

	Prag—B.-Leipa Schnellzug, sonst Personenzug III. Classe fl. ö. W. incl. Stempel
Prag K.F.J.B. — Reichstadt über B.-Leipa	2·43
Prag K.F.J.B. — Niemes über B.-Leipa	2·56

Wien, am 6. Juni 1896. [423]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen

Sonstige Nachrichten.

Tarife für den inneren Verkehr der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen, Heft A, für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Expressgut und von Hunden in Begleitung von Reisenden, vom 1. Juli 1894. (Ergänzung der Bestimmungen in Betreff der Rückfahrkarten.) Mit sofortiger Giltigkeit tritt nachstehende Bestimmung in Kraft: An Stelle einer Rückfahrkarte für alle Züge kann auch eine Rückfahrkarte für Personenzug nebst zwei Schnellzugs-Ergänzungskarten abgegeben werden. Die für die Rückfahrt bestimmte Ergänzungskarte ist mit dem Vermerk „Giltig zur Rückfahrt" zu versehen. Sie wird erst bei der Rückfahrt, die innerhalb der Giltigkeitsdauer der Rückfahrkarte auszuführen ist, durchlocht und abgenommen. Hienach ist die Zusatzbestimmung A 3 zu § 12 der Verkehrsordnung zu ergänzen.

Bayerisch-Schweizerischer Gütertarif, Theil II, 3. Heft (Verkehr mit S. C. B. und weiter) vom 1. September 1892. (Giltigkeitsverlängerung eines Tarifheftes.) Das vorbezeichnete Tarifheft bleibt noch über den 1. Juni hinaus bis zum Erscheinen der angekündigten Neuausgabe in Kraft.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg	per 100 kg			
1057	Südbahn-Gesellschaft	K. k. österreichische Staatsbahnen	Baumwolle, rohe, 1) amerikanische; 2) excl. amerikanischer	1) Triest 2) Fiume	Telfs	Bei Frachtzahlung für mindestens a) 5.000 / b) 10.000 kg pro Wagen und Frachtbrief unter Einhaltung der für den Tirol-Küstenländischen Verkehr bestehenden Tarifbestimmungen. Die zugestandenen Frachtsätze unter A finden bei Beförderung in offenen Wagen, jene unter B bei Beförderung in gedeckt gebauten Wagen Anwendung. Die Frachtberechnung erfolgt unter nachstehenden Bedingungen nach dem **Effectivgewichte** der Sendung*)	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Tarif für den Tirol-Küstenländischen Verkehr vom 20. Juni 1884	1) a) 152·4, 1) b) 140; 2) a) 166·1, 2) b) 153·7; Verschieden	1) a) 148·1, 1) b) 136·2; 2) a) 148·9, 2) b) 141·5; 1) A) 166, 1) B) 130; 2) A) 122, 2) B) 135	1) a) 4·3, 1) b) 3·8; 2) a) 17·2, 2) b) 12·2; Versebieden	Im Kartirungswege		
										Kreuzer österr. Währung incl. Mgb. bezw. auch incl. Steuer				

*) 1. Die Verwendung offener oder gedeckt gebauter Wagen beliebiger Type bleibt der Bahnanstalt überlassen.
2. Die Seitens der Bahnanstalt beigestellten offenen oder gedeckt gebauten Wagen müssen räumlich vollständig ausgenützt werden, und zwar bei offenen Wagen bis zur Grenze des Lademasses, bei gedeckt gebauten Wagen rücksichtlich des ganzen Innenraumes derselben, — in beiden Fällen selbstverständlich ohne Ueberschreitung des zulässigen Ladegewichtes.
3. Wird ein offener Wagen zur Beförderung beigestellt, so hat der Absender für die Bedeckung entweder selbst Sorge zu tragen, oder aber bei bahnseitiger Beistellung der Decken die tarifmässige Deckenmiethe zu entrichten, ferner im Frachtbriefe im Sinne des § 57 des Betriebsreglements den Vermerk: „Beantrage Beförderung in offen gebauten Wagen“, beziehungsweise den Vermerk: „Beantrage Beförderung in offen gebauten Wagen unter bahneigenen Decken“ einzustellen.
Für die Hin- und Rückbeförderung der von den Absendern beigestellten Deckmittel finden die allgemeinen Tarifbestimmungen Anwendung.
4. Der Nachweis der amerikanischen Provenienz der Baumwolle ist bei der Aufgabe zu erbringen.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
1058	Südbahn-Gesellschaft	K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Kgl. ung. Staatseisenbahnen K. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn und der Dampfschiffahrts-Gesellschaft des öst. Lloyd	Maschinentheile (zerlegte Spinnmaschinen)	Bielitz via Triest oder Fiume seewärts	Piräus, Syra, Smyrna, Burgas und Varna, Galatz (im Sommer) und dann Braila Kustendje (im Winter)	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen und Frachtbrief; Einhaltung der für den nebenbezogenen Verkehr bestehenden Bestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Oesterr.-Ungar. Levante-Verkehr über Triest und Fiume nach Hafenplätzen der Levante, u. zw. Tarif Theil 1 vom 1. Jänner 1891 und Theil II, Heft 1 für den Export aus Oesterreich vom 1. Jänner 1892	2·07 Gulden ö. W. Gold incl. Mgb., bezw. Steuer und incl. der Vermittlungsgebühren in Triest oder Fiume	1·94 Gulden ö. W. Gold incl. Mgb., bezw. Steuer und incl. der Vermittlungsgebühren in Triest oder Fiume	0·13 Gulden ö. W. Gold	Im Kartirungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
									Kreuzer					
1059	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Eisen und Stahl, sowie Eisen- und Stahlwaaren der Pos. E-6 und E-7 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Friedrichshütte	Grybów	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1896	Localtarif	58	45	13	Im Kartirungswege		
					Orló loco				69	56	13			
					Orló transit				65	52	13			
					Jasło				68	55	13			
					Iwonicz				74	55	19			
					Sanók				80	60	20			
					Zagórz				80	60	20			
					Sambor				92	75	17			
					Gorlice				64	51	13			
					Lemberg				96	82	14			
					Drohobycz				97	84	13			
					Stryj				101	87	14			
					Neu-Sandec				49	43	6			
					Stanislau				115	99	16			
					Kolomea				124	106	18			
					Sniatyn-Załucze				128	110	18			
					Buczacz				128	110	18			
					Tarnopol				115	99	16			
					Czernowitz				134	115	19			
				Wegierska górka	Grybów				60	47	13			
					Orló loco				71	58	13			
					Orló transit				67	54	13			
					Jasło				70	55	15			
					Iwonicz				78	57	21			
					Sanók				82	62	20			
					Zagórz				83	64	19			
					Sambor				93	77	16			
					Gorlice				66	54	12			
					Lemberg				97	84	13			
					Drohobycz				100	86	14			
					Stryj				103	88	15			
					Neu-Sandez				51	43	8			
					Stanislau				117	100	17			
					Kolomea				125	108	17			
					Sniatyn-Załucze				131	112	19			
					Buczacz				129	111	18			
					Tarnopol				117	100	17			
					Czernowitz				135	116	19			
				Raycza	Grybów				62	49	13			
					Orló loco				73	61	12			
					Orló transit				69	57	12			
					Jasło				72	55	17			
					Iwonicz				79	59	20			
					Sanók				83	64	19			
					Zagórz				85	-66	19			
					Sambor				94	78	16			
					Gorlice				68	55	13			
					Lemberg				100	86	14			
					Drohobycz				101	87	14			
					Stryj				104	90	14			
					Neu-Saudez				53	43	10			
					Stanislau				120	103	17			
					Kolomea				127	109	18			
					Sniatyn-Załucze				132	114	18			
					Buczacz				131	112	19			
					Tarnopol				120	103	17			
					Czernowitz				136	117	19			
			Draht und Drahtnägel aus der Pos. E-7	Podgórze-Płaszów	Neu-Sandez				49	43	6			
					Stanislau				100	86	14			
					Tarnopol				100	86	14			
					Kolomea				108	96	12			
					Buczacz				113	102	11			
					Snyatiu-Załucze				113	102	11			
					Czernowitz				118	109	9			
					Sambor				76	66	10			
					Lemberg				80	69	11			
					Drohobycz				82	70	12			
					Stryj				86	74	12			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
1060	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Saturationsschlamm aus der Pos. D 15 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Sedziszów, Przeworsk, Tłumacz-Pałahicze	Stationen des Abschnittes A, des Tarif-Theiles II, Heft 2	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen ist durch die Partei zu besorgen	Vom 1. Juni, längstens bis 31. August 1896	Localtarif				Im Kartirungswege		
							bei einer Entfernung von km		Kreuzer					
							1— 40		1—10 = 4	4	—			
									11—20 = 5		1			
									21—30 = 6		2			
									31—40 = 7		3			
							41— 50		8	5	3			
							51— 60		10	6	4			
							61— 70		11	7	4			
							71— 80		12	8	4			
							81— 90		13	9	4			
							91—100		14	10	4			
							101—110		15	11	4			
1061	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Holz (Pos. H 20—1, der Güterclassification des Tarifes, Theil I)	Zwardoń	Haugsdorf	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1896	Localtarife der betheiligten Bahnen	Bestehen keine directen Frachtsätze	Kreuzer 48		Im Kartirungswege		
					Kadolz-Mailberg					47				
					Laa (K.F.N.B.)					46				
					Pernhofen-Wulzeshofen					46				
					Zellerndorf					48				
1062	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Mehl und Mahlproducte aus Getreide und Hülsenfrüchten	Mistelbach	Wien (St.E.G.)	Aufgabe als Frachtgut; Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Aufrechthaltung der sonstigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarif	25·8	Kreuzer 23·8	2·—	Im Kartirungswege		
					Brünn (St.E.G.)				36·8	34·8	2·—			
					Mislitz				24·9	22·9	2·—			
					B.-Trübau				60·8	55·—	5·8			
					Chotzen				66·2	60·—	6·2			
					Pardubic (St.E.G.)				73·—	67·—	6·—			
					Kolin (St.E.G.)				77·—	75·—	2·—			
1063	Südbahn-Gesellschaft	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Holzzellstoff (Cellulose)	Leoben Staatsbhf.	Pontebba transit	Bei Aufgabe von, oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro verwendeten vierrädrigen Wagen und Abfertigung nach den Bestimmungen des Tarifes für den directen österreichisch-ungarisch-italienischen Güterverkehr vom 1. October 1887	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Tarif für den österreichisch-ungarisch-italienischen Güterverkehr vom 1. October 1887	Francs pro Tonne = 1000 kg 11·90	11·46	0·44	Kartirung		*) Nur giltig für Sendungen nach Stationen der italienischen Gruppe VI des allgem. Instradirungs-Verzeichnisses
				Weissenbach-St. Gallen					15·16 12·86*)	11·46	3·70 1·40			
				St. Lorenzen K. k. Staatsb.					11·90	11·46	0·44			
				Knittelfeld					11·90	11·46	0·44			
				Zeltweg					11·90	11·46	0·44			
				Thalheim					11·72	11·46	0·26			
1064	Südbahn-Gesellschaft	K. k. österr. Staatsbahnen	Papier der Pos. P—1 der Güterclassification des Tarifes, Theil I, vom 1. Jänner 1893	Aichberg-Steyrermühle	Innsbruck	a) Bei Aufgabe von Sendungen im Gewichte unter 5000 kg pro Frachtbrief; b) bei Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen; c) bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der einschlägigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarife	a) 340 Heller b) 226 Heller c) 212 Heller incl. Manipulationsgebühr	a) 330 Heller b) 216 Heller c) 196 Heller incl. Manipulationsgebühr	a) 10 Heller b) 10 Heller c) 16 Heller	Im Kartirungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publicatiou erfolgt		Das Zngeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht				Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg			
1065	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Betheiligten Verwaltungen	Kalk, gebrannt	Podgórze-Płaszów	Wien Nord- und Staatsbahnhof	Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Auf- und Abladen durch Arbeitskräfte der Parteien. Im Uebrigen Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1896	Galizisch-Wiener Eisenbahnverband vom 1. Februar 1893	Besteht kein directer Frachtsatz	52 kr.		Im Kartirungswege		
1066	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Betheiligten Verwaltungen	Kalk, gebrannt	Podgórze-Płaszów	Wien Nord- und Staatsbahnhof	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 3000 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Auf- und Abladen durch Arbeitskräfte der Parteien. Im Uebrigen Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis 31. December 1896	Kartirungsfrachtsatz laut unmittelbar vorhergehender Ordnungsnummer	52 kr.	49 kr.	3 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens bis Ende Februar 1897	Die bedungene Auflieferung des Minimalquantums hat rücksichtlich der k. k. Oesterr. Staatsbahnen keine Giltigkeit
1067	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Bier in Fässern	Hradisch K.F.N.B.	Kenty	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Auf- und Abladen der Sendungen durch Parteiorgane	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1896	Localtarife, und zwar Hauptbahnnetz vom 1. Jänner 1893 und Localbahnen vom 1. Juni 1888	81·7 kr.	55·1 kr.	26·6 kr.	Im Kartirungswege		
			Leer retourgehende Bierfässer	K e n t y	Hradisch K.F.N.B.	Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen; Auflieferung der Sendungen in solchen Quantitäten, dass die verwendeten Wagen nach ihrer Räumlichkeit vollständig ausgenützt werden; Auf- und Abladen, sowie Ab- und Auflegen der Sendungen durch Parteiorgane			58·4 kr.	53·8 kr.	4·6 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Versenderin und Empfängerin lautende Frachtbriefe, welche von Seiten der Auflieferungsstation die Bestätigung darüber tragen müssen, dass die verwendeten Wagen nach ihrer Räumlichkeit vollständig ausgenützt, sowie das Ablegen und Aufladen durch Parteiorgane besorgt, und von Seiten der Empfangsstation, dass das Abladen und Auflegen durch Parteiorgane bewirkt worden ist. Die bezeichneten Documente, welche spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses vorzulegen sind, werden nicht wieder zurückgestellt	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
1068	Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft		Ziegel und Torf	Salzburg-Itzling	Lamprechtshausen	Bei Aufgabe von 500 bis 1000 Waggons	Bis Ende December 1896	Localtarif	Verschieden		0·05 kr. per 100 kg und 1 km	Im Kartirungswege		
						Ueber 1000 Waggons					0·10 kr. per 100 kg und 1 km			
1069	Südnorddeutschen Verbindungsbahn	Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn	Mauer- und Dachziegel	Tannwald-Schumburg transit	Unter-Morchenstern	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht des verwendeten Wagens und Aufrechthaltung der für Güter der Classe C giltigen allgemeinen und speciellen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1896	Gebührentarif der Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn, giltig vom 1. Juli 1895	kr. 4·0	kr. 3·2	kr. 0·8	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen haben die Parteien durch ihre Leute und auf ihre Kosten in der für diese Leistung jeweilig festgesetzten Frist zu bewerkstelligen
					Morchenstern				7·0	4·8	2·2			
					Gablonz a. N.				13·0	8·4	4·6			
					Georgenthal-Albrechtsdorf				9·5	6·0	3·5			
					Antoniwald				12·0	7·2	4·8			
					Josefsthal-Maxdorf				12·5	7·6	4·9			
				Reichenberg transit	Gablonz a. N.				12·0	7·0	5·0			
1070	Buschtěhrader Eisenbahn		Vom 1. Juli 1896 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1896, hat für den Transport von Fahrzeugen, unbeladen, der Serien I und II, laut Abschnittes C, Ziffer X, Punkt c) auf Seite 145 des Tarifes, Theil I, der österreichischen, ungarischen, bosnischen und herzegowinischen Eisenbahnen vom 1. Jänner 1893 als Frachtgut, auf den Linien der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn folgende ermässigte Frachtberechnung im Kartirungswege Anwendung zu finden: a) für solche Fahrzeuge, welche durch die Seitenthüren der gedeckt gebauten Eisenbahn-Güterwagen verladen werden können, die Frachtberechnung zu den Frachtsätzen für sperrige Güter für das von 10 zu 10 kg aufgerundete wirkliche Gewicht der Sendung; b) für jene derartigen Fahrzeuge, welche durch die Seitenthüren der gedeckt gebauten Eisenbahn-Güterwagen **nicht** verladen werden können, die Frachtberechnung zu den Frachtsätzen der Classe I (Normalclasse) für das von 10 zu 10 kg aufgerundete wirkliche Gewicht, mindestens aber für 1200 kg pro Sendung. Im Uebrigen bleiben die einschlägigen, allgemein giltigen Tarifbestimmungen massgebend.											

Abänderung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Angabe der Abänderung und Bezeichnung des Zeitpunktes derselben	Bemerkungen
23	Nr. 136 vom 23. November 1895	1912	K. k. österr. Staatsbahnen		Eisen der Position E-6 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Mürzzuschlag trs.	Kohleben	In der Rubrik 4 und 5 ist nach den Worten „Mürzzuschlag trs. Kohleben“ zu setzen: „oder vice versa“	

Ausserkraftsetzung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6		7	8
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der betheiligten Bahnverwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Zeitpunkt der Aufhebung	Besondere Bemerkungen
					von	nach		
25	Nr. 151 vom 31. December 1895	2614		Eisen und Stahl, sowie Eisen- und Stahlwaaren der Pos. E—6 und E—7 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Friedrichshütte	Grybów Orló loco Orló transit Jasło Iwonicz Sanok Zagórz Sambor Gorlice	21. Juli 1896	Ein neues Frachtzugeständniss in theilweise abgeändertem Umfange und Ausmasse ist im gegenwärtigen Blatte sub fortlaufende Nr. 1059 publicirt.
					Węgierska-Gorka	Grybów Orló loco Orló transit Jasło Iwonicz Sanok Zagórz Sambor Gorlice		
				Draht und Drahtnägel aus der Pos. E—7 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Podgórze-Płaszów	Jaroslau Przemyśl Lemberg Sambor Drohobycz Stryj Neu-Sandez Jasło Rzeszów Stanislau Kolomea Sniatyn Buczacz Tarnopol Czernowitz		

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

Verordnungs-Blatt
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 65. **Wien, 11. Juni 1896.** **IX. Jahrgang.**

Eisenbahnverkehr im Monate April 1896
und Vergleich der Einnahmen in den ersten vier Monaten 1896 mit jenen der gleichen Periode 1895.

Im Monate April 1896 wurden nachstehende Eisenbahnstrecken dem öffentlichen Verkehre übergeben:

In Oesterreich: Am 27. April die 64·833 km lange Valsugana-Eisenbahn (Trient—Reichsgrenze bei Tezze).

In Ungarn: Am 18. April die 28·4 km lange Localbahn Nagy-Belicz—Privigye.

Im Monate April 1896 wurden auf den österreichisch-ungarischen Eisenbahnen im Ganzen 12,321.240 Personen und 8,911.211 t Güter befördert und hiefür eine Gesammteinnahme von 28,166.757 fl. erzielt, d. i. per Kilometer 920 fl. Im gleichen Monate 1895 betrug die Gesammteinnahme, bei einem Verkehre von 12,307.555 Personen und 8,441.413 t Güter, 27,011.846 fl., oder per Kilometer 910 fl., daher resultirt für den Monat April 1896 eine Zunahme der kilometrischen Einnahmen um 1·1 pCt.

In den ersten vier Monaten 1896 wurden auf den österreichisch-ungarischen Eisenbahnen 43,072.792 Personen und 35,605 307 t Güter, gegen 39,749.788 Personen und 34,111.915 t Güter im Jahre 1895, befördert. Die aus diesen Verkehren erzielten Einnahmen beziffern sich im Jahre 1896 auf 108,073.045 fl., im Vorjahre auf 100,499.660 fl.

Da die durchschnittliche Gesammtlänge der österreichisch-ungarischen Eisenbahnen für die viermonatliche Betriebsperiode des laufenden Jahres 30.602 km, für den gleichen Zeitraum des Vorjahres dagegen 29.692 km betrug, so stellt sich die durchschnittliche Einnahme per Kilometer für die erwähnte Periode 1896 auf 3531 fl., gegen 3384 fl. im Vorjahre, das ist um 147 fl. günstiger oder, auf das Jahr berechnet, pro 1896 auf 10.593 fl., gegen 10.152 fl. im Vorjahre, das ist um 441 fl., mithin um 4·3 pCt. günstiger.

Nach der Höhe des auf Grund der Einnahmenziffern der ersten vier Monate 1896 per Jahr ermittelten Kilometerergebnisses ergibt sich die nachstehende Reihenfolge der Bahnen:

	Gerechnete Jahreseinnahme im Jahre 1896 Gulden
A. Oesterreichische und ungarische Hauptbahnen:	
1. Aussig-Teplitzer Eisenbahn	56.188
2. Kaschau-Oderberger Eisenbahn (öst. Strecke)	33.810
3. Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Hauptbahnnetz)	30.864
4. Leoben-Vordernberger Bahn	25.527
5. Buschtěhrader Eisenbahn, Linie lit. B	22.989
6. Südbahn-Gesellschaft (Hauptbahnnetz und Localbahnen in Oesterreich)	21.915
7. Oesterr. Nordwestbahn (Ergänzungsnetz)	19.455
8. Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbau-Ges.	18.624
9. Buschtěhrader Eisenbahn, Linie lit. A	18.621
10. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft (österr. Linien)	16.917
11. Oesterr. Nordwestbahn (garantirte Strecken)	15.237
12. Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn	14.022
13. Böhmische Nordbahn	12.504
14. Südnorddeutsche Verbindungsbahn	11.910
15. K. k. Staatsbahnen und vom Staate für eigene Rechnung betriebene Bahnen	10.710
16. Kaschau-Oderberger Eisenb. (ungar. Strecken)	10.653
17. Kgl. Ungarische Staatsbahnen	10.218
18. Südbahn-Gesellschaft (ungar. Linien)	10.038
19. Ostrau-Friedlander Eisenbahn	8.676
20. Eisenbahn Wien-Aspang	7.377
21. Mohács-Fünfkirchner Bahn	7.125
22. Fünfkirchen-Barcser Bahn	6.462
23. Raab-Oedenburg-Ebenfurther Eisenbahn	6.114
B. Oesterreichische und ungarische Localbahnen incl. der Dampftramways.	Gulden
1. Localbahn Swoleňowes-Smečna	19.740
2. Kahlenberg-Eisenbahn-Gesellschaft (Dampftramway Wien-Nussdorf)	16.002

		Gulden
3.	Neue Wiener Tramway (Dampftramway Westbahnlinie—Hütteldorf)	14.925
4.	Montanbahn Zeltweg-Fohnsdorf	14 307
5.	Stauding-Stramberger Localbahn	11.031
6.	Brünner Localeisenb.-Ges. (Dampftramway)	10.944
7.	Bozen-Meraner Bahn	10.422
8.	Kuttenberger Localbahn	10.002
9.	Localbahn Přivoz—Mähr.-Ostrau—Witkowitz (Dampftramway)	9.585
10.	Vicinalbahn Budapest-Szt. Lörincz	9.105
11.	Eisenbahn Reichenberg - Gablonz - Tannwald	9.102
12.	Neutitscheiner Localbahn	8.004
13.	Wiener Localbahnen-Actiengesellsch. (Dampftramway Wien—Wr.-Neudorf—Guntramsdorf)	7.992
14.	Localbahn Petroszény-Lupény	7.161
15.	Budapester Localbahnen	6.897
16.	Wittmannsdorf - (Leobersdorf) - Ebenfurther Bahn	6.609
17.	Dampftramway-Gesellsch. vorm. Krauss & Co.	5.970
18.	Localbahn Königshan-Schatzlar, k. k. Staatsbahn im Privatbetriebe	5.874
19.	Localbahn Dolina-Wygoda	5.376
20.	Localbahn Innsbruck - Hall i T (Dampftramway)	4.824
21.	Steiermärk. Landesbahn (Localb. Cilli-Wöllan)	4.776
22.	Gölnitzthal-Bahn	4.395
23.	Poprádthal-Bahn	4.110
24.	Localbahn Mösel-Hüttenberg	4.011
25.	Unterkrainer Bahnen	4.008
26.	Localbahn Mori-Arco-Riva a. G.	4.005
27.	Vereinigte Arader und Csánader Eisenbahnen	3.843
28.	Gr.-Kikinda—Gr.-Becskereker Bahn	3.828
29.	Südbahn-Gesellschaft (Localb. Mödling-Brühl, elektrischer Betrieb)	3.615
30.	Localbahn Časlau-Zawratetz, k. k. Staatsbahn im Privatbetriebe	3.369
31.	Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft (Dampftramwaystrecke)	3.309
32.	Localbahn Keszthely—Balaton-Szt.-György	3.279
33.	Localbahn Welchau - Wickwitz — Giesshübl Sauerbrunn	3.267
34.	Localbahn Fehring-Fürstenfeld	3.234
35.	Marmaroser Salzbahn-Actiengesellschaft	3.165
36.	Ungthal-Bahn	3.102
37.	Loc. Zolyom-Brezó—Breznóbánya—Tiszolcz	2.988
38.	Localbahn Gleisdorf-Weiz	2.973
39.	Kremsthal-Bahn	2.925
40.	Bukowinaer Localbahnen	2.916
41.	Localbahn Gran—Almás-Füzitö	2.826
42.	Belisće-Kapelna (Slavonische Drauthal-) Vicinalbahn	2.826
43.	Eisenbahn Vinkovce-Brčka	2.739
44.	Számosthal-Bahn	2.727
45.	Localbahn Pressburg-Dunaszerdahely	2.706
46.	Localbahn Steinamanger-Pinkafeld	2.610
47.	Holics-Gödinger Localbahn-Actiengesellschaft	2.553
48.	Háromszéker Localbahnen	2.547
49.	Localbahn Auspitz	2.490
50.	Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów)	2.475
51.	Localbahn Asch-Rossbach	2.466
52.	Localbahn Strakonitz-Winterberg	2.454
53.	Torontaler Localbahnen	2.427
54.	Localbahn Kaschau-Torna	2.415
55.	Bárcs-Pakraczer Eisenbahn	2.385
56.	Localbahn Szathmár-Nagybánya	2.349
57.	Mühlkreis-Bahn	2.286
58.	Mährische Westbahn	2.253
59.	Vicinalbahn Güns-Steinamanger	2.241
60.	Localbahn Plan-Tachau	2.226
61.	Zagorianer Bahn	2.184
62.	Localbahn Schwarzenau-Waidhofen a/Th.	2.175
63.	Terret-Kowásznaer Localbahn	2.175
64.	Localbahn Nagy-Károly—Somkut	2.154
65.	Valsugana-Bahn	2.112
66.	Localbahn Reichenau a. K.-Solnitz	2.112
67.	Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Localbahnen)	2.100
68.	Localbahn Wotic-Selčan	2.001
69.	Böhmische Commercialbahnen	1.998
70.	Localbahn Budapest-Gran	1.986
71.	Westungar. Localbahnen (Transdanubische Vicinalbahn-Actiengesellschaft)	1.968
72.	Localb. Salzburg-Lamprechtshausen (Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellsch.)	1.965
73.	Vicinalbahn Maros-Vásárhely — Szász-Régen	1.941
74.	Murthal-Bahn	1.860
75.	Steyrthal-Bahn	1.851
76.	Slavonische Localbahn	1.851
77.	Bács-Bodrogher Comitatsbahnen	1.836
78.	Vicinalb. Debreczen—Hajdu-Nán.—B.-Mihály	1.812
79.	Localbahn Késmárk—Szepes-Bélá	1.803
80.	Biharer Vicinalbahnen	1.794
81.	Székler Eisenbahn	1.785
82.	Localbahn Vöcklabruck-Kammer	1.740
83.	Localbahn Wodňan-Prachatitz	1.737
84.	Localbahn Gyulafehérvár-Zalathna	1.734
85.	Localbahn Gr.-Priesen—Wernstadt—Auscha	1.713
86.	Localbahn Beneschau-Wlaschim	1.701
87.	Localbahn Hermannstadt-Felek	1.695
88.	Localbahn Körös-Belovár	1.695
89.	Szilágysager Eisenbahn	1.671
90.	Localbahn Göpfritz—Gross-Siegharts	1.650
91.	Kolomeaer Localbahnen	1.638
92.	Löcsethal-Bahn	1.638
93.	Zsitvathal-Bahn	1.620
94.	Welser Localbahn	1.617
95.	Vicinalbahn Nyiregyháza—Maté-Szalka	1.584
96.	Vicinalbahn Kun-Szt. Márton—Szentes	1.569
97.	Localbahn Eperies-Bartfeld	1.566
98.	Localbahn Ruma-Vrdnik	1.560
99.	Csetnekthal-Bahn	1.539
100.	Steiermärkische Landesbahnen (Preding-Wieselsdorf—Stainz, Pöltschach—Gonobitz und Kapfenberg—Au-Seewiesen)	1.536
101.	Localbahn Deutschbrod-Humpoletz	1.509
102.	Vicinalbahn Puszta-Tenyö—Kun-Szt. Márton	1.491
103.	Gailthal-Bahn	1.479
104.	Localbahn Szepes-Bélá—Podolin	1.446
105.	Vicinalbahn Ujszász-Jaszápáth	1.434
106.	Localbahn Szentes—Hod-Mezö-Vásárhely	1.422
107.	Eisenbahn Grosswardein-Belenyes-Vaskoh	1.410
108.	Haraszti-Ráczkever Localbahn	1.377
109.	Localbahn Kis-Ujszállás—Devavanya-Gyoma	1.365
110.	Localbahn Bája-Zombor-Neusatz	1.350
111.	Muranythal-Bahn	1.341
112.	Localbahn Szt. Lörincz-Szlatina-Našic	1.305
113.	Localbahn Debreczin—Füzes-Abony—Ohat-Kocs-Polgar	1.275
114.	Localbahn Budapest-Lajosmizse	1.245
115.	Békéser Comitatsbahnen	1.230
116.	Salzkammergut-Localbahn - Actiengesellschaft	1.221

	Gulden
117. Localbahn Hidegkut—Gyönk-Tamásy	1.200
118. Localbahn Potscherad-Wurzmes	1.164
119. Localbahn Fürstenfeld-Hartberg	1.158
120. Localbahn Somogy-Szobb—Bárcs	1.071
121. Localbahn Steinamanger-Rum	1.071
122. Localbahn Temesvár—Nagy-Szt. Miklos	1.071
123. Friauler Localbahn	1.065
124. Localbahn Debreczin—Nagy-Léta	1.038
125. Localbahn Versecz—Kubin-Dunapart	1.029
126. Felek-Fogáraser Localbahn	1.023
127. Matraer Vicinalbahnen	1.023
128. Localbahn Nagy-Belicz—Privigye	1.017
129. Mezötur-Turkever Eisenbahn	960
130. Localb. Balaton-Szt. György—Somogy-Szobb	891
131. Békes-Csanáder Localbahn	885
132. Localbahn Szepes-Olaszi—Szepes-Varálja	873
133. Localbahn Radkersburg-Luttenberg	792
134. Localbahn Postelberg-Laun	777
135. Localbahn Borossebes-Menyháza	744
136. Localbahn Zsebely-Csakovár	729
137. Localbahn Nakři-Netolitz—Netolitz Stadt	720
138. Localbahn Kaposvár-Mocsolád	654
139. Localbahn Hermannstadt—Nagy-Disznód	630
140. Vicinalbahn Máros-Ludas—Bistritz	552
141. Localbahn Lemberg-Kleparów—Janów	546
142. Localb. Raab-Veszprém-Dombovár: Strecke Veszprém—Uj-Dombovár	510
143. Localbahn Warasdin-Golubovec	507
144. Localbahn Kecskemét-Füllöpszállás	411
145. Taraczthal-Bahn	156

Nach der Zunahme des kilometrischen Ergebnisses in den ersten vier Monaten 1896 ergibt sich gegen den gleichen Zeitraum 1895 die nachstehende Reihenfolge der Bahnen:

A) Oesterreichische und ungarische Hauptbahnen.

	%
Graz-Köflacher Eisenbahn- u. Bergbau-Gesellschaft	10·6
Kaschau-Oderberger Eisenbahn (ungar. Strecken)	10·1
Eisenbahn Wien-Aspang	10·0
Kgl. Ungar. Staatsbahnen	9·6
K. k. Staatsbahnen und vom Staate für eigene Rechnung betriebene Bahnen	9·3
Aussig-Teplitzer Eisenbahn	8·4
Oesterr. Nordwestbahn (Ergänzungsnetz)	7·5
Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn	7·1
Oesterr. Nordwestbahn (garantirte Strecken)	6·5
Südbahn-Gesellschaft (ungar. Linien)	5·5
Oesterr.-ung. Staatseisenb.-Gesellsch. (öst. Linien)	4·6
Südbahn-Gesellschaft (Hauptnetz und Localbahnen in Oesterreich)	4·4
Südnorddeutsche Verbindungsbahn	3·8
Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Hauptbahnnetz)	3·2
Kaschau-Oderberger Eisenbahn (österr. Strecke)	2·7
Raab-Oedenburg-Ebenfurther Bahn	2·6
Leoben-Vordernberger Eisenbahn	2·2
Buschtěhrader Eisenbahn, Linie lit. B	1·2
Böhmische Nordbahn	0·4

B) Oesterreichische und ungarische Localbahnen incl. der Dampftramways.

	%
Localbahn Borossebes-Menyháza	100·0
Localbahn Hermannstadt—Nagy-Disznod	94·4
Wiener Localbahnen-Actien-Ges. (Dampftramway Wien-Wr. Neudorf-Guntramsdorf)	67·7
Murthal-Bahn	46·6
Taraczthal-Bahn	36·8
Localbahn Kaposvár-Mocsolad	34·6
Mährische Westbahn	34·1
Localbahn Körös-Belovár	29·8
Vicinalbahn Budapest-Szt. Lörincz	28·0
Békés-Csánader Localbahn	26·7
Zsitvathal-Bahn	26·5
Slavonische Localbahn	26·2
Békéser Comitatsbahnen	25·8
Vereinigte Arader und Csánader Eisenbahnen	25·0
Neue Wiener Tramway (Dampftramway Westbahnlinie—Hütteldorf)	24·8
Südbahn-Gesellschaft (Localb. Mödling-Brühl, elektrischer Betrieb)	24·5
Steiermärkische Landesbahnen (Cilli-Wöllan)	24·3
Localbahn Ruma-Vrdnik	22·6
Localbahn Debreczin—Nagy-Léta	21·8
Budapester Localbahnen	21·6
Vicinalbahn Kun-Szt. Márton—Szentes	21·1
Localbahn Gleisdorf-Weiz	20·6
Friauler Bahn	19·9
Localbahn Kis-Ujszállás—Devavanya—Gyoma	19·9
Stauding-Stramberger Localbahn	19·3
Marmaroser Salzbahn-Actiengesellschaft	18·9
Brünner Localeisenb.-Gesellsch. (Dampftramway)	18·1
Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft (Dampftramwaystrecke)	18·0
Localbahn Versecz—Kubin-Dunapart	17·9
Localbahn Auspitz	17·2
Torontaler Localbahnen	17·1
Localbahn Asch-Rossbach	15·4
Welser Localbahn	15·4
Localbahn Keszthely—Balaton-Szt. György	15·4
Matraer Vicinalbahnen	15·2
Localbahn Kaschau-Torna	15·0
Localbahn Hidegkut—Gyönk-Tamasy	14·9
Localbahn Debreczin—Füzes-Abony—Ohat-Kócs-Polgar	14·2
Unterkrainer Bahnen	13·8
Vicinalbahn Debreczen — Hajdu-Nánas—B.-Mihály	13·7
Eisenbahn Wittmannsdorf (Leobersdorf)-Ebenfurth	13·0
Dampftramway-Gesellschaft vorm. Krauss & Comp.	12·7
Localbahn Fürstenfeld-Hartberg	12·5
Bozen-Meraner Bahn	12·5
Localbahn Innsbruck-Hall i/T. (Dampftramway)	12·3
Localbahn Hermannstadt-Felek	12·3
Számosthal-Bahn	11·9
Localbahn Balaton-Szt. György—Somogy-Szobb	11·7
Mezötur-Turkever Eisenbahn	11·5
Székler Eisenbahn	11·4
Localbahn Mori-Arco-Riva a/G.	11·2
Localbahn Szepes-Olaszi—Szepes-Varalja	10·6
Bács-Bodrogher Comitatsbahnen	9·9
Kuttenberger Localbahn	9·2
Localbahn Přivoz—M.-Ostrau—Witkowitz (Dampftramway)	8·5
Localbahn Steinamanger-Pinkafeld	8·5
Localbahn Steinamanger-Rum	8·2
Ungthal-Bahn	7·9
Eisenbahn Grosswardein-Belenyes-Vaskoh	7·8
Localbahn Strakonitz-Winterberg	7·5
Gailthal-Bahn	7·2
Vicinalbahn Maros-Vásárhely—Szász-Régen	7·1
Csetnekthal-Bahn	6·9

	%
Szilágysager Eisenbahn	6·7
Localbahn Fehring-Fürstenfeld	6·6
Mühlkreis-Bahn	6·6
Haromszéker Localbahnen	6·3
Localbahn Szentes—Hod-Mezö-Vásárhely	6·3
Localbahn Radkersburg-Luttenberg	6·0
Barcs-Pakraczer Eisenbahn	5·9
Poprádthal-Bahn	5·8
Holics-Gödinger Localbahn	5·7
Kahlenberg-Eisenbahn-Gesellschaft (Dampftramway Wien-Nussdorf)	5·1
Biharer Vicinalbahn	4·7
Felek-Fogaraser Localbahn	4·6
Localbahn Wodňan-Prachatitz	4·5
Localbahn Haraszti-Ráczkeve	4·3
Steiermärkische Landesbahnen (Preding-Wieselsdorf—Stainz, Pöltschach—Gonobitz, Kapfenberg—Au-Seewiesen)	3·6
Localbahn Vöcklabruck-Kammer	3·4
Böhmische Commercialbahnen	3·4
Localbahn Száthmár—Nagybánya	3·4
Kolomeaer Localbahnen	3·2
Localbahn Somogy-Szobb—Bárcs	3·2
Localbahn Budapest-Lajosmizse	2·7
Salzkammergut-Localbahn-Actiengesellschaft	2·0
Kremsthal-Bahn	1·9
Belisće-Kapelna (Slavonische Drauthal-)Vicinalbahn	1·8
Vicinalbahn Güns-Steinamanger	1·5
Zagorianer Bahn	1·4
Localbahn Vinkovce-Brčka	0·8
Steyrthal-Bahn	0·5
Localbahn Schwarzenau-Waidhofen a/Th.	0·4
Vicinalbahn Ujszász-Jaszápáth	0·2

Die Bukowinaer Localbahnen, ferner die Localbahn Szepes-Bélá—Podolin und die Localbahn Terret-Kowaszna weisen keine Differenzen der kilometrischen Einnahmen gegenüber dem Jahre 1895 nach.

Nach der Abnahme des kilometrischen Ergebnisses in den ersten vier Monaten 1896 ergibt sich gegen den gleichen Zeitraum 1895 die nachstehende Reihenfolge der Bahnen:

A) Oesterreichische und ungarische Hauptbahnen.

	%
Buschtěhrader Eisenbahn, Linie lit. A	0·3
Fünfkirchen-Bárcser Bahn	2·0
Mohács-Fünfkirchner Bahn	3·3
Ostrau-Friedlander Eisenbahn	8·1

B) Oesterreichische und ungarische Localbahnen incl. der Dampftramways.

	%
Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Localbahnen)	0·9
Neutitscheiner Localbahn	0·9
Localbahn Plan-Tachau	2·8
Gölnitzthal-Bahn	2·9
Localbahn Wotic-Selčan	3·1
Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn	3·2
Gr.-Kikinda—Gr.-Becskereker Bahn	4·1
Montanbahn Zeltweg-Fohnsdorf	4·2
Vicinalbahn Máros-Ludas—Bistritz	4·2
Vicinalbahn Nyiregyháza—Maté-Szalka	4·3
Localbahn Mösel-Hüttenberg	5·0
Löcsethal-Bahn	5·5
Localbahn Warasdin-Golubovec	5·6
Localbahn Časlau-Zawratetz, k. k. Staatsbahn im Privatbetriebe	5·9
Localbahn Petroszény-Lupény	6·4
Localbahn Gran—Almás-Füzitö	6·5
Localbahn Nagy-Károly—Somkut	6·8
Localbahn Késmárk—Szepes-Béla	8·1
Localbahn Swoleňowes-Smečna	8·6
Westungarische Localbahnen (Transdanubische Vicinalbahn-Actiengesellschaft)	9·3
Localbahn Königshan-Schatzlar, k. k. Staatsbahn im Privatbetriebe	9·7
Localbahn Dolina-Wygoda	10·3
Localbahn Gr.-Priesen—Wernstadt—Auscha	10·6
Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów)	11·0
Localb. Welchau-Wickwitz—Giesshübl Sauerbrunn	15·5
Localbahn Deutschbrod-Humpoletz	19·1
Muranythal-Bahn	20·0
Localbahn Reichenau a/K.-Solnitz	27·6
Localbahn Eperies-Bartfeld	29·2
Vicinalbahn Puszta-Tenyö—Kun-Szt. Márton	31·9
Localbahn Zsebely-Csakovár	53·0
Localbahn Potscherad-Wurzmes	66·9

Ueber die Ursachen der Mehr- und Mindereinnahmen, sowie sonstige zur Erläuterung der Betriebsausweisziffern dienliche Daten haben nachstehende Bahnverwaltungen, wie folgt, relationirt:

Aussig-Teplitzer Eisenbahn. Die im Monate April 1896 erzielte Mehreinnahme gegenüber dem gleichen Monate des Vorjahres resultirt aus dem bedeutend stärkeren Kohlenverkehre zur Elbe.

Die Einnahmen des Jahres 1895 sind definitiv, jene des Jahres 1896 provisorisch, enthalten jedoch die definitiven Ergebnisse des Monates Jänner 1896.

Böhmische Nordbahn. Die Mindereinnahme im Monate April 1896 beruht auf einer allgemein schwächeren Frequenz sowohl im Personen- als im Güterverkehre.

Buschtěhrader Eisenbahn. Im Monate April 1896 hat sich gegen den gleichen Monat des Vorjahres beim Unternehmen lit. A aus dem Personen- und Gepäcksverkehre eine Mehreinnahme von fl. 3108, aus dem Güterverkehre eine Mehreinnahme von fl. 4192, zusammen daher eine Mehreinnahme von fl. 7300; beim Unternehmen lit. B aus dem Personen- und Gepäcksverkehre eine Mehreinnahme von fl. 1033, aus dem Güterverkehre eine Mehreinnahme von fl. 17.967, zusammen daher eine Mehreinnahme von fl. 19.000 ergeben.

Die Mehreinnahme aus dem Güterverkehre beim Unternehmen lit. A resultirt aus dem Verkehre von diversen Gütern, jene aus dem Güterverkehre beim Unternehmen lit. B aus dem Verkehre von Kohle und diversen Gütern.

Die Einnahmen des Jahres 1895 sind definitiv, jene des Jahres 1896 provisorisch.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. Auf den im Eigenthume des Staates stehenden und vom Staate für eigene Rechnung betriebenen Bahnen resultirt für den Monat April 1896, im Vergleiche zu den Ergebnissen desselben Monates des Vorjahres, im Personenverkehre, bei einer Minderfrequenz von 306.178 Personen, eine Mehreinnahme von fl. 44.798, und im

Güterverkehre, bei einer Mehrbeförderung von 70.637 t, eine Mehreinnahme von fl. 344.871. Es beträgt somit die erzielte Mehreinnahme im Ganzen fl. 389.669.

Von der im Personenverkehre ausgewiesenen Minderfrequenz von 306.178 Personen entfallen auf die westlichen Linien 300.575 und auf die östlichen Linien 5603 Reisende.

Auf den westlichen Linien betrug die Mindereinnahme fl. 20.089, während auf den östlichen Linien, trotz der geringeren Anzahl der beförderten Personen, sich eine Einnahmesteigerung von 64.887 fl. zeigte.

Die Ursache der geringeren Personenfrequenz liegt hauptsächlich in dem durch die andauernd schlechte Witterung im Berichtsmonate veranlassten Ausfalle der üblichen Massenausflüge während der Osterfeiertage.

Im Güterverkehre wurde auf den westlichen Linien, bei einer Mehrbeförderung von 79.006 t, eine Mehreinnahme von fl. 323.718 erzielt, wogegen auf den östlichen Linien, bei einer Minderbeförderung von 8369 t, eine Mehreinnahme von fl. 21.153 sich ergibt.

Die Einnahmenvermehrung auf den westlichen Linien ist eine Folge der gesteigerten Verfrachtung von Getreide, Mahlproducten, Holz und Baumaterialien.

Auf den östlichen Linien dagegen hat der Verkehr in den höher tarifirenden Artikeln Getreide und diversen Gütern abgenommen, so dass die ausgewiesene Mehreinnahme auf diesen Linien lediglich in der Erhöhung der Gütertarife ihre Begründung findet.

Auf sämmtlichen Linien der k. k. Oesterr. Staatsbahnen und der vom Staate betriebenen Privatbahnen, exclusive der Bodensee-Dampfschiffahrt, resultirt pro April 1896, bei einer Minderfrequenz von 303.477 Personen, eine Mehreinnahme von fl. 46.513, und, bei einer Mehrbeförderung von 74.203 t, eine Mehreinnahme von fl. 343 870, so dass das finanzielle Gesammtergebniss des Berichtsmonates ein Mehrerträgniss von fl. 390.383 ausweist.

Seit 1. Jänner 1896 beträgt die Mehreinnahme fl. 2,558.453.

Bodensee-Dampfschiffahrt.

Im Monate April 1896 betrug die Frequenz 11.640 Personen und 8402 t, mit einer Einnahme von fl. 3173, bezw. fl. 7400, in Summa fl. 10.573, gegen fl. 10.470 im gleichen Monate des Vorjahres.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Im Monate April 1896 hat der Personenverkehr auf dem Hauptbahnnetze eine Abnahme der Frequenz um 20.869 Personen und des Erträgnisses um fl. 3609 ergeben.

Was den Frachtenverkehr anbelangt, so ergab sich im Berichtsmonate, im Vergleiche zu derselben Periode des Vorjahres, eine Zunahme des Frachtquantums um 89.653 t und des Erträgnisses um fl. 196.771

Transportzunahmen ergaben sich hauptsächlich bei den nachstehenden Massenartikeln, und zwar:

bei Getreide aller Art	um	3.119·1 t
„ Holz aller Art	„	6.600·2 t
„ Steinen aller Art	„	10.593·3 t
„ Erzen und Schlacken	„	2.458·0 t
„ Kohlen	„	73.298·8 t

Abnahmen in der Verfrachtung sind beispielsweise zu verzeichnen:

bei Mehl und Mahlproducten	um	2.768·3 t
„ Zucker, raffinirt	„	2.241·1 t
„ Zucker, roh	„	4.292·9 t
„ Eisen und Stahl	„	1.325·5 t

Auf den Localbahnen nahm die Personenfrequenz um 1809 Personen und das Erträgniss um fl. 141 ab.

Der Güterverkehr zeigt eine Zunahme des Verfrachtungsquantums um 3084 t und eine Abnahme des Erträgnisses um fl. 2844.

Transportzunahmen ergaben sich besonders:

bei Getreide aller Art	um	587·3 t
„ Mehl und Mahlproducten	„	93·7 t
„ Zucker, roh	„	1.381·5 t
„ Holz aller Art	„	1.244·6 t
„ Steinen aller Art	„	1.348·9 t
„ Erzen und Schlacken	„	587·2 t
„ Eisen und Stahl	„	894·0 t

Was schliesslich die Ostrau-Friedlander Eisenbahn betrifft, so nahm der Personenverkehr um 4359 Personen und das Erträgniss um fl. 1025 ab.

Im Frachtenverkehre ist eine Abnahme des Frachtquantums um 2561 t und des Erträgnisses um fl. 3690 zu verzeichnen, wobei die Artikel „Holz aller Art“, sowie „Eisen und Stahl“ eine Mehrverfrachtung, und die Artikel „Mehl und Mahlproducte“, „Zucker, raffinirt und roh“, „Steine aller Art“, dann „Erze und Schlacken“ einen Frachtausfall aufweisen.

Kaschau-Oderberger Eisenbahn. Für den Monat April 1896 resultirt gegenüber der gleichen Periode des Vorjahres eine Einnahmenerhöhung von fl. 13.689, welche hauptsächlich dem Kohlenverkehre zugeschrieben werden kann.

Oesterr. Nordwestbahn und Süd-norddeutsche Verbindungsbahn. Der Vergleich der im Monate April 1896 auf den genannten Linien beförderten Personen und Frachten, sowie der hiefür erzielten Einnahmen mit den analogen Ziffern des Vorjahres ergibt folgendes Resultat:

A. Personen:

(provisorische Einnahmen pro April 1896, mit den definitiven Ziffern des Vorjahres verglichen)

Oesterr. Nordwestbahn:			
Garantirtes Netz	+ 14.551	Personen	— fl. 6.375·22
Ergänzungsnetz	+ 3.292	„	— „ 6.328·87
Südnordd. Verbindungsbahn	+ 3.452	„	— „ 2.799·30

Die Differenzen basiren darauf, dass eine Abnahme des Verkehres bei den Schnellzügen auf langen Strecken und eine Zunahme auf kurzen Strecken bei ermässigten Zügen erfolgte.

B. Frachten:

(provisorische Einnahmen pro April 1896, mit den definitiven Ziffern des Vorjahres verglichen)

Oest. Nordwestbahn: Garantirtes Netz	+ 20.441 t	+ fl. 63.354·38
„ „ Ergänzungsnetz	+ 21.066 t	+ „ 39.238·17
Südnorddeutsche Verbindungsbahn	+ 1.898 t	— „ 672·08

Die Zunahme ist hauptsächlich durch den stärkeren Elbeumschlagsverkehr hervorgerufen.

Die definitive Richtigstellung der Einnahmen des Jahres 1896 umfasst den Monat Jänner.

Südbahn-Gesellschaft. Die für das Gesammtnetz im Monate April 1896 gegen die gleiche Periode des Vorjahres nachgewiesene Mindereinnahme von fl. 62.182 theilt sich, wie folgt:

Personenverkehr	— fl. 111.610
Güterverkehr	+ „ 49.428

(Fortsetzung auf Seite 1158.)

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebs-Länge im Monate April 1896 (Kilometer)	Durchschnittl. Betriebs-Länge im Monate April 1895 (Kilometer)	Im Monate April 1896 wurden befördert: Personen (Anzahl)	Im Monate April 1896 wurden befördert: Güter (Tonnen)	Die Einnahme betrug im Monate April 1896: für Personen und Gepäck (Gulden)	1896: für Güter (Gulden)	1896: im Ganzen (Gulden)	1896: pro Kilom. (Gulden)	1895: im Ganzen (Gulden)	1895: pro Kilom. (Gulden)	Differz. per Kilom. in Percent	Durchschnittl. Betriebs-Länge vom 1. Jänner bis 30. April 1896 (Kilometer)	Durchschnittl. Betriebs-Länge vom 1. Jänner bis 30. April 1895 (Kilometer)
Oesterreichische Eisenbahnen.													
I. Staatseisenbahnbetrieb.													
a) K. k. Staatsbahnen und vom Staate für eigene Rechnung betriebene Bahnen incl. Wiener Verbindungsbahn . . .	7.959	7.943	3,014.682	2,011.165	1,950.312	5,423.553	7,373.865	926	6,984.196	879	+ 5·3	7.959	7.943
b) Privatbahnen auf Rechnung der Eigenthümer:													
Localbahnen:													
Asch-Rossbach	15	15	5.371	6.269	594	2.583	3.177	212	3.128	209	+ 1·4	15	15
Beneschau-Wlaschim	23	. . .	4.214	1.281	1.801	2.613	4.414	192	. . . .	. . .	. . .	23	. . .
Bukowinaer Localbahnen	176	176	16.477	28.284	7.048	39.754	46.802	266	56.799	323	— 17·6	176	176
Dolina-Wygoda	8	8	. . . .	3.785	. . . .	2.251	2 251	281	3.683	460	— 38 9	8	8
Fehring-Fürstenfeld	20	20	4.711	2.517	1.873	3.302	5.175	259	5.886	294	— 11·9	20	20
Friauler Bahn	16	16	4.941	410	1.138	533	1.671	104	1.483	93	+ 11·8	16	16
Fürstenfeld-Hartberg	39	39	6.773	1.520	1.834	1 968	3 802	97	3.715	95	+ 2·1	39	39
Gailthal-Bahn	31	31	4.756	1.139	1.625	2.794	4.419	143	4.024	130	+ 10·0	31	31
Gleisdorf-Weiz	15	15	5 358	3.278	1.408	3.233	4.641	309	2 970	198	+ 56·1	15	15
Göpfritz—Gross-Siegharts . . .	8	. . .	1.863	619	362	906	1.268	159	. . . .	. . .	. . .	8	. . .
Kolomeaer Localbahnen	33	33	3 130	3.507	417	3.347	3 764	114	1.081	33	+245·5	33	33
Lemberg-Bełzec (Tomaszów) . .	89	89	16.823	7.317	10.953	9 046	19.999	225	23.265	261	— 13·8	89	89
Lemberg (Kleparów)-Janow . . .	22	. . .	2.495	106	1.053	150	1.203	55	. . . .	. . .	. . .	22	. . .
Mährische Westbahn	90	90	9.062	7.762	2.891	15.037	17.928	199	14.035	156	+ 27 6	90	90
Mösel-Hüttenberg	5	5	1.968	5.058	251	1.517	1.768	354	1.889	378	— 6·3	5	5
Murthal-B. (Unzmarkt-Mauterndf.)	76	76	9.570	3.873	3.800	8 051	11.851	156	8.606	113	+ 38·1	76	76
Nakři-Netolitz—Netolitz Stadt .	14	. . .	2.585	383	531	504	1.035	74	. . . .	. . .	. . .	14	. . .
Plan-Tachau	13	13	3.419	1.205	888	1.601	2.489	191	2.380	183	+ 4·4	13	11
Postelberg-Laun	11	. . .	1.773	290	252	215	467	42	. . . .	. . .	. . .	11	. . .
Potscherad-Wurzmes	17	17	1.436	1.874	233	1.699	1.932	114	3.209	189	— 39·7	17	17
Schwarzenau-Waidhofen a./T. . .	10	10	4.031	1.122	790	1.336	2.126	213	2.127	213	0	10	10
Strakonitz-Winterberg	32	32	8.678	2.314	2.639	3.961	6 600	206	7.644	239	— 13·8	32	32
Unterkrainer Bahnen	134	134	26.534	13.971	13.377	32.933	46 310	346	51.117	381	— 9·2	134	134
Valsugana-Bahn	8	. . .	2.347	101	975	433	1.408	176	. . . .	. . .	. . .	2	. . .
Vöcklabruck-Kammer	11	11	2.834	1.351	669	1.252	1.921	175	2.347	213	— 17·8	11	11
Welser Localbahn	54	54	17.333	5.175	4.681	4.276	8.957	166	7.772	144	+ 15·3	54	54
Wittmannsdorf - (Leobersdorf-) Ebenfurther Eisenbahn . . .	17	17	10.125	20.172	2.071	7.118	9.189	541	7.815	460	+ 17·6	17	17
Wodňan-Prachatitz	28	28	9.398	1.347	2.403	2.026	4.429	158	4.440	159	— 0·6	28	28
Wotic-Selĕan	17	17	2.902	1.332	955	1.654	2.609	153	3.212	189	— 19 0	17	17
Zeltweg-Fohnsdorf	8	8	2.078	29.780	253	8.393	8.646	1.081	8 910	1.114	— 3 0	8	8
II. K. k. Staatsbahnen im Privatbetriebe.													
Časlau-Zawratetz	24	24	2.298	4.469	553	5.125	5.678	237	6.103	254	— 6·7	24	24
Königshan-Schatzlar	5	5	859	4 337	78	2.466	2.544	509	2.265	453	+ 12·4	5	5
III. Privatbahnen unter Ausschluss der ad I b) angeführten Localbahnen.													
Aussig-Teplitzer Eisenbahn . . .	101	101	161.192	782.904	33.357	522.074	555.431	5.499	504.899	4.999	+ 10·0	101	101
Böhmische Nordbahn	320	320	189.058	157.487	77.385	265.568	342.953	1.072	361.197	1.129	— 5·0	320	320
Buschtěhrader Eisenbahn													
Linie lit. A	186	186	71.356	188.628	46.931	229.468	276.399	1.486	269.099	1.447	+ 2·7	186	186
Linie lit. B	236	236	113.961	272.649	60.467	371.010	431.477	1 828	412.477	1.748	+ 4·6	236	236
Graz-Köflacher Eisenbahn u. B.-G.	91	91	33.716	59.496	13.692	115.367	129.059	1.418	114.776	1.261	+ 12·5	91	91
Kaiser Ferdinands-Nordbahn:													
Hauptbahnnetz	1.036	1.036	804.952	869.308	523.915	2,203.566	2,727.481	2.633	2,534.319	2.446	+ 7 7	1.036	1.036
Localbahnen	281	259	86.833	35.415	19.904	32.280	52.184	186	55.169	213	— 12·7	281	259
Kaschau-Oderberger Eisenbahn:													
Oesterreichische Strecke . .	64	64	48.556	83.025	22.741	164 788	187.529	2.930	186.169	2 909	+ 0·7	64	64
Leoben-Vordernberger Bahn . .	15	15	8.166	56.330	1.841	31.117	32.958	2.197	30.254	2.017	+ 8·9	15	15

Vom 1. Jänner bis Ende April 1896 wurden befördert: Personen Anzahl	Güter Tonnen	Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis 30. April 1896: für Personen und Gepäck (Gulden)	1896: für Güter (Gulden)	1896: im Ganzen (Gulden)	1896: per Kilom. (Gulden)	1895: für Personen und Gepäck (Gulden)	1895: für Güter (Gulden)	1895: im Ganzen (Gulden)	1895: per Kilom. (Gulden)	Differz. per Kilom. in Percent	Oder per Jahr und Kilom. gerechnet nach nebigen Ergebnissen d. abgelaufenen 4 Monate: 1896 (Gulden)	1895 (Gulden)	Wiederholung des Namens der Eisenbahnen
													Oesterr. Eisenbahnen.
													I. Staatseisenbahnbetrieb
10,068.643	8,075.812	6,504.535	21,906.215	28,410.750	3.570	5,825.350	20,105.339	25,930.689	3.265	+ 9·3	10.710	9.795	a) K. k. Staatsb. und vom Staate für eigene Rechnung betrieb. Bahnen incl. Wr. Verb.-B.
													b) Privatb. auf Rechnung d. Eigenth.
													Localbahnen:
19.878	24.572	2.201	19.134	12.335	822	2.260	8.423	10.683	712	+ 15·4	2.466	2.136	Asch-Rossbach
11.320	3.809	4.924	8.112	13.036	567	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	1.701	. .	Beneschau-Wlaschim
53.675	107.405	23.604	147.391	170.995	972	27.105	143.987	171.092	972	0	2.916	2.916	Bukowinaer Localb.
. . . .	19.386	. . . .	14.334	14.334	1.792	. . . .	15.972	15.972	1.997	— 10·3	5.376	5.991	Dolina-Wygoda
16.753	10.187	6.323	15.246	21.569	1.078	5.671	14.539	20.210	1.011	+ 6·6	3.234	3.033	Fehring-Fürstenfeld
16.172	1.615	3.567	2.118	5.685	355	2.839	1.893	4.732	296	+ 19·9	1.065	888	Friauler Bahn
26.400	6.628	6.850	8.200	15.050	386	6.174	7.211	13.385	343	+ 12·5	1.158	1.029	Fürstenfeld-Hartberg
15.369	5.035	4.937	10.348	15.285	493	3.985	10.268	14.253	460	+ 7·2	1.479	1.380	Gailthal-Bahn
19.150	11.119	4.733	10.128	14.861	991	4.547	7.781	12.328	822	+ 20·6	2.975	2.466	Gleisdorf-Weiz
5.929	2.330	1,168	3.233	4.401	550	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	1.650	. . .	Göpfritz-Gr. Siegharts
8.500	17.420	1,142	16.874	18.016	546	1 989	15.479	17.468	529	+ 3·2	1.638	1.587	Kolomeaer Localbahnen
55.154	26.499	36.501	36.946	73.447	825	36.413	46.078	82.491	927	— 11·0	2.475	2.781	Lemberg-Bełzec
6.414	504	2.977	1·022	3.999	182	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	546	. . .	Lemberg (Klep.)-Janów
35.332	28.409	10.845	56.749	67.594	751	11.014	39.388	50.402	560	+ 34·1	2.253	1.680	Mährische Westbahn
6.777	17.897	848	5.837	6.685	1.337	807	6.234	7.041	1.408	— 5·0	4.011	4.224	Mösel-Hüttenberg
37.612	15.516	13.303	33.825	47.128	620	13.301	18.819	32.120	423	+ 46·6	1.860	1.269	Murthal-Bahn
7.984	1.317	1.625	1.740	3.365	240	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	720	. . .	Nakři-Netolitz-Netolitz
11.518	5.496	3.012	6.636	9.648	742	2.941	5.456	8.397	763	— 2·8	2.226	2.289	Plan-Tachau
5.690	3.065	838	2.016	2.854	259	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	777	. . .	Postelberg-Laun
6.068	8.197	917	5.678	6.595	388	945	18 982	19.927	1.172	— 66·9	1.164	3.516	Potscherad-Wurzmes
15.450	4.180	2.822	4.423	7.245	725	2.582	4.633	7.215	722	+ 0·4	2.175	2.166	Schwarzenau-Waidhofen
29.499	11.952	8.603	17.559	26.162	818	8.533	15.831	24.364	761	+ 7·5	2.454	2.283	Strakonitz-Winterberg
98.181	59.838	44.637	134.392	179.029	1.336	38.805	118.519	157.324	1.174	+ 13·8	4.008	3.522	Unterkrainer Bahnen
2.347	101	975	433	1.408	704	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	2.112	. . .	Valsugana Bahn
10.331	4.315	2.334	4.047	6.381	580	2.561	3.613	6.174	561	+ 3·4	1.740	1.683	Vöcklabruck-Kammer
59.703	14.243	16.405	12.692	29.097	539	15.095	10.134	25.229	467	+ 15·4	1.617	1.401	Welser Localbahnen
30.752	78.462	7.511	29.940	37 451	2.203	6.600	26.532	33.132	1.949	+ 13·0	6.609	5.847	Wittmannsdorf-(Leobd.) Ebenfurther Eisenb.
32.448	5.514	7.552	8 670	16 222	579	6.941	8.579	15.520	554	+ 4·5	1.737	1.662	Wodňan-Prachatitz
9.656	5.748	3.189	8.155	11.344	667	3.902	7.786	11.688	688	— 3·1	2.001	2.064	Wotic-Selčan
6.807	119.571	849	37.305	38.154	4.769	855	38.981	39.836	4.980	— 4·2	14.307	14.940	Zeltweg-Fohnsdorf
													II. K. k. Staatsbahnen im Privatbetriebe
8.261	30 305	2.152	24.799	26.951	1.123	2.193	26.434	28.627	1.193	— 5·9	3.369	3.579	Časlau-Zawratetz
3.242	20.096	466	9.325	9.791	1.958	359	10.481	10.840	2.168	— 9·7	5.874	6.504	Königshan-Schatzlar
													III. Privatbahnen unter Ausschluss der ad I b) angeführten
600.900	2,898.307	121.029	1,770.625	1,891.654	18.729	118.886	1,625.531	1,744.417	17.271	+ 8·4	56.188	51.814	Aussig-Teplitzer Eisenb.
682.648	644.651	270.438	1.063.202	1,333.640	4.168	265.749	1,062.863	1,328.612	4.152	+ 0·4	12.504	12.456	Böhmische Nordbahn
													Buschtěhrader Eisenb.
231.959	830 689	140.545	1,014.005	1,154.550	6.207	128.874	1,028.876	1,157.750	6.224	— 0·3	18.621	18.672	Linie lit. A
374.003	1,183.051	173 035	1,635.321	1,808.356	7.663	162.258	1,624.798	1,787.056	7.572	+ 1·2	22.989	22.716	Linie lit. B
130.426	262.863	49.866	515.094	564.960	6.208	47.473	463.086	510.559	5.611	+ 10·6	18.624	16.833	Graz-Köflacher Eisenb.
													Kaiser Ferdinands-Ndb.
2,837.271	3,627.777	1,795.966	8,862.249	10,658 215	10.288	1,678.116	8,654.348	10,332.464	9 973	+ 3·2	30.864	29.919	Hauptbahnnetz
298.478	136.546	67.152	129 639	196.791	700	61.043	121.932	182.975	706	— 0·9	2 100	2.118	Localbahnen
													Kaschau-Oderberger B.
177.570	337.666	74.632	646.664	721.296	11.270	74.406	627.729	702.135	10.971	+ 2·7	33.810	32 913	Oesterr. Strecke
27.947	214.871	6 303	121.329	127.632	8 509	6.579	118.289	124.868	8.325	+ 2·2	25.527	24 975	Leoben-Vordernberger

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebs-Länge im Monate April 1896	1895	Im Monate April 1896 wurden befördert: Personen	Güter	Die Einnahme betrug im Monate April 1896: für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	pro Kilom.	1895: im Ganzen	pro Kilom.	Differz. per Kilom. in Percent	Durchschnittl. Betriebs-Länge vom 1. Jänner bis Ende April 1896	1895
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden			Kilometer	
Oesterr. Nordwestbahn:													
Garantirte Strecken	628	628	300.446	247.376	203.384	661.231	864.615	1.377	807.635	1.286	+ 7·1	628	628
Ergänzungsnetz	308	308	133.943	274.508	74.692	464.548	539.240	1.751	506.330	1.644	+ 6·5	308	308
Oest.-ung. Staatseisenbahn-Ges.:													
Oesterreichische Linien	1.366	1.366	753.418	721.120	479.928	1,555.818	2,035.746	1.490	1,968.885	1.441	+ 3·4	1.366	1.366
Ostrau-Friedlander Eisenbahn	33	33	27.301	19.401	7.289	15.600	22.889	694	27.604	836	— 17·0	33	33
Südbahn-Gesellschaft:													
Hauptnetz und Localbahnen in Oesterreich	1.513	1.513	1,327.519	423.225	917.803	2,098.492	3,016.295	1.994	3,072.916	2.031	— 1·8	1.513	1.513
Localb. Mödling-Brühl (elektr. Betrieb)	4	4	10.414	....	1.633	....	1.633	408	1.904	476	— 14·3	4	4
Südnorddeutsche Verbindungsb.	285	285	158.819	127.035	57.248	210.638	267.886	940	271.358	952	— 1·3	285	285
Wien-Aspang Bahn	89	89	85.579	38.368	27 228	39.108	66.336	745	62.041	697	+ 6·9	89	89
Wien-Pottend.-Wr.-Neustädter B.	65	65	24.252	61.041	8.366	75.289	83.655	1.287	72.276	1.112	+ 15·7	65	65
Selbstständige Localbahnen.													
Auspitzer Localbahn	7	7	4.838	1.748	520	951	1.471	210	1.354	193	+ 8·8	7	7
Böhmische Commercialbahnen	193	191	26.535	19.680	8.040	23 253	31.293	162	33.020	173	— 6·4	193	191
Bozen-Meraner Bahn	31	31	31.347	6.590	21.530	12.096	33.626	1.085	33.128	1.069	+ 1·5	31	31
Deutschbrod-Humpoletz	25	25	2.211	882	1.079	2 714	3.793	152	4.174	167	— 9·0	25	25
Gr.-Priesen—Wernstadt—Auscha	25	25	2.639	1.381	918	2 814	3.732	149	3.411	136	+ 9·6	25	25
Kremsthal-Bahn	70	70	20.892	8.231	6.936	11.273	18.209	260	19.002	271	— 4·1	70	70
Kuttenberger Localbahn	3	3	11.635	3.880	1.062	253	1.315	438	1.731	577	— 24·1	3	3
Mori-Arco-Riva a/G.	24	24	11.278	1.024	8.950	2.095	11.045	460	9.791	408	+ 12·7	24	24
Mühlkreis-Bahn	58	58	10 528	1.367	6.619	5.893	12.512	216	11.886	205	+ 5·4	58	58
Neutitscheiner Localbahn	8	8	10.591	4.345	1.938	3.559	5.497	687	5.509	689	— 0·3	8	8
Reichenau a/K.-Solnitzer Localb.	15	15	2.409	1.651	670	2.509	3.179	212	3.592	239	— 11·3	15	15
Radkersburg-Luttenberg L.-B.	25	25	3.072	851	938	1.052	1.990	80	2.096	84	— 4·8	25	25
Reichenberg-Gablonz-Tannwald	34	34	41.810	11.944	13.871	12.557	26.428	777	28.082	826	— 5·9	34	34
Salzburg-Lamprechtshausen L.-B.	18	...	5.585	740	1.863	1.506	3.369	187	....	...	...	15	...
Salzkammergut-Localbahn-Ges.	67	67	10.714	2.163	4.795	3.682	8.477	127	9.083	136	— 6·6	67	67
Stauding-Stramberger Localbahn	18	18	7.002	26.281	1 549	16.999	18.548	1.030	18.009	1.001	+ 2·9	18	18
Steyrthal-Bahn	48	48	11.676	3.801	3.610	4 480	8.090	169	8.421	175	— 3·4	48	48
Swolenowes-Smečna Localbahn	10	10	1.936	21.874	180	11.923	12.103	1.210	15.293	1.529	— 20·8	10	10
Steiermärkische Landesbahnen:													
Cilli-Wöllan	39	39	6.259	12.607	2.079	14.798	16.877	433	12.449	319	+ 35·7	39	39
Preding-Wieselsdorf—Stainz, Pöltschach-Gonobitz, Kapfenberg—Au-Seewiesen	49	49	8.408	5.187	2.216	4.907	7.123	145	7.094	145	...	49	49
Welchau-Wickwitz—Giesshübl Sauerbrunn	8	8	320	2.220	56	3.357	3.413	427	3.884	486	— 12·1	8	6
Dampftramways.													
Brünner Localeisenbahn-Ges.	10	10	66.806	5.046	6.521	3.202	9.723	972	9.716	972	...	10	10
Dampftramway-Gesellsch. vorm. Krauss & Co.	42	41	169.003	542	22.539	704	23 243	553	21.809	532	+ 3·9	42	40
Innsbruck-Hall Localbahn	12	12	43.152	....	5.333	....	5.333	444	5.456	455	+ 2·4	12	12
Kahlenberg Eisenbahn-Gesellsch.: Dampftramway Wien-Nussdorf	7	7	124.365	....	9.876	....	9.876	1.411	11.063	1.580	+ 10·7	7	7
Mähr.-Ostrau—Witkowitz Localb.	7	7	63.423	1.237	5.111	592	5.703	815	5.968	853	— 4·5	7	7
Neue Wiener Tramway-Gesellsch. (Dampftr. Westbahnlinie-Baumgarten-Hütteldorf)	6	6	110.331	....	8.773	....	8.773	1.462	7.896	1.316	+ 11·1	6	6
Salzburger Eisenb. u. Tramw.-Ges.	14	14	6.108	3 324	1.482	3.000	4.482	320	5.847	418	— 23·4	14	14
Wiener Localb.-A.-G. (Dampftr. Wien-Wr. Neudf.-Guntramsdf.)	18	18	53.140	33.284	5.788	13.871	19.659	1.092	11.669	648	+ 68·5	18	17
Summe	16.540	16.395	8,418.318	6,776.309	4,751.354	14,815.632	19,566.986	1.183	18,793.842	1.146	+ 3·2	16.531	16.38[illegible]

Vom 1. Jänner bis Ende April 1896 wurden befördert		Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis Ende April								Differz. per Kilom. in Percent	Oder per Jahr und Kilom. gerechnet nach nebigen Ergebnissen d. abgelaufenen 4 Monate		Wiederholung des Namens der Eisenbahnen
		1896				1895							
Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.		1896	1895	
Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden					Gulden		
													Oesterr. Nordwestbahn:
1,024.360	990.957	683.541	2,506.098	3,189.639	5.079	654.760	2,339.591	2,994.351	4.768	+ 6·5	15.237	14.304	Garantirte Strecken
489.959	1,105.961	265.022	1,732.215	1,997.237	6.485	256.671	1,601.196	1,857.867	6.032	+ 7·5	19.455	18.096	Ergänzungsnetz
													Oest.-ung. Staatsb.-Ges.
2,442.820	2,763.585	1,639.311	6,064.326	7,703.637	5.639	1,521.352	5,842.456	7,363.808	5.390	+ 4·6	16.917	16.170	Oesterr. Linien
103.993	80.101	27.568	67.854	95.422	2.892	27.343	76.527	103.870	3.148	− 8·1	8.676	9.444	Ostrau-Friedlander Eb.
													Südbahn-Gesellschaft:
5.020.583	1,600.378	2,977.060	8,075.143	11,052.203	7.305	2,787.770	7,802.924	10,590.694	7.000	+ 4·4	21.915	21.000	Hauptnetz u. Localb. in Oesterreich
30.448	.....	4.820	.....	4.820	1.203	3.873	.....	3.873	968	+ 24·5	3.615	2.904	Localb. Mödling-Brühl (elektr. Betrieb)
538.403	547.323	203.631	927.854	1,131.485	3.970	188.622	901.700	1,090.322	3.826	+ 3·8	11.910	11.478	Südnordd. Verbindgsb.
288.650	129.432	86.780	132.062	218.842	2.459	82.648	116.393	199.041	2.236	+ 10·0	7.377	6.708	Wien-Aspang Bahn
87.228	214.557	28.980	274.827	303.807	4.674	26.013	257.697	283.710	4.365	+ 7·1	14.022	13.095	Wien-Pottd.-Wr. Neust.
													Selbstständige Localb.
18.508	5.887	1.996	3.816	5.812	830	1.872	3.087	4.959	708	+ 17·2	2.490	2.124	Auspitzer Localbahn
93.936	86.523	26.169	102.456	128.625	666	23.052	99.883	122.935	644	+ 3·4	1.998	1.932	Böhm. Commerialb.
90.329	22.991	61.512	46.173	107.685	3.474	53.525	42.163	95.688	3.087	+ 12·5	10.422	9.261	Bozen-Meraner Bahn
7.250	4.315	3.401	9.169	12.570	503	3.197	12.351	15.548	622	− 19·1	1.509	1.866	Deutschbrod-Humpoletz
9.642	6.525	3.362	10.919	14.281	571	3.153	12.824	15.977	639	− 10·6	1.713	1.917	Gr.-Priesen-W.-Auscha
70.400	33.480	22.864	45.404	68.268	975	22.716	44.280	66.996	957	+ 1·9	2.925	2.871	Kremsthal-Bahn
37.900	18.178	3.913	6.089	10.002	3.334	3.231	5.930	9.161	3.054	+ 9·2	10.002	9.162	Kuttenberger Localb.
32.752	3.906	23.854	8.178	32.032	1.335	21.556	7.260	28.816	1.201	+ 11·2	4.005	3.603	Mori-Arco-Riva a. G.
33.656	4.989	20.968	23.229	44.197	762	19.834	21.649	41.483	715	+ 6·6	2.286	2.145	Mühlkreis-Bahn
35.179	18.700	6.331	15.012	21.343	2.668	6.039	15.501	21.540	2.693	− 0·9	8.004	8.079	Neutitscheiner Localb.
8.244	6.917	2.333	8.232	10.565	704	2.503	12.073	14.576	972	− 27·6	2.112	2.916	Reichenau a/K.-Solnitz
10.274	2.577	3.155	3.437	6.592	264	3.106	3.108	6.214	249	+ 6·0	792	747	Radkersburg-Luttenbg.
161.120	52.691	54.207	48.940	103.147	3.034	53.668	52.870	106.538	3.133	− 3·2	9.102	9.399	Reichenberg-Gablonz-T.
18.833	2.637	5.399	4.437	9.836	655	....	....	....	....	....	1.965	...	Salzburg-Lamprechtsh.
37.528	8.006	15.086	12.153	27.239	407	14.646	12.045	26.691	398	+ 2·0	1.221	1.194	Salzkammergut-Localb.
24.808	91.788	5.466	60.723	66.189	3.677	4.862	50.591	55.453	3.081	+ 19·3	11.031	9.243	Stauding-Stramberger
39.267	15.147	11.830	17.770	29.600	617	12.242	17.236	29.478	614	+ 0·5	1.851	1.842	Steyrthal-Bahn
6.639	94.885	617	65.178	65.795	6.580	588	71.374	71.962	7.196	− 8·6	19.740	21.588	Swoleňowes-Smečna
													Steiermärk. Landesb.:
21.666	45.843	7.293	54.798	62.091	1.592	7.013	42.964	49.977	1.281	+ 24·3	4.776	3.843	Cilli-Wöllan
27.833	19.679	7.065	18.021	25.086	512	7.499	16.685	24.184	494	+ 3·6	1.536	1.482	Preding-Wdf.-Stainz, Pöltschach-Gonobitz, Kapfenberg-Seewies.
320	5.698	56	8.655	8.711	1.089	109	7.624	7.733	1.289	− 15·5	3.267	3.867	Welchau-Wickwitz — Giesshübl Sauerbr.
													Dampftramway.
235.806	21.869	22.857	13.624	36.481	3.648	21.048	9.856	30.904	3.090	+ 18·1	10.944	9.270	Brünner Localeisenb.-G.
628.361	1.741	80.987	2.591	83.578	1.990	68.094	2.548	70.642	1.766	+ 12·7	5.970	5.289	Dampftramway-Ges. vorm. Krauss & Co.
150.380	.....	19.307	.....	19.307	1.608	17.189	.....	17.189	1.432	+ 12·3	4.824	4.296	Innsbruck-Hall i. T.
480.578	.....	37.340	.....	37.340	5.334	35.539	.....	35.539	5.077	+ 5·1	16.002	15.231	Kahlenberg-Eisenb.-G.: Dampftr. Wien-Nussd.
271.991	4.465	20.198	2.169	22.367	3.195	18.540	2.081	20.621	2.946	+ 8·5	9.585	8.838	Mähr.-Ostrau-Witkowitz
379.128	.....	29.850	.....	29.850	4.975	23.924	.....	23.924	3.987	+ 24·8	14.925	11.961	Neue Wiener Tramway (Dampftr. Westbahnlinie-Hütteldorf)
20.094	14.331	3.863	11.581	15.444	1.103	3.645	9.450	13.095	935	+ 18·0	3.309	2.805	Salzburger Eisenb. u. Tr.
198.057	65.053	20.995	26.953	47.948	2.664	17.424	9.590	27.014	1.589	+ 67·7	7.992	4.767	Wr.Localb.-A.-G. (Wien-Wr.Neudorf-Guntrsd.)
29,279.140	26,974.079	15,870.298	58,762.736	74,633.034	4.515	14,596.017	55,588.331	70,184.348	4.282	+ 5·4	13.545	12.846	**Summe**

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebs-Länge im Monate April 1896	1895	Im Monate April 1896 wurden befördert: Personen	Güter	Die Einnahme betrug im Monate April 1896: für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	pro Kilom.	1895: im Ganzen	pro Kilom.	Differz. per Kilom. in Percent	Durchschnittl. Betriebs-Länge vom 1. Jänner bis 30. April 1896	1895
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden			Kilometer	
Ungarische Eisenbahnen.													
I. Bahnen in Verwaltung der Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen.													
a) Kgl. Ungar. Staatsbahnen:	7.553·3	7.550	2,560.000	1,335.000	1,899.400	4,659.185	6,558.585	868	6,253.306	828	+ 4·8	7553·3	7.550
b) Privatbahnen:													
Fünfkirchen-Barcser Bahn . . .	68·1	68·1	20.100	20.000	8.000	32.000	40.000	587	45.726	671	— 12·5	68·1	68·1
Localbahnen:													
Bács-Bodrogher Comitatsbahnen	108·6	108·6	19.000	4.000	9.500	8.000	17.500	161	17.054	157	+ 2·5	108·6	108·6
Bája-Zombor-Neusatz	145	. . .	20.800	3.600	10.400	6.900	17.300	119	. . . .	. . .	. . .	145	. . .
Bálaton-St.György-Somogy-Szobb	59·3	59·3	6.000	2.400	2.400	3.100	5.500	93	4.892	82	+ 13·4	59·3	59·3
Békés-Csanáder Bahn	82·7	82·7	5.800	1.500	2.900	3.000	5 900	71	5.002	60	+ 18·3	82·7	82·7
Békéser Comitatsbahnen	49·1	49·1	4.100	2.000	2.050	4.100	6.150	125	4.426	90	+ 38·9	49·1	49·1
Biharer Vicinalbahnen	131·9	131·9	19.800	5.000	9.900	10.000	19.900	151	17.037	129	+ 17·1	131·9	131·9
Budapest-Gran Localbahn . . .	44·7	. . .	8.000	2.200	4.000	4.500	8.500	190	. . . .	. . .	. . .	44·7	. . .
Budapest-Lájosmizse Localbahn .	63·2	63·2	5.900	2.800	2.950	4.000	6 950	110	7.517	119	— 7·6	63·2	63·2
Csetnekthal-Bahn	23·8	23·8	1.400	1.100	400	2.100	2.500	105	2.661	112	— 6·3	23·8	23·8
Debreczin-Füzesabony-Ohát-Kócs-Polgar Localbahn	136 1	136·1	13.300	3.400	8.000	6.900	14.900	109	14.888	109	. . .	136·1	136·1
Debreczin—Hajdu-Nánáser Bahn	56 8	56·8	9.000	4.200	4 500	5.500	10.000	176	9 052	159	+ 10·7	56·8	56·8
Debreczin—Nagy-Léta L.-B. . .	39·3	39·3	6.200	800	2 500	1.100	3.600	92	3.354	85	+ 8·2	39 3	39·3
Felek-Fogaraser Bahn	51·9	51·9	4.400	1.000	2.200	2.000	4.200	81	5.343	103	— 21·3	51·9	51·9
Gran-Almás-Füzitö Localbahn .	50·2	50·2	7.200	4.500	3.600	8.800	12.400	247	14.773	294	— 16·0	50·2	50·2
Gr.-Kikinda—Gr.-Becskereker B.	70·4	70·4	24.600	4.500	12.600	9.200	21.800	310	24.212	344	— 9·9	70·4	70·4
Grosswardein-Belényes-Váskoh-B.	116·6	116·6	11.000	4.400	5.500	8.800	14.300	123	14.843	127	— 3·1	116·6	116·6
Gyula-Fehervar-Zalathna Localb.	37·4	. . .	4.000	1 800	1.900	3.600	5.500	147	. . . .	. . .	. . .	37·4	. . .
Háromszéker Localbahnen . . .	118·3	118·3	24.400	7.800	12.200	15.700	27.900	236	28.469	241	— 2·1	118·3	118·3
Hermannstadt-Feleker Localbahn	32·2	32·2	4.200	1.600	2 100	2.500	4.600	143	5.068	157	— 8·9	32·2	32·2
Hermannstadt—N.-Disznod . . .	11·9	11·9	2.500	100	500	100	600	50	318	27	+ 85·1	11·9	11·9
Hidegkut-Gyönk-Tamási-Miklosv.	12·5	12·5	1 200	600	500	800	1.300	104	1.208	97	+ 7·2	12·5	12·5
Kaposvár-Mocsolád Localbahn .	26·2	26·2	1.400	400	700	500	1.200	46	985	38	+ 21·1	26·2	26·2
Kaschau-Torna Localbahn . . .	59·1	59·1	7.600	6.500	3.800	9.800	13.600	230	11.265	191	+ 20·4	59·1	59·1
Kecskemét-Füllöpszállás L.B. .	41·9	. . .	2.500	400	1.150	800	1.950	47	. . . .	. . .	. . .	41·9	. . .
Kis-Ujszállás-Dévavanya-Gyoma	45·5	45·5	3.600	2.500	1.800	3.900	5.700	125	4.818	106	+ 17·9	45·5	45·5
Körös-Belovár Localbahn . . .	32·4	32·4	5.800	1.600	2.900	3.100	6.000	185	5.109	158	+ 17·1	32·4	32·4
Kun-Szt. Márton—Szentes V.-B. .	22·2	22·2	3.000	1.400	1.200	1.900	3.100	140	2.749	124	+ 12·9	22·2	22·2
Máros-Ludás—Bistritz Localb. .	110·3	110·3	3.800	1.400	1.900	3.000	4.900	44	5.448	49	— 10·2	110·3	110·3
Máros-Vásárhely—Szász-Régen .	32·3	32·3	4.200	2.200	2.500	3.300	5.800	180	5.832	181	— 0·6	32·3	32·3
Matraer Vicinalbahnen	132·9	132·9	10.800	3.600	4.100	7.200	11.300	85	11.320	85	. . .	132·9	132·9
Mezötur-Turkéver Eisenbahn . .	15·3	15·3	2.600	400	700	600	1.300	85	1.301	85	. . .	15·3	15·3
Muránythal-Bahn	40·9	40·9	3.000	1.600	1.400	3.300	4.700	115	6.747	165	— 30.3	40·9	40·9
Nagy-Belicz-Privigye	11·4	. . .	900	250	450	500	950	83	. . . .	. . .	. . .	2·8	. . .
Nyiregyháza-Maté-Szalkaer E. .	57	57	6.600	2.100	4.000	4.300	8.300	146	9.137	160	— 8 8	57	57
Petroszény-Lupény Localb. . . .	18·1	18·1	1.800	9.000	700	9.800	10.500	580	10.967	606	— 4·3	18·1	18·1
Pressburg-Dunaszerdahely L.B. .	44·1	. . .	8.200	2.100	4.100	4.200	8.300	188	. . . .	. . .	. . .	44·1	. . .
Puszta Tenyö—Kun-Szt. Márton .	34·6	34·6	3.400	1.700	1.700	2.500	4.200	121	6.937	200	— 39·5	34·6	34·6
Raab-Veszprém-Uj-Dombovár . .	120·5	. . .	3.900	1.700	1.950	3.400	5.350	44	. . . .	. . .	. . .	120·5	. . .
Ruma-Vrdnik Localbahn	17·4	17·4	400	1.900	150	1.900	2.050	118	1.343	77	+ 53.2	17·4	17·4
Slavonische Localbahn	121·1	121·1	14.500	6.200	7.100	13.500	20.600	170	17.579	145	+ 17·2	121·1	121·1
Somogy-Szobb-Bárcser Bahn . .	47·1	47·1	4.600	1.600	2.600	1.600	4.200	89	4.996	106	— 16·0	47·1	47·1
Steinamanger-Pinkafeld Localb. .	52·4	52·4	11.000	3.300	5.500	6.700	12.200	233	12.845	245	— 4·9	52·4	52·4
Steinamanger-Rum L.-B.	21	21	2.800	400	1.100	400	1.500	71	1.979	94	— 24·5	21	21
Száthmar-Nagybányaer L.-B. . .	60·4	60·4	7.100	3.700	5.000	7.500	12.500	207	11.847	196	+ 5·6	60·4	60·4
Szekler Bahn	35·3	35·3	3.400	2.400	2.500	3.500	6.000	170	5.656	160	+ 6·3	35·3	35·3
Szt. Lörincz-Slatina-Našicer L. B.	93·2	. . .	7.400	3.600	3.700	7.300	11.000	118	. . . .	. . .	. . .	93·2	. . .
Szentes—Hod-Mezö-Vásarhély .	34·6	34 6	6.600	600	3.300	900	4.200	121	4.441	128	— 5·5	34·6	34·6
Szilágyságer Eisenbahn	107·8	107·8	5.000	4.100	5.800	8.200	14.000	130	13.580	126	+ 3·2	107·8	107·8
Taraczthal-Bahn	32·9	32·9	700	100	300	200	500	15	362	11	+ 36·4	32·9	32·9
Temesvár—Nagy-Szt. Miklos . .	62·9	. . .	5.700	1.550	2.850	3.100	5.950	95	. . . .	. . .	. . .	62·9	. . .
Ujszász-Jaszapáther Eisenbahn .	31·6	31·6	3.200	1.600	1.600	2 000	3.600	114	4.043	128	— 10·9	31·6	31·6
Versec—Kubin-Dunapart	84·6	84·6	8.000	1.800	4.000	4.000	8.000	95	7.353	87	+ 9·2	84·6	84·6
Vinkovce-Brčka Bahn	53·1	53·1	1.900	6.500	2.500	7.200	9.700	183	14.280	269	— 32·0	53·1	53·1
Warasdin-Goluboveczer Localb. .	36·5	36·5	2 200	380	1.100	570	1.670	46	2.082	57	— 19·3	36·5	36·5
Westungar. Localbahnen (Transdanub. Vicinalb.-Act.-Ges.) . .	340·2	297·3	46.000	15.000	21.000	30.000	51.000	150	60.734	204	— 26·5	340·2	297·3
Zagorianer Bahn	128 8	128·8	21.800	7.200	10.900	14.400	25.300	196	32.270	251	— 21·9	128·8	128·8
Zolyom-Brezó—Tiszolczer Localb.	26·3	. . .	1.800	2.100	900	4.300	5.200	198	. . . .	. . .	. . .	26·3	. . .
Zsebely-Csákovarer Localbahn .	48·2	8·2	4.800	1.450	1.900	1.700	3.600	75	1.469	179	— 58·7	48·2	8·2
Zsitvathal-Bahn	44·6	40 7	4.800	2.300	2.000	4.600	6.600	148	4.212	103	+ 43·7	44·6	40·7

Vom 1. Jänner bis Ende April 1896 wurden befördert: Personen	Güter	Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis Ende April: 1896 für Personen und Gepäck	1896 für Güter	1896 im Ganzen	1896 per Kilom	1895 für Personen und Gepäck	1895 für Güter	1895 im Ganzen	1895 per Kilom.	Differz. per Kilom. in Percent	Oder per Jahr und Kilom. gerechnet nach nebigen Ergebnissen d. abgelaufenen 4 Monate: 1896	1895	Wiederholung des Namens der Eisenbahnen
Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden					Gulden		
													Ungar. Eisenbahnen.
													I. Bahnen in Verwaltung der Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen.
8,958.000	5,427.900	5,974.800	19,753.694	25,728.494	3.406	5,701.280	17,761.761	23,463.041	3.108	+ 9·6	10.218	9.324	a) Kgl. Ung. Staatsb.
													b) Privatbahnen.
81.000	69.600	35.400	111.300	146.700	2.154	40.437	109.282	149.719	2.199	— 2·0	6.462	6.597	Fünfkirchen-Bárcser B.
													Localbahnen:
76.000	14.200	38.000	28.500	66.500	612	38.802	21.694	60.496	557	+ 9·9	1.836	1.671	Bács-Bodrogher Com. B.
77.800	13.300	38.900	26.400	65.300	450	...	...	...	...	...	1.350	...	Baja-Zombor-Neusatz
21.200	6.900	8.500	9.100	17.600	297	8.176	7.623	15.799	266	+ 11·7	891	798	Bálat.-St. G.-Som.-Szobb
24.400	6.500	11.200	13.200	24.400	295	12.901	6.434	19.335	234	+ 26·7	885	702	Békés-Csanáder Bahn
15.500	7.400	7.750	12.400	20.150	410	7.679	8.323	16.002	326	+ 25·8	1.230	978	Békéser Comitatsbahnen
73.800	21.000	36.900	42.000	78.900	598	35.646	27.166	62.812	476	+ 4·7	1.794	1.428	Biharer Vicinalbahn
28.400	7.600	14.100	15.500	29.600	662	...	...	...	...	...	1.986	...	Budapest-Gran Localb.
21.300	10.600	10.650	15.600	26.250	415	13.354	12.212	25.566	404	+ 2·7	1.245	1.212	Budapest-Lájosmizse
5.600	5.400	1.700	10.500	12.200	513	1.886	9.534	11.420	480	+ 6·9	1.539	1.440	Csetnekthal-Bahn
45.800	15.000	27.600	30.300	57.900	425	25.379	25.211	50.590	372	+ 14·2	1.275	1.116	Debreczin—Füzesabony—Ohát-Kócs-Polgar
32.400	13 900	16.200	18.100	34.300	604	16.690	13.496	30.186	531	+ 13·7	1.812	1.593	Debreczin-Hajdu-Nánás
20.900	3.500	8.400	5.200	13.600	346	8.483	2.689	11.172	284	+ 21·8	1.038	852	Debreczin—Nagy-Léta
16.400	4.700	8.200	9.500	17.700	341	9.300	7.638	11 938	326	+ 4 6	1.023	978	Felek-Fogaraser Bahn
24.900	17.700	12.100	35.200	47 300	942	10.297	40.280	50 577	1.008	— 6·5	2.826	3.024	Gran—Almás-Füzitö
88.600	22.500	44.600	45.200	89.800	1.276	46.082	47.652	93.734	1.331	— 4·1	3.828	3.993	G. Kikinda-G. Becskerek
43.000	16.600	21.500	33.300	54.800	470	19.926	30.855	50.781	436	+ 7·8	1.410	1.308	Grosswardein-B.-Vaskoh
15.000	7.100	7.400	14.200	21.600	578	...	...	...	...	...	1.734	...	Gyula-Feherv.-Zalathna
90.200	27.500	45.100	55.300	100.400	849	44.118	50.441	94 559	799	+ 6·3	2.547	2.397	Háromszéker Localb.
14.600	7.100	7.300	10.900	18.200	565	9.785	6.403	16 188	503	+ 12·3	1.695	1.503	Hermannst.-Felek. Lb.
8.000	500	1.600	900	2.500	210	877	405	1.282	108	+ 94·4	630	324	Hermannst.-N. Disznod
4.600	2.450	1.900	3.100	5.000	400	1.955	2.389	4.344	348	+ 14·9	1.200	1.044	Hidegkut-Gyönk-Tamási
4.900	1.600	2.900	2.800	5.700	218	2.079	2.152	4.231	162	+ 34·6	654	486	Kaposvár-Mocsolad
28.800	22.100	14.400	33.200	47.600	805	14.071	28.268	41.339	700	+ 15·0	2.415	2.100	Kaschau-Torna
8.400	1.350	3.050	2.700	5.750	137	...	...	...	...	...	411	...	Kecskem. - Füllöpszállás
13.000	9.400	6.500	14.200	20.700	455	7.441	9.861	17.302	380	+ 19·8	1.365	1.140	Kis-Ujszállás-D.-Gyoma
16.800	5.000	8.400	9.900	18.300	565	8.161	5.448	13.609	420	+ 29·8	1.695	1.260	Körös-Belovár Localb.
11.900	5.500	4.800	6.800	11.600	523	4.774	4.809	9.583	432	+ 21·1	1.569	1.296	Kun-Szt. Márton-Szentes
14.600	7.600	7.300	13.000	20.300	184	7.984	13.220	21.204	192	— 4·2	552	576	Máros-Ludás—Bistritz
15.300	7.800	9.200	11.700	20.900	647	9.419	10.087	19.506	604	+ 7·1	1.941	1.812	M.-Vásárhely-Sz.-Régen
43.700	14.000	17.300	28.000	45.300	341	15.948	23.345	39.293	296	+ 15·2	1.023	888	Matraer Vicinalbahnen
8.700	1 900	2.400	2.500	4.900	320	2.633	1.764	4.397	287	+ 11·5	960	861	Mezötur-Turkever E.
11.300	6.500	5.100	13 200	18.300	447	5.206	17.659	22.865	559	— 20 0	1.341	1.677	Muránythalbahn
900	250	450	500	950	339	...	...	...	...	...	1.017	...	Nagy-Belicz—Privigye
21.200	8.300	13.200	16.900	30.100	528	12.327	19.115	31.442	552	— 4·3	1.584	1.656	Nyiregyháza-M.-Szalka
9.800	31.800	4.700	38.500	43.200	2.387	3.349	42.796	46.145	2 549	— 6·4	7.161	7.747	Petroszény-Lupény
30.800	12.200	15.400	24 400	39.800	902	...	...	...	...	...	2.706	...	Pressburg-Dunaszerdah.
13.000	7.200	6.500	10.700	17.200	497	12.318	12.949	25.267	730	— 31·9	1.491	2.190	P. Tenyö-K. Szt. Márton
17.300	5.900	8.650	11.800	20.450	170	...	...	...	...	...	510	...	Raab-Veszp.-Uj-Domb.
2.200	7.800	750	8.300	9.050	520	348	7.034	7.382	424	+ 22 6	1.560	1.272	Ruma-Vrdnik
56.500	22.300	28.700	45.900	74.600	617	18.219	41.049	59.268	489	+ 26·2	1.851	1.467	Slavonische Localbahn
18.500	7.300	8.900	7.900	16.800	357	9.109	7.180	16.289	316	+ 3·2	1.071	1 038	Somogy-Szobb-Barcs
40.200	12.600	20.100	25.500	45.600	870	21.518	20.487	42.005	802	+ 8·5	2.610	2.406	Steinamanger-Pinkafeld
16.400	1.900	5.600	1.900	7.500	357	4.814	2.126	6.940	330	+ 8·2	1.071	990	Steinamanger-Rum
24.200	15.000	17.000	30.300	47.300	783	15 025	30.722	45.747	757	+ 3·4	2.349	2.271	Száthmar-Nagybánya
13.100	8.000	9.400	11.600	21.000	595	9.028	9.822	18.850	534	+ 11·4	1.785	1.602	Székler Bahn
26.600	13.500	13 300	27.200	40.500	435	...	...	...	...	...	1.305	...	Szt. Lörincz—Slatina
25.800	2.350	12.900	3.500	16 400	474	12.072	3.359	15.431	446	+ 6·3	1.422	1.338	Szentes-H.-M.-Vasárhely
21.200	18.600	24.800	35.200	60.000	557	19.820	36.490	56.310	522	+ 6·7	1.671	1.566	Szilágysager Eisenb.
2.200	400	900	800	1.700	52	805	434	1.239	38	+ 36·8	156	114	Taraczthal-Bahn
25.500	4.850	12.750	9.700	22.450	357	...	...	...	...	...	1.071	...	Temesvár-N. Szt. Miklos
12.200	7.000	6.100	9.000	15.100	478	6.760	8.318	15.078	477	+ 0·2	1.434	1.431	Ujszász-Jaszapáther E.
29.800	6.800	14.900	14.100	29.000	343	14.347	10.286	24.633	291	+ 17·9	1.029	873	Versec—Kubin-Dunap.
8.500	34.300	10.600	37.900	48.500	913	12.729	35.400	48.129	906	+ 0·8	2.739	2.718	Vinkovce-Brčka
7.300	1.680	3.650	2.520	6.170	169	4.079	2.463	6.542	179	— 5·6	507	537	Warasdin-Golubovec
170.500	72.000	79.000	144.000	223.000	656	70.998	143.842	214.840	723	— 9·3	1.968	2.169	Westungar. Localbahn (Transd. Vicb.-A.-G.)
74.200	28.200	37.300	56.500	93.800	728	35.959	56.485	92.444	718	+ 1·4	2.184	2.154	Zagorianer Bahn
10.200	10.700	4.500	21.700	26.200	996	...	...	...	...	...	2.988	...	Zolyom-Brezó-Tiszolcz
13.200	4.950	6.100	5.600	11.700	243	2.994	1.246	4.240	517	— 53·0	729	1.551	Zsebely-Csákovárer Lb.
18.700	8.200	7.600	16.500	24.100	540	5.372	12.012	17.384	427	+ 26·5	1.620	1.281	Zsitvathal-Bahn

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebs-Länge im Monate April 1896	1895	Im Monate April 1896 wurden befördert Personen	Güter	Die Einnahme betrug im Monate April 1896 für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	pro Kilom.	1895 im Ganzen	pro Kilom.	Differz. per Kilom. in Percent	Durchschnittl. Betriebs-Länge vom I. Jänner bis Ende April 1896	1895
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden			Kilometer	
II. Privatbahnen in eigener Verwaltung.													
Kaschau-Oderberger Eisenbahn ungar. Strecken	384	384	114.530	184.797	64.698	310.050	374.748	976	362.419	944	+ 3·4	384	384
Mohács-Fünfkirchner Bahn	67·6	67·6	5.240	41.416	2.019	45.906	47.925	709	44.113	653	+ 8·6	67·6	67·
Raab-Oedenburg-Ebenfurther B.	120	120	53.163	32.436	16.395	42.665	59.060	492	57.740	481	+ 2·3	120	120
Südbahn-Gesellsch., ungar. Linien	704	704	178.264	176 615	142.208	485.829	628.037	892	633.764	900	— 0·9	704	704
Selbstständige Localbahnen:													
Arader u. Csanáder vereinigte E.	351	325	52 397	54.600	31.600	76.300	107.900	307	91.970	283	+ 8·5	351	325
Belisče-Kapelna (Slavon. Drauth.) Vicinalbahn	38·3	38·3	493	9 622	181	8.665	8.846	231	8.989	235	— 1·7	38·3	38·
Borossebes-Menyházaer Localb.	21	21	495	1.975	140	1.620	1.760	84	***)	...	...	21	21
Barcs-Pakraczer Eisenbahn	123	123	4.399	12.871	4.339	20.731	25.070	204	27.838	226	— 9·7	123	123
Budapester Localbahnen	47	47	266 089	12 054	28.309	3.200	31.509	670	29.679	631	+ 6·2	47	47
Budapest-Szt. Lörincz Eisenbahn	8	8	57.358	2.713	6.253	640	6.893	862	5.804	726	+ 18·7	8	8
Eperies-Bartfeld	44·8	44·8	4.710	2.304	2.825	3.221	6.046	135	8.669	194	— 30·4	44·8	44·
Gölnitzthal-Bahn	33	33	3.401	11.920	849	11.610	12.459	378	15.662	475	— 20·4	33	33
Güns-Steinamanger Vicinalbahn	17	17	8.827	1.023	2.058	1.401	3.459	203	3 740	220	— 7·7	17	17
Haraszti-Ráczkever Localbahn	27	27	12.850	617	2.567	604	3.171	117	3.848	143	— 18·2	27	27
Holics-Gödinger Localbahn	3·4	3·4	1.670	884	199	574	773	227	634	186	+ 22·0	3·4	3·
Késmark—Szepes-Bélá L.B.	9	9	2.651	3.089	415	792	1.207	134	1.553	173	— 22·5	9	9
Keszthély—Balaton-Szt. György	10	10	3.229	1.523	1.083	1.875	2.958	296	3.394	339	— 12·7	10	10
Löcsethal-Bahn	13	13	3.721	820	1.133	724	1.857	143	2.009	155	— 7·8	13	13
Marmaroser Salzbahn-Act.-Ges.	62·7	62·7	8.896	10.905	2.155	13.980	16 135	257	13.979	223	+ 15·2	62·7	62·
Nagy-Károly-Somkuter L.B.	85	85	4.760	6.560	2.351	14.248	16.599	195	17.804	209	— 6·7	85	85
Poprádthal-Bahn	15	15	6.216	4.807	1.609	3.153	4.762	317	5.251	350	— 9·4	15	15
Számosthal-Bahn	222	222	37.110	15 139	21.694	34.576	56.270	253	52.270	235	+ 7·7	222	222
Szepesbéla-Podoliner Bahn	12	12	1.800	2.022	418	912	1.330	111	1.313	109	+ 1·8	12	12
Szepes Olaszi-Szepes Varalja L.B.	10	10	1.935	625	331	497	828	83	971	97	— 14·4	10	10
Tatra-Lomnitzer Localbahn*)	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Térrét-Kowásznaer Bahn	5·8	5·8	12	3.600	2	1.050	1.052	181	1.051	181	0	5·8	5·
Torontaler Localbahnen	215	182	41.646	13.215	18.317	33 146	51.463	239	50.000	275	— 13·1	215	182
Ungthalbahn	43	43	7.360	5.820	2 361	8.888	11.249	262	10.705	249	+ 5·2	43	43
Summe	14.080	13.303	3,902.922	2,134.902	2,485.359	6,114.412	8,599.771	611	8,218.004	618	— 1·1	14.071	13.303
Recapitulation.													
Summe der österr. Eisenbahnen	16.540	16.395	8,418.318	6,776.309	4,751.354	14,815.632	19,566.986	1.183	18,793.842	1.146	+ 3·2	16.531	16.389
Summe der ungar. Eisenbahnen	14.080	13.303	3,902.922	2,134.902	2,485.359	6,114.412	8,599.771	611	8,218.004	618	— 1·1	14.071	13.303
Hauptsumme	30.620	29.697	12,321.240	8,911.211	7,236.713	20,930.044	28,166.757	920	27,011.846	910	+ 1·1	30.602	29.692

Oesterreichische

Benennung der Eisenbahnen	1896	1895	Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	pro Kilom.	1895 im Ganzen	pro Kilom.	Differz.	1896	1895
Achenseebahn*)	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Gaisbergbahn*)	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Kahlenbergbahn	5·3	5·3	3.978	6	1.477	15	1.492	...	3.823	...	...	...	...
Schafbergbahn*)	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...

Oesterreichische Eisenbahnen

Benennung der Eisenbahnen	1896	1895	Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	pro Kilom.	1895 im Ganzen	pro Kilom.	Differz.	1896	1895
Baden—Vöslau**)	8·6	3·8	13.951	...	1.699	...	1.699	...	881	...	...	...	...
Bielitz—Zigeunerwald	4·8	...	16.449	...	1.697	...	1.697	...	...	...	...	...	...
Gmunden Bahnhof—Stadt	2·6	2·6	5.954	...	698	...	698	...	815	...	...	...	...
Lemberger Elektrische Eisenb.	8·3	8·3	289.961	...	15.383	...	15 383	...	14.265	...	...	...	...
Mödling—Brühl (vide auch Südbahn-Gesellschaft)	4·0	4·0	10.414	...	1.633	...	1·633	...	1.904	...	...	...	...
Prag (Belvedere)—Bubna (Thierg.)	1·4	1·4	1.708	...	518	...	518	...	135	...	...	...	...
Prag-Vysočan-Lieben	2·1	...	79.656	...	3.981	...	3.981	...	...	...	...	...	...
Teplitz—Eichwald	8·2	...	32.212	...	3.159	...	3.159	...	...	...	...	...	...

Oesterreichische

Benennung der Eisenbahnen	1896	1895	Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	pro Kilom.	1895 im Ganzen	pro Kilom.	Differz.	1896	1895
Auf das Belvedere in Prag	0·1	0·1	13.661	...	550	...	550	...	352	...	...	...	...
Auf den Laurenziberg in Prag	0·4	0·4	9.056	...	590	...	590	...	1.092	...	...	...	...
Auf die Festung Hohensalzburg*)	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Grazer Schlossbergbahn	0·2	0·2	14.573	...	1.541	...	1.541	...	3.043	...	...	...	...

*) Der Betrieb war im Monate April 1896 noch eingestellt.
**) Der Betrieb wurde am 6. März 1896 wiedereröffnet.
***) Der Betrieb war im Monate April 1895 in Folge Ueberschwemmungen eingestellt.

Vom 1. Jänner bis Ende April 1896 wurden befördert: Personen (Anzahl)	Güter (Tonnen)	1896 für Personen und Gepäck (Gulden)	1896 für Güter (Gulden)	1896 im Ganzen (Gulden)	1896 per Kilom. (Gulden)	1895 für Personen und Gepäck (Gulden)	1895 für Güter (Gulden)	1895 im Ganzen (Gulden)	1895 per Kilom. (Gulden)	Differz. per Kilom. in Percent	Oder per Jahr und Kilom. gerechnet nach nebigen Ergebnissen d. abgelaufenen 4 Monate 1896 (Gulden)	1895 (Gulden)	Wiederholung des Namens der Eisenbahnen
													II. Privatbahnen in eigener Verwaltung.
													Kaschau-Oderberger E.
395.239	788.484	206.333	1,157.190	1,363.523	3.551	191.975	1,046.683	1.238.658	3.226	+ 10·1	10.653	9.678	ungar. Strecken
18.973	137.636	8.277	152.278	160.555	2.375	7.989	157.984	165.973	2.455	— 3·3	7.125	7.365	Mohács-Fünfkirchner E.
194.658	134.479	58.914	185.599	244.513	2.038	51.264	187.101	238.365	1.986	+ 2·6	6.114	5.958	Raab-Oedenb.-Ebenf. E.
697.606	694.227	500.673	1,854.829	2,355.502	3.346	466.798	1,767.334	2,234.132	3.173	+ 5·5	10.038	9.519	Südb.-Ges. ungar. Linien
													Selbstständige Localbahnen
203.156	216.932	116.150	333.490	449.640	1.281	103.690	229.290	332.980	1.025	+ 25·0	3.843	3.075	Arader u. Csánader E.
2.371	37.861	844	35.253	36.097	942	832	34.614	35.446	925	+ 1 8	2.826	2.775	Belišče-Kapelna (Slavon. Drauthal)-Vicinalbahn
1.624	5.609	520	4.690	5.210	248	440	2.170	2.610	124	+100·0	744	372	Borossebes-Menyháza
16.662	50.455	14.254	83.553	97.807	795	15.690	76.714	92.404	751	+ 5 9	2.385	2.253	Barcs-Pakraczer E.
841.178	42.554	98.813	9.246	108.059	2.299	81.145	7.699	88.844	1.890	+ 21·6	6.897	5 670	Budapester Localb.
210.214	4.779	22.646	1.631	24.277	3.035	17.452	1.520	18.972	2.372	+ 28 0	9.105	7.116	Budapest-Szt. Lörincz
16.487	8.565	10.082	13.322	23.404	522	9.398	23.737	33.135	737	— 29·2	1.566	2.211	Eperjes-Bartfeld
13.355	52.034	3.028	45.330	48 358	1.465	2.780	46.986	49.766	1.508	— 2 9	4.395	4.524	Gölnitzthal-Bahn
29.556	4.164	7.057	5 635	12.692	747	7 040	5.476	12.516	736	+ 1·5	2.241	2.208	Güns-Steinamanger
49.327	2.984	9.702	2.685	12.387	459	8.672	3.209	11.881	440	+ 4·3	1.377	1.320	Haraszti-Ráczkev
6.186	3.403	905	1.989	2.894	851	698	2.038	2.736	805	+ 5·7	2.553	2.415	Holics-Gödinger Localb.
9.023	16.043	1.415	3.992	5.407	601	1.412	4.475	5.887	654	— 8·1	1.803	1.962	Késmark-Szepes-Bélá
11.123	7.275	3.712	7.217	10.929	1.093	3.636	5.837	9.473	947	+ 15·4	3.279	2 841	Keszthély-B. Szt. György
12.557	3.782	3.808	3.292	7 100	546	3.990	3.522	7.512	578	— 5·5	1.638	1.734	Löcsethal-Bahn
27 576	45.974	6.482	59.638	66.120	1.055	6.807	48.827	55.634	887	+ 18·9	3.165	2 661	Marmaroser Salzb. A.-G.
17.048	26.876	7.745	53.316	61.061	718	6.365	59.100	65.465	770	— 6·8	2.154	2.310	Nagy-Károly-Somkuti
21.598	23.720	5.502	15.051	20.553	1.370	5.434	13.994	19.428	1 295	+ 5·8	4.110	3.885	Poprádthal-Bahn
111.721	56.001	72.213	129.694	201.907	909	69.068	111.302	180.370	812	+ 11·9	2.727	2.436	Számosthal-Bahn
6.405	9.723	1.480	4.298	5.778	482	1.301	4.484	5.785	482	0	1.446	1.446	Szepes-Béla-Podolin
6 890	2.162	1.175	1.758	2.933	293	1.086	1.567	2.653	265	+ 10·6	873	795	Szep. Olaszi-S.Varalja
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	Tatra-Lomnitzer L.B.
30	14.400	5	4.200	4.205	725	5	4.200	4.205	725	...	2.175	2.175	Terret-Kowaszna
171.579	49.576	68.530	105.378	173.908	809	56.300	66.500	125.800	691	+ 17 1	2.427	2.073	Torontaler Localb.
26.610	25.750	8.057	36.421	44.478	1.034	8.577	32.630	41.207	958	+ 7·9	3.102	2.874	Ungthalbahn
,3,793.652	8,631.228	8,073.222	25,366.789	33,440.011	2.376	7,552.603	22,762.709	30,315.312	2.279	+ 4·2	7.128	6.837	**Summe**
													Recapitulation.
29,279.140	26,974.079	15,870 298	58,762.736	74,633.034	4.515	14,596.017	55,588.331	70,184.348	4.282	+ 5·4	13.545	12.846	**Se. d. österr. Eisenb.**
13,793.652	8,631.228	8,073.222	25,366.789	33,440.011	2.376	7,552.603	22,762.709	30,315.312	2.279	+ 4·2	7.128	6.837	**Se. d. ungar. Eisenb.**
43,072.792	35,605.307	23,943.520	84,129.525	108,073.045	3.531	22,148.620	78,351.040	100,499.660	3.384	+ 4·3	10.593	10.152	**Hauptsumme**
Zahnradbahnen.													
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	Achenseebahn
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	Gaisbergbahn
10.709	6	4.069	15	4.084	...	4.378	88	4.466	...	...	...	...	Kahlenbergbahn
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	Schafbergbahn
mit elektrischem Betrieb													
13.951	...	1.699	...	1.699	...	881	...	881	...	...	...	...	Baden—Vöslau
78.990	...	8.238	...	8.238	...	...	...	...	...	...	...	...	Bielitz-Zigeunerwald
19.953	...	2.414	...	2.414	...	2.605	...	2.605	...	...	...	...	Gmunden Bhf.—Stadt
1,004.961	...	53.894	...	53.894	...	46.754	...	46.754	...	...	...	...	Lemberger Elektr. E.
													Mödling—Brühl (vide Südbahn-Gesellsch.)
30.448	...	4.820	...	4.820	...	3.873	...	3.873	...	...	...	...	Prag (Bubna)-Belvedere
1.708	...	518	...	518	...	135	...	135					Prag-Vysočan-Lieben
119.231	...	5.962	...	5.962	...	...	...	...	...	...	...	...	Teplitz-Eichwald
118.481	...	11.087	...	11.087	...	...	...	...	...	...	...	...	
Drahtseilbahnen.													
13.661	...	550	...	550	...	352	...	352	...	...	...	...	Belvedere in Prag
17.378	...	1.109	...	1.109	...	1.260	...	1.260	...	...	...	...	Laurenziberg in Prag
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	Festung Hohensalzburg
62.581	...	6.143	...	6.143	...	10.178	...	10.178	...	...	...	...	Grazer Schlossbergbahn

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebslänge im Monate April		Im Monate April 1896 wurden befördert		Die Einnahme betrug im Monate April							Durchschnittl. Betriebslänge vom 1. Jänner bi[s] Ende April	
	1896	1895	Personen	Güter	1896 für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	pro Kilom.	1895 im Ganzen	pro Kilom.	Differz. per Kilom. in Percent	1896	1895
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden			Kilometer	
Bosnische und													
K. und k. Militärbahn Banjaluka-Doberlin *)	. . .	. . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	. . .
Bosnisch-Herzegow. Staatsbahnen incl. k. und k. Bosna-Bahn . .	619	585	56.991	35.075	40.068	121.010	161.078	260	183.515	314	— 17·0	619	585
Bosnisch-Herzegowinische Eisenbah[n]													
Trambahn in Sarajevo	4·9	3·1	64.420	2.421	2.913	1.746	4.659	951	3.697	1.193	— 20·0	4·9	3·1

*) Für den Monat April 1896 wurde kein Betriebsausweis eingesendet.

Von den gesellschaftlichen Localbahnen haben in Folge schwächeren Personenverkehres Abnahmen erfahren: Liesing-Kaltenleutgeben um fl. 208 und die elektrische Bahn Mödling-Brühl um fl. 271.

Die aus dem stärkeren Güterverkehre herrührende Zunahme auf der Localbahn Spielfeld-Radkersburg beträgt fl. 42.

Steigerungen ergaben folgende Pachtbahnen, und zwar:

die Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn um fl. 11.379
„ Leoben-Vordernberger Bahn . „ „ 2.704
„ Graz-Köflacher Bahn . . . . . „ „ 14.283
„ Localbahn Cilli-Wöllan . . . „ „ 4.428

Diese Zunahmen erklären sich bei der ersteren Bahn durch den stärkeren Personen- und Güterverkehr, bei den letzteren drei Bahnen durch den stärkeren Güterverkehr.

Einnahmenausfälle erfuhren folgende Bahnen, und zwar:

die Localbahn Radkersburg-Luttenberg um fl. 106
„ Vicinalbahn Güns-Steinamanger „ „ 281
„ Barcs-Pakráczer Bahn . . . . . „ „ 2768

Bei der ersteren Bahn verursachte der schwächere Personenverkehr, bei den beiden letzteren Bahnen die Abnahme im Personen- und Güterverkehre diesen Ausfall.

Eisenbahn Wien-Aspang. Die Vergleichung der Ergebnisse des Monates April 1896 mit jenen des Vorjahres zeigt im Personenverkehre einen Ausfall von 13.018 Personen und fl. 2411 Einnahmen, während im Güterverkehre um 13.142 t mehr verfrachtet und um fl. 6706 höhere Einnahmen erzielt worden sind.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Projectirte Kleinbahn Trautenau-Dunkelthal. (Anordnung der Trassenrevision.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 22. Mai die k. k. Statthalterei in Prag beauftragt, hinsichtlich des vom Civilingenieur Carl Rieger in Trautenau vorgelegten generellen Projectes für eine mit 0·76 m Spurweite auszuführende, elektrisch zu betreibende Kleinbahn mit Strassenbenützung von Trautenau über Freiheit nach Dunkelthal mit einer auf eigenem Planum herzustellenden Abzweigung von Freiheit nach Johannisbad nebst einer weiteren Abzweigung zur Station Freiheit-Johannisbad der Oesterr. Nordwestbahn im Sinne der bestehenden Vorschriften die Trassenrevision einzuleiten. [E.-M.-Z. 3853.]

Projectirte Localbahn Neunkirchen-Willendorf. (Anordnung der Trassenrevision.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 24. Mai die k. k. Statthalterei in Wien beauftragt, hinsichtlich des von Josef Seifert, Bürgermeister in Neunkirchen, und Josef Ruedi, Ingenieur in Ternitz, vorgelegten generellen Projectes für eine normalspurige Localbahn von der Station Neunkirchen der Südbahnlinie Wien—Triest nach der Station Willendorf der Localbahn Wr. Neustadt-Puchberg mit einer Abzweigung zum Markte Neunkirchen im Sinne der bestehenden Vorschriften die Trassenrevision einzuleiten. Bei dieser Amtshandlung wird ausser der Projectslinie über Mollram auch die Variante über St. Egyden in Erörterung zu ziehen sein. [E.-M.-Z. 3751.]

Projectirte Localbahn Strakonitz-Blatna-Breznitz. (Zweiglinien Blatna—Nepomuk und Breznitz—Rozmital: Anordnung der politischen Begehung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 27. Mai die k. k. Statthalterei in Prag beauftragt, hinsichtlich des Detailprojectes für den Bau der Zweiglinien Blatna—Nepomuk und Breznitz—Rozmital der Localbahn Strakonitz-Blatna-Breznitz die politische Begehung im Zusammenhange mit der Enteignungsverhandlung und der Feststellung der feuersicheren Herstellungen vorzunehmen und bei anstandslosem Commissionsergebnisse den Bauconsens im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums mit dem Bemerken zu ertheilen, dass derselbe erst nach Ertheilung der Allerhöchsten Concession in Kraft tritt. [E.-M.-Z. 3818.]

Eisenbahnbauten. (Stand derselben mit Ende des Monates April 1896.) Zu den mit Ende des Monates März in Bauausführung gestandenen Eisenbahnen in der ausgewiesenen Ausdehnung von 789·730 km sind im Verlaufe des Monates April durch den Baubeginn der Localbahn Melnik-Mšeno 29·125 km, der Localbahn Itzkany-Suczawa 5·100 km und der Localbahn Schlackenwerth-Joachimsthal 8·620 km zugewachsen. Eröffnet und dem Betriebe übergeben wurde das zweite Geleise in der Theilstrecke Lemberg—Podzamce der Staatsbahnlinie Lemberg—Złoczów mit 5·800 km, ferner die Localbahn Trient-Tezze (Valsugana-Bahn) mit 64·833 km. In den ursprünglich projectirten Baulängen haben sich nachträglich Differenzen ergeben, und zwar wurde die Länge der Localbahnstrecke Pladen—Buchau der Localbahn Rakonitz-Petschau um 0·200 km und die Länge der Valsugana-Bahn um 0·167 km vermindert, dagegen ist bei der Theilstrecke Neudeck—Johann-Georgenstadt der Localbahn Karlsbad—Johann-Georgenstadt, bei der Theilstrecke Tarnopol—Kopyczynce der Ostgalizischen Localbahnen, bei der Ybbsthalbahn und bei der Localbahn Zell am See-Krimml eine Vermehrung von zusammen 1·010 km eingetreten. Es verblieben somit am Schlusse des Monates April 762·585 km Eisenbahnen in Bauausführung, wovon 206·860 km auf Staatsbahnen, 22·220 km auf die Wiener Stadtbahn und 533·505 km auf Localbahnen entfallen. Die Fertigstellung ist in nächster Zeit zu erwarten, und zwar bei der Localbahn Schwarzenau-Zwettl, bei der Localbahn Stramberg-Wernsdorf, bei der Ybbsthalbahn und bei dem rest-

Vom 1. Jänner bis Ende April 1896 wurden befördert: Personen Anzahl	Güter Tonnen	Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis Ende April 1896: für Personen und Gepäck (Gulden)	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	1895: Für Personen und Gepäck (Gulden)	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	Differz. per Kilom. in Percent	Oder per Jahr und Kilom. gerechnet nach obigen Ergebnissen d. abgelaufenen 4 Monate (Gulden) 1896	1895	Wiederholung der Namen der Eisenbahnen
erzegowinaer Eisenbahnen.													
. . . . .	. . . . .	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	K. u. k. Militärb. Banjaluka-Doberlin
203.091	139.904	130.189	440.471	570.660	922	135.505	459.046	594.551	1.016	— 9·0	2.766	3.048	Bosn.-Herzeg. Staatsb. incl. k. u. k. Bosna-B.
it elektrischem Betrieb.													
243.735	9.714	11.202	7.048	18.250	3.725	5.470	6.779	12.249	3.951	— 5·7	11.172	11.856	Trambahn in Sarajevo

lichen Theil der Localbahn Salzburg-Lamprechtshausen. Die Zahl der im Monate April beim Eisenbahnbaue beschäftigt gewesenen Arbeiter hat bereits um das Doppelte des Vormonates zugenommen und die Höhe von 18.071 erreicht (gegen 9331 im Vormonate), i. e. 24 Arbeiter pro Kilometer Baulänge. (Vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 58 vom 23. Mai.)

K. k. Oesterr. Staatsbahnen. (Linie Lemberg—Suczawa: Herstellung eines Wächterhauses sammt Nebengebäude in Matyjowce: Politische Begehung und Enteignungsverhandlung.) Die k. k. Statthalterei in Lemberg hat die politische Begehung und Enteignungsverhandlung anlässlich des Projectes für die Herstellung eines gemauerten Wächterhauses sammt Nebengebäude in der Station Matyjowce für den 12. Juni anberaumt. Als Leiter der Commission wurde der k. k. Statthaltereirath Severin Bankowski bestimmt. [G.-I.-Z. 9856.]

— (Linie Nieder-Lindewiese—Barzdorf: Anlage von Schleppgeleisen in Setzdorf: Politische Begehung und Enteignungsverhandlung.) Die k. k. Landesregierung in Troppau hat die politische Begehung und Enteignungsverhandlung hinsichtlich des Projectes der Firma A. Latzeb in Setzdorf für die Anlage von Schleppgeleisen von der Station Setzdorf zu den Kalköfen der genannten Firma für den 13. Juni in der Station Setzdorf anberaumt, und wurde mit der Leitung der Commission der k. k. Bezirkshauptmann Kortüm betraut. [G.-I.-Z. 9748.]

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Linie Wien—Krakau: Auflassung der Niveauübersetzung in km 131·8649: Politische Begehung und Enteignungsverhandlung.) Die k. k. Statthalterei in Brünn hat die politische Begehung und Enteignungsverhandlung des Projectes für die Auflassung der Niveauübersetzung in km 131·8649 der Strecke Bisenz-Pisek—Ungar.-Hradisch unter Einziehung des bei derselben postirten Wächterpostens Nr. 127 für den 13. Juni anberaumt. Mit der Leitung dieser Commission wurde der k. k. Bezirkscommissär Martin Fric betraut. [G.-I.-Z. 9724.]

Oesterr. Nordwestbahn. (Linie Wien—Tetschen: Hebung der Bahnnivellette nächst Bisamberg: Politische Begehung und Enteignungsverhandlung.) Die k. k. Statthalterei in Wien hat die politische Begehung und Enteignungsverhandlung hinsichtlich des Projectes für die Hebung der Bahnnivellette in km 12·1 bis 13·3 nächst der Haltestelle Bisamberg für den 12. Juni in der Haltestelle Bisamberg anberaumt. Als Leiter der Commission wurde der k. k. Bezirkscommissär Dr. Franz Richter bestimmt. [G.-I.-Z. 10.031.]

Südbahn-Gesellschaft. (Linie Kufstein—Ala: Herstellung eines Lagerplatzes in Kundl: Politische Begehung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Kufstein hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes für die Herstellung eines Lagerplatzes in der Station Kundl für den 13. Juni anberaumt. [G.-I.-Z. 10.027.]

— (Linie Wien—Triest: Herstellung einer Pulsometer-Anlage in Triest: Politische Begehung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Villach hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes für die Herstellung einer Pulsometer-Anlage für die Station Villach für den 12. Juni anberaumt. [G.-I.-Z. 10.697.]

Projectirte Localbahn St. Pölten - Kirchberg a. P. (Pielachthalbahn). (Anordnung der politischen Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Wien hat hinsichtlich des Detailprojectes für die schmalspurige Localbahn von St. Pölten nach Kirchberg an der Pielach (Pielachthalbahn) die politische Begehung im Zusammenhange mit der Enteignungsverhandlung und der Feststellung der feuersicheren Herstellungen anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Bezirkscommissär Hans Hruschka betraut. [E.-M.-Z. 5088.]

Witkowitzer Eisenhütten- und Bergbau-Gewerkschaft. (Herstellung von zwei neuen Bahnlinien im Witkowitzer Eisenwerke: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Brünn hat die politische Begehung des Projectes für die Erweiterung der bereits bestehenden Schmalspurbahnen im Witkowitzer Eisenwerke durch Herstellung von zwei neuen Bahnlinien anberaumt. Mit der Leitung dieser Commission wurde der k. k. Bezirkshauptmann Nischelwitzer betraut. [G.-I.-Z. 10.117.]

Bukowinaer Localbahnen. (Linie Hliboka—Berhometh: Erweiterung der Station Lukawetz.) Das vorgelegte Detailproject für die Erweiterung der Station Lukawetz auf der Linie Hliboka—Berhometh und die damit zusammenhängende Nivellette km 46·5—47·1, dann die Herstellung einer Waggonbrückenwaage in dieser Station wurde zur Ausführung genehmigt. [E.-M.-Z. 3167.]

Projectirte Schleppbahn von Cisna nach Kalnica. (Anordnung der Trassenrevision.) Die k. k. Statthalterei in Lemberg hat hinsichtlich des vom Gutsbesitzer Stanislaus von Wysocki in Jasienica vorgelegten generellen Projectes für eine mit 0·76 m Spurweite und unter Bedachtnahme auf die spätere Ermöglichung des Personenverkehres anzulegende Schleppbahn für den öffentlichen Frachtenverkehr von der Station Cisna der projectirten Kleinbahn Lupków-Cisna nach Kalnica die Trassenrevision in Verbindung mit der Stationscommission auf den 12. Juni anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Statthaltereirath Leopold Morawetz betraut. [E.-M.-Z. 5361.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Südbahn-Gesellschaft. (Miethung von 300 Kohlenwagen.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die vom Verwaltungsrathe der Südbahn-Gesellschaft beabsichtigte Miethe von 300 Stück vierrädrigen Kohlenwagen, und zwar von 220 Stück ohne Bremse und 80 Stück mit Spindelbremse, Eigenthum der Compagnie Auxiliaire Internationale de chemins de fer in Brüssel, genehmigt. [Z. 3601/I.]

Verkehrsstörung.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn:

9. Juni. In Folge Bahnbeschädigung durch Hochwasser ist die Strecke Odrau—Bautsch unfahrbar. Der Güterverkehr dürfte voraussichtlich zehn Tage sistirt bleiben. Die Dauer der Unterbrechung des Personenverkehres ist noch unbestimmt.

Schiffahrt.

Regulirung der Raab auf ungarischem Gebiete. (Beendigung der Arbeiten.) Die im Jahre 1880 unter Aufsicht des kgl. Regierungscommissärs Geheimrath Koloman Rádo begonnene Regulirung der Raab von der steierisch-ungarischen Landesgrenze an bis zu deren Einmündung in die Donau ist nun vollendet (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 149 ex 1894). Die gesammte Erdbewegung betrug 11,386.842·2 m³. Feste Dammkronen wurden 58.167·1 m³ gebaut. Die Kosten dieser zwei Posten belaufen sich auf fl. 5,162.450·87. Die Zahl der Raabdurchlässe beträgt 87; die Kunstcanäle besitzen eine Länge von 134·9975 km. Es wurden 29 Brücken, 14 diverse Wasserbauobjecte, wie Schleusen, Sperren, 29 Dammwächterhäuschen, eine Stützmauer bei Hugath und diverse Hochbauobjecte um den Gesammtkostenpreis von fl. 1,213.437·78 errichtet. 51 Flussbett-Absperrungen in der Länge von 2317 m wurden vorgenommen. Die Gesammtlänge der aufgeführten Dämme beträgt 349·2947 m; über dieselben führen 293 Dammübergänge. Die Expropriationen erforderten fl. 1,391.391·78. Zwei Darlehen, und zwar im Betrage von fl. 6,600.000 und von fl. 2,610.000, wurden zur Deckung dieser Kosten aufgenommen. Die gesammten Schutzwerke haben anlässlich der abnormen Hochwasser der Jahre 1888, 1890, 1894 und 1895 volle Proben ihrer Widerstandsfähigkeit abgelegt. In den letzten zwei Jahren überstieg die Wasserhöhe an vielen Punkten das Maximum des bis dahin beobachteten Standes, ohne dass ein nennenswerther Schaden angerichtet wurde. Die fernere Erhaltung der Werke ist von nun an der diesbezüglich autonomen Ingerenz der von der Raab durchströmten Comitate Györ (Raab), Sopron (Oedenburg) und Vás (Eisenburg) übertragen. Die in der Section Raab—Gönyö durchgeführten Arbeiten ermöglichen es, dass nun grosse Dampfer bis Raab (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 23 ex 1894) verkehren, und ist die Absicht vorhanden, zur Befahrung der oberhalb Györ gelegenen Flussstrecken kleinere Dampfer mit geringerem Tiefgange (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 68 ex 1893) in Cours zu setzen, welche nach Ausbau des Verbindungscanals der Raab mit dem Fertötó (Neusiedlersee) (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 126 und 138 ex 1892) bis nahe an Sopron (Oedenburg) verkehren werden.

Deutsches Reich. (Elbestrombauten in Hamburg im Jahre 1895.) Im Hamburgischen Staatsgebiete wurden im Jahre 1895 auf Elbestrombauten 1,112.150·17 Mk. verwendet. Hievon entfallen auf Neubaukosten 167.759·95 Mk., auf die Regulirungswerke 214.813·58 Mk., auf Pflanzungen und Cultivirungen 4245·22 Mk., auf Räumung und Bezeichnung des Fahrwassers 287.426·64 Mk., auf Fahrzeuge und Geräthe 99.106·01 Mk., auf Dienstetablissements 802·19 Mk., auf Hilfe bei Messen 5842·27 Mark, auf Baggerungen 332.154·31 Mk. Im Jahre 1894 wurden für Elbestrombauten 1,563.012·29 Mk. verwendet.

Verschiedene Mittheilungen.

Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbau-Gesellschaft. (Generalversammlung.) Am 6. Mai wurde unter Vorsitz des Präsidenten des Verwaltungsrathes, Dr. Moritz Ritter von Schreiner, und im Beisein des landesfürstlichen Commissärs, k. k. Oberbergrathes Josef Schardinger, die 41. ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbau-Gesellschaft abgehalten. Bei derselben waren 20 Actionäre anwesend, welche 9375 Actien mit 1875 Stimmen vertraten. Wie aus dem pro 1895 vorgelegten Geschäftsberichte zu entnehmen ist, hat sich das Ergebniss des Eisenbahnbetriebes, hauptsächlich in Folge des vermehrten Kohlentransportes gegenüber dem Vorjahre, gebessert. Beim Bergbaubetriebe wurden die durch eine grössere Production erzielten Mehreinnahmen theilweise wieder durch vermehrte Productionskosten ausgeglichen. Was den Eisenbahnbetrieb anbelangt, so ergab der Personenverkehr eine Steigerung von 34.091 Reisenden und eine Mehreinnahme von 8294 fl., der Güterverkehr eine Steigerung von 346.695 q und eine Mehreinnahme von 92.450 fl. Der Ueberschuss aus dem Eisenbahnbetriebe belief sich auf 982.801 fl. (+ 47105 fl.). Bei den gesellschaftlichen Bergbauen betrug der Kohlenabsatz, und zwar im Köflacher Revier 2,761.477 q (+ 206.909 q), im Wieser Revier 1,436.685 q (+ 155.592 q); in dem ersteren Revier wurde ein Ueberschuss von 46.792 fl. (+ 33.730 fl.) erzielt, während im letzteren Revier ein Betriebsverlust von 8456 fl. (— 7587 fl.) resultirte. Der gesammte Reingewinn des letzten Geschäftsjahres betrug 456.280 fl. und erhöhte sich durch Hinzurechnung des Gewinnübertrages aus dem Jahre 1894 auf 565.720 fl. Hinsichtlich der Verwendung dieses Gewinnes beantragte der Verwaltungsrath, 8638 fl. in den Reservefonds zu hinterlegen, 11.272 fl. für Tantièmen des Verwaltungsrathes und der Direction in Abzug zu bringen, 25.000 fl. dem Conto „Dispositionsfonds und Reserve für neue Werksanlagen" zuzuweisen, an die Actionäre ausser der fünfpercentigen Dividende per 369.900 fl. noch eine Superdividende von 1 fl. per Actie und Genussschein mit zusammen 37.284 fl. auszubezahlen und die erübrigenden 113.626 fl. auf neue Rechnung vorzuschreiben. Weiters beantragte der Verwaltungsrath, den beim Verkaufe von 425 Gesellschaftsactien erzielten Coursgewinn von 36.897 fl. der ordentlichen Reserve zuzuführen. Diese Anträge wurden Seitens der Generalversammlung nach vorheriger Absolvirung des Verwaltungsrathes genehmigt. Das ausscheidende Verwaltungsraths-Mitglied Franz Grünebaum, sowie die bisherigen Revisoren wurden wiedergewählt. In der nach der Generalversammlung abgehaltenen Sitzung des Verwaltungsrathes wurden Dr. Moritz Ritter von Schreiner zum Präsidenten und Dr. Hermann Beer zum Vicepräsidenten wiedergewählt.

Erste ungarisch-galizische Eisenbahn. (Generalversammlung.) Am 13. Mai wurde unter Vorsitz des Vicepräsidenten Dr. Victorin Steiger und im Beisein des landesfürstlichen Commissärs, k. k. Hofrathes Dr. Max Freiherr von Buschman, die 29. ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Ersten ungarisch-galizischen Eisenbahn abgehalten. Der pro 1895 erstattete Bericht des Verwaltungsrathes theilt mit, dass die Rentenbeträge, welche dem Unternehmen für die Ueberlassung der Betriebsführung der gesellschaftlichen Linien für Rechnung der beiden Staatsverwaltungen von diesen zu leisten sind, rechtzeitig eingegangen und bestimmungsgemäss verwendet worden sind. Anknüpfend an den Bericht machte der Vorsitzende noch die Mittheilung, dass die in der 27. Generalversammlung beschlossenen Aenderungen der Gesellschaftsstatuten, betreffend die Reduction des Actiencapitals in Folge Einlösung der auf den ungarischen Theil entfallenden gesellschaftlichen Actien, nunmehr auch Seitens der ungarischen Regierung genehmigt wurden. Die Versammlung nahm hierauf den Bericht des Revisionsausschusses genehmigend zur Kenntniss und ertheilte dem Verwaltungsrathe das Absolutorium. Schliesslich wurde das ausscheidende Verwaltungsrathsmitglied Dr. Ladislaus Ritter von Krainski, sowie der Revisionsausschuss wiedergewählt.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. (Bestimmungen über die Ausgabe von zusammenstellbaren Fahrscheinheften nebst Ausführungsvorschriften.) Die vom 1. Mai ab giltigen vorbezeichneten Bestimmungen (Sonderabdruck des Anhanges II des Uebereinkommens zum Vereins-Betriebsreglement) — mit den „Ausführungsvorschriften" in einem Hefte vereinigt — sind von der geschäftsführenden Verwaltung des Vereines an die am Verein-Reiseverkehre betheiligten Bahnen vertheilt worden.

Coupons-Einlösungen.

Maschinen- und Waggonfabriks-Actiengesellschaft in Simmering vorm. H. D. Schmid. fl. 3.— ö. W.

Mühlkreisbahn. Für die Prioritätsactie vom 1. Juli ab fl. 2.— öst. Währ.

Böhmische Nordbahn. Coupon per 1. Juli fl. 12.75 ö. W.

Ostrau-Friedlander Eisenbahn. Coupon per 1. Juli fl. 15.— ö. W.

Dux-Bodenbacher Eisenbahn. fl. 2.50 ö. W.

Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. Coupon per 1. Juni vom 22. Mai ab fl. 12.— ö. W.

Eisenbahn Lemberg-Belzec (Tomaszów). Für die Prioritätsactie fl. 10.—, für die Stammactie fl. 1.75 ö. W.

Szatmar-Nagybanya-Eisenbahn. Für die Prioritätsactie vom 1. Juli ab fl. 4.— ö. W.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Coupon per 1. Juli für eine ganze Actie fl. 111.—, eine halbe Actie fl. 55·50, eine Fünftel-Actie fl. 22.20 ö. W.

Prag-Duxer Eisenbahn. Vom 1. Juni ab für die Prioritätsactie fl. 6.—, für die Stammactie fl. 3.50 ö. W.

Dampftramway-Gesellschaft vorm. Krauss & Comp. Für die Prioritätsactie fl. 9.—, für die Stammactie fl. 1.50 öst. Währ.

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. Coupon per 1. Juli der Actien Frcs. 15.50, der Genussscheine Frcs. 3.—.

Südbahn-Gesellschaft. Vom 1. Juni ab Frcs. 5.—.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Böhmisch-Norddeutscher Kohlenverkehr.

Einbeziehung der Station Niedertreba.

Mit 15. Juni 1896 wird die Station Niedertreba des Eisenbahn-Directionsbezirkes Erfurt mit den um 2 Mark per 10.000 kg erhöhten Frachtsätzen der Station Grossheringen in obbezeichneten Verkehr einbezogen.

Wien, am 7. Juni 1896. [424]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Böhmisch-Sächsischer Kohlenverkehr.

Abänderung von Frachtsätzen.

Im Tarife für obgenannten Verkehr vom 1. April 1896 ist mit sofortiger Giltigkeit der Frachtsatz Ullersdorf—Breitenborn von 66·0 Mark in 62·6 Mark und der Frachtsatz Triebschitz—Erdmannsdorf von 57·1 Mark in 51·1 Mark abzuändern.

Wien, am 7. Juni 1896. [425]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Deutsch-Italienischer Güterverkehr.

Einführung von Tarifnachträgen.

Mit Wirksamkeit vom 1. Juli 1896 gelangen folgende Tarifnachträge zur Einführung:

Nachtrag III zu Theil I, Abtheilung A, enthaltend die aus der Zusatzvereinbarung zum internationalen Uebereinkommen sich ergebenden Aenderungen und Ergänzungen des Reglements und der Anlage 1 zu demselben;

Nachtrag X zu Theil I, Abtheilung B, enthaltend Aenderungen der Tarifvorschriften und der Waarenclassification;

Nachtrag XII zu Theil II, enthaltend Ergänzungen und Berichtigungen zu den Tariftabellen.

Exemplare dieser Nachträge sind bei den Verbandsverwaltungen, bezw. bei unserer commerciellen Direction ab 17. d. Mts. kostenlos erhältlich.

Wien, am 6. Juni 1896. [426]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Böhmisch-Tiroler Eisenbahnverband.

Einführung des Nachtrages IV zu Tarif-Theil II.

Der nach Kundmachung im Verordnungs-Blatt Nr. 57 vom 21. Mai 1896 mit 1. Juli 1896 in Kraft tretende Nachtrag IV zu dem ab 1. Jänner 1894 giltigen Tarif-Theil II enthält weiters noch einen neuen Ausnahmetarif für Messing-Transporte in der Relation Brixlegg—Prag.

Wien, am 10. Juni 1896. [427]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen

Norddeutsch-Oesterreichisch-Ungarisch-Rumänischer Personenverkehr über Oderberg.

Einführung neuer Fahrpreise.

Mit 15. Juni 1896 gelangen für die directe Fahrt über Oderberg—Breslau—Kohlfurt nachstehende Fahrpreise zur Einführung:

zwischen Wien (Nordbahnhof) und	Einfache Fahrt I. Cl.	II. Cl.	III. Cl.	Hin- und Rückfahrt I. Cl.	II. Cl.	III. Cl.
	Mark					
Leipzig . . .	52·80	36·40	20·70.	97·10	66·60	36·90
Halle a. d. Saale	56·—	38·80	22·40	101·40	69·90	39·20

Die Fahrkarten gelten für die Schnell- und Personenzüge. Die Giltigkeitsdauer der Hin- und Rückfahrkarten beträgt 8 Tage.

Für das zur Aufgabe kommende Reisegepäck werden für die deutschen Strecken ab und nach Oderberg 25 kg Freigepäck gewährt.

Die Gepäcksgebühr per 10 kg beträgt für die Strecke Wien—Oderberg . . . . . 0·94 Mark,
Oderberg—Leipzig . . . . 2·69 „
Oderberg—Halle . . . . . 2·82 „

Wien, am 6. Juni 1896. [428]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Elbe-Umschlagsverkehr Westösterreich-Riesa-Elbquai vom 1. Juni 1893.

Einführung des Nachtrages IV.

Am 1. Juli 1896 tritt zu dem oben genannten Tarife der Nachtrag IV in Kraft, welcher Ergänzungen des Classenguttarifes, der Ausnahmetarife und des Kilometerzeigers enthält.

Exemplare des neuen Nachtrages können bei den betheiligten Verwaltungen zum Kostenpreise bezogen werden.

Prag, am 6. Juni 1896. [429]

Die General-Direction der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Deutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Seehafenverband (Verkehr mit Oesterreich).

Druckfehler-Berichtigung.

In dem mit 1. Juni 1896 in Kraft getretenen Nachtrage V zum Deutsch-Oesterreichisch-Ungarischen Seehafen-Verbandsgütertarife, Theil II, Heft 1, auf Seite 8, in der Relation Brünn—Hamburg B, bezw. Wilhelmsburg wird der zufolge eines Druckfehlers mit 432 Pfg. bezifferte Frachtsatz der Wagenladungsclasse C 2 mit Giltigkeit vom 1. Juli 1896 auf 532 Pfg. berichtigt.

Wien, am 8. Juni 1896. [430]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der Verbands-Verwaltungen.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
									Heller					
1071	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Kohlen, mineralische	Sämmtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Kohlengruben des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der im Privatbesitze befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau (K.O.B.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere	Pottendorf-Landegg	Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 9000 metr. Tonnen (à 1000 kg), von welchen mindestens 2000 metr. Tonnen (à 1000 kg) nach Lajta-Ujfalu befördert worden sein müssen. Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. Juli 1896 bis Ende Juni 1897	Ausnahmetarif, Tarifheft 3, für den Oesterr.-Ungarischen Kohlenverkehr (via Sillein—Pressburg, via Lundenburg—Marchegg, bezw. via Lundenburg—Wien) vom 1. August 1894, resp. Ausnahmetarif für den Mähr.-Schles.-Oesterreichischen Kohlenverkehr via Wien vom 1. April 1896	112	104·6	7·4	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	Die nebenbezifferten Frachtnachlässe werden aus den Gebührenantheilen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn getragen.*)
					Vulka-Pordány				138	122	16			
					Nagy-Czenk				142	134·6	7·4			
					Bükk				143	135·6	7·4			
					Lajta-Ujfalu				123	115·6	7·4			

*) Sollten während der Giltigkeitsdauer des Zugeständnisses die derzeitigen tarifmässigen Frachtsätze, auf welche sich dasselbe bezieht, eine Erhöhung erfahren, welche auf eine Tarifänderung der am Transporte mitbetheiligten Bahnverwaltungen zurückzuführen ist, ohne dass zugleich die Gebührenantheile der Kaiser Ferdinands-Nordbahn geändert werden, so erfahren selbstverständlich die bewilligten Frachtnachlässe keine Aenderung. Sollten dagegen die Gebührenantheile der Kaiser Ferdinands-Nordbahn geändert werden, so werden auch die bewilligten Frachtnachlässe in demselben Masse erhöht oder erniedrigt, in welchem diese Gebührenantheile erhöht oder erniedrigt werden.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
1072	Südbahn-Gesellschaft	Kaiser Ferdinands-Nordbahn und k. k. österr. Staatsbahnen	Maschinentheile (zerlegte Spinnmaschinen)	Bielitz	Peri transit	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 5000, bezw. 10.000 kg pro Wagen und Frachtbrief. Die Sendungen müssen nach den Bestimmungen des Tarifes für den Oesterr.-Ungarisch-Italienischen Güterverkehr vom 1. October 1887 mit directen Frachtbriefen nach Stationen der italienischen Gruppe VII (Anlage B zum Nachtrag IV des bezeichneten Tarifes) zur Aufgabe gelangen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Tarif für den Oesterr.-Ungarisch-Italienischen Güterverkehr vom 1. October 1887, bezw. Localtarife der Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Bestehen keine directen Frachtsätze	50·31*) 39·57**) } Francs pro Tonne = 1000 kg	Verschieden	Kartirung		*) Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 5000 kg **) Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen und Frachtbrief
1073	Südbahn-Gesellschaft	Kgl. ungar. Staatseisenbahnen	Güter des Specialtarifes 1	Borovo	Triest und vice versa	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen und Frachtbrief	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarife, bezw. Ungarisch-Adriatische Verbandstarife	Verschieden	230 Heller incl. Manip.-Gebühr und ungar. Transportsteuer	Verschieden	Im Kartirungswege		

1	2	3	4	5	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
1074	Südbahn-Gesellschaft	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Reis, Reiskleie und Reisfuttermehl	Triest und Fiume	Kufstein transit	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro verwendeten vierrädrigen Wagen und pro Frachtbrief. Die Sendungen müssen nach den Bestimmungen des Tarifes für den Südösterreichisch-Ungarisch-Deutschen Güterverkehr und nach München oder darüber hinaus gelegenen deutschen Stationen zur Aufgabe gelangen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1896	Tarif vom 1. December 1888 für den Südösterreichisch - Ungarisch - Deutschen Güterverkehr	Verschieden	Francs 21·33 pro Tonne = 1000 kg	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen auf reclamirende Firma als Versenderin lautende Duplicat-Frachtbriefe, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	Hiedurch wird die im Verordnungs-Blatte Nr. 16 vom 11. Februar 1896 unter fortlaufender Nummer 437 enthaltene Verlautbarung aufgehoben
				Triest	Lindau Stadt St. Margarethen	Die Sendungen nach Lindau Stadt, St. Margarethen, Buchs und Bregenz müssen nach den Bestimmungen des Tarifes für den Südösterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Grenzverkehr vom 1. Jänner 1893, die Sendungen nach den übrigen Stationen nach den Bestimmungen der Localtarife zur Aufgabe gelangen		Tarif für den Südösterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Grenzverkehr vom 1. Jänner 1893, bezw. Localtarife der betheiligten Bahnen		Heller pro 100 kg 251		Kartirung		
				Fiume	Lindau Stadt St. Margarethen					297				
				Triest	Langen und den westlich davon gelegenen Vorarlberger Stationen einschliesslich Buchs, die Stationen Lindau Stadt und St. Margarethen ausgenommen					244				
				Fiume						290				
1075	Südbahn-Gesellschaft	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	a) Mineralkohle, Briquettes b) Coaks	Segengottes	Unter-Draubnrg	Frachtzahlung ad a) für das wirkliche Gewicht der Sendung, mindestens aber für das Ladegewicht des verwendeten Wagens, ad b) für das wirkliche Gewicht, mindestens aber für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufladen durch Parteiorgane innerhalb der tarifmässig normirten Frist	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Besteht kein directer Tarif		Heller 158		Im Kartirungswege		
					Abfaltersbach					221				
					St. Georgen					165				
					Hrastnigg					175				
					Laase					185				
					St. Peter					206				
1076	Südbahn-Gesellschaft		Ochsen, lebende, in ganzen Wagenladungen bei frachtgutmässiger Beförderung	Nagy-Gorica	Triest S.B.	Aufrechthaltung der einschlägigen Bestimmungen des Ausnahmetarifes IVa des Localtarifes der Südbahn	Vom 15. Juni 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarif	497	388	109	Im Kartirungswege		
				Sziszek					545	463	82			
									Heller pro m² Ladefläche incl. Mgb. und ung. Transportsteuer		Heller			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
				von	nach									
1077	Südbahn-Gesellschaft	Kgl. ungar. Staatseisenbahnen	Pflaumen und Zwetschken, getrocknete, und Pflaumenmus (Powidl, Lequar)	Budapest-fövárosi közraktárak	Triest S.B. Fiume	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen und Frachtbrief	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Tarife für den Ungarisch-Adriatischen Eisenbahnverband vom 1. Jänner 1895	238 220 Heller pro 100 kg incl. Manip.-Geb. und ungar. Transportsteuer	220 202	18 18 Heller	Im Kartirungswege		
1078	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Güter des Specialtarifes 1	Losoncz	Rokycan	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der für den Specialtarif 1 allgemein bestehenden Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Oesterr.-Ungarischer Eisenbahnverband, Tarif-Theil III, Heft 1 vom 1. August 1892	191 kr.	187 kr.	4 kr.	Im Kartirungswege		

Offert-Ausschreibung.

Im laufenden Jahre soll in der Station **Pontafel** eine **Oelgasanstalt** errichtet werden, und stellen sich die beiläufigen Kosten der zur Ausführung gelangenden Hochbauherstellungen auf 12.500 fl.

Diese Arbeiten werden im Offertwege vergeben, und können die Bestimmungen über die Einbringung der Offerte und den Erlag des Vadiums, der Offertformulare, Bedingnisse, Baubeschreibung und Projectspläne bei der k. k. Eisenbahn-Betriebsdirection Villach (Bahnerhaltungs-Inspectorat) während der Amtsstunden eingesehen werden.

Die mit einem 50 kr.-Stempel versehenen Offerte sind bis längstens 15. Juni 1896, 12 Uhr Mittags, im Einreichungsprotokolle der k. k. Eisenbahn-Betriebsdirection Villach versiegelt und mit der Aufschrift: „Offert für die Hochbauherstellungen in Pontafel" zu überreichen.

Es wird ausdrücklich bemerkt, dass nur jene Offerenten bei der Offertverhandlung in Berücksichtigung gezogen werden können, welche in einer alle Zweifel ausschliessenden Weise ihre finanzielle und technische Leistungsfähigkeit bezüglich der von denselben zu übernehmenden Arbeiten darzuthun vermögen, und dass sich des Weiteren die k. k. Eisenbahn-Betriebsdirection Villach das Recht vorbehält, über die Annahme oder Nichtannahme der eingelaufenen, ordnungsmässig verfassten Angebote nach freiem Ermessen zu entscheiden, allenfalls auch sämmtliche eingelangte Angebote zurückzuweisen.

Villach, im Juni 1896.

K. k. Eisenbahn-Betriebsdirection Villach.

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 66. Wien, 13. Juni 1896. IX. Jahrgang.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Gesetz vom 23. Mai 1896, *) womit weitere Bestimmungen über die Ausführung öffentlicher Verkehrsanlagen in Wien getroffen werden.

Mit Zustimmung beider Häuser des Reichsrathes finde Ich anzuordnen, wie folgt:

Artikel I.

Der beiliegende, mit Stimmeneinhelligkeit der drei Curien gefasste Beschluss der Commission für Verkehrsanlagen in Wien vom 11. Juli 1895, welcher eine weitere Abänderung des laut Artikel I des Gesetzes vom 18. Juli 1892, R.-G.-Bl. Nr. 109, genehmigten, zufolge des Gesetzes vom 9. April 1894, R.-G.-Bl. Nr. 73, abgeänderten Programmes für die finanzielle Sicherstellung und die Ausführung der gedachten Verkehrsanlagen, wie auch einige nach Artikel IV des erstcitirten Gesetzes der Gesetzgebung vorbehaltene Bestimmungen zum Gegenstande hat, wird genehmigt.

Artikel II.

Die Regierung wird ermächtigt, nach Massgabe des obigen Beschlusses der Ausführung der in Gemässheit des mit dem Gesetze vom 18. Juli 1892, R.-G.-Bl. Nr. 109, genehmigten Programmes in der zweiten Bauperiode (1898 bis 1900) herzustellenden Verkehrsanlagen und der hiedurch bedingten Verwendung der für diese Anlagen nach dem Programme präliminirten Kostensumme in der ersten Bauperiode (bis Ende 1897) zuzustimmen.

Artikel III.

Der Antheil für die Beitragsleistung des Staates zu den nach Artikel II anticipirten Kosten wird, je nachdem dieselben für die Hauptbahnen oder für die Localbahnen zu verwenden sind, mit 87·5 oder 85 pCt. festgesetzt.

Demgemäss tritt zu dem im Artikel IV des Gesetzes vom 18. Juli 1892, R.-G.-Bl. Nr. 109, und im Artikel I des Gesetzes vom 9. April 1894, R.-G.-Bl. Nr. 73, festgesetzten Maximalbetrage, dessen Verzinsung und Tilgung vom Staate für die bis Ende 1897 auszuführenden Verkehrsanlagen zugesichert werden kann, die Anlehenssumme von 13,107.200 fl. ö. W. hinzu.

Artikel IV.

Für den Fall, als zur Durchführung eines den Verkehrsbedürfnissen entsprechenden, von der Commission für Verkehrsanlagen in Wien mit Genehmigung des Eisenbahnministeriums festzustellenden Betriebsplanes eine Vermehrung des Fahrparkes der in der ersten Bauperiode auszuführenden Stadtbahnlinien sich als nothwendig erweisen sollte, kann der im Artikel III festgesetzte Maximalbetrag um einen dem verhältnissmässigen Antheile des Staates an den Kosten der Fahrparksvermehrung entsprechenden weiteren Anlehenstheilbetrag von höchstens 1,653.300 fl. ö. W. erhöht werden.

*) Enthalten in dem am 9. Juni 1896 ausgegebenen XXXI. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 83.

Artikel V.

Auf die in Gemässheit des Artikels I auszuführenden Verkehrsanlagen finden die nach Artikel V und VI des Gesetzes vom 18. Juli 1892, R.-G.-Bl. Nr. 109, sowie nach Artikel II des Gesetzes vom 9. April 1894, R.-G.-Bl. Nr. 73, eingeräumten Begünstigungen volle Anwendung.

Artikel VI.

Dieses Gesetz tritt mit dem Tage seiner Kundmachung in Wirksamkeit.

Mit dem Vollzuge desselben sind Mein Eisenbahnminister, Mein Handelsminister, Mein Finanzminister und Mein Minister des Innern beauftragt.

Wien, am 23. Mai 1896.

Franz Joseph m. p.

Badeni m. p. **Guttenberg** m. p. **Glanz** m. p. **Biliński** m. p.

Beschluss der Commission für Verkehrsanlagen in Wien vom 11. Juli 1895, wegen Abänderung des mit Artikel I und § 1 der Gesetze vom 18. Juli 1892, R.-G.-Bl. Nr. 109 und L.-G.- und V.-Bl. Nr. 42, bezw. mit den Beschlüssen des Wiener Gemeinderathes vom 27. Jänner und 8. Juli 1892 genehmigten Programmes für die finanzielle Sicherstellung und die Ausführung von öffentlichen Verkehrsanlagen in Wien.

Die Commission für Verkehrsanlagen in Wien beschliesst im Sinne des Punktes VII, Absatz 6, des nach Artikel I des Gesetzes vom 18. Juli 1892, R.-G.-Bl. Nr. 109, genehmigten Programmes für die finanzielle Sicherstellung und die Ausführung von öffentlichen Verkehrsanlagen in Wien mit Stimmeneinhelligkeit der drei Curien behufs Bedeckung des bei den Bahnbauten der ersten Bauperiode in Folge der Ausgestaltung der Localbahnlinien als Hauptbahnen zu gewärtigenden Mehrerfordernisses und einer besseren Ausführung dieses Programmes, wie folgt:

1. Die nach dem Programme (Punkt II, A, I, b) in der ersten Bauperiode bis zur Verbauung der Donaustadt theilweise als Provisorium herzustellende Fortsetzung der Wiener Verbindungsbahn vom Praterstern mit Benützung der Kronprinz Rudolf-Strasse im k. k. Prater in die Donaustadt und weiterhin, entlang der Donauuferbahn, zum Anschlusse an die Station Nussdorf der Kaiser Franz Josef-Bahn (provisorische Donaustadtlinie) hat gänzlich zu entfallen. Der hiefür vorgesehene Betrag per 3,960.000 fl. effectiv ist für die anderen in der ersten Bauperiode auszuführenden Stadtbahnlinien, bezw. zur theilweisen Bedeckung des hiebei zu gewärtigenden Mehrerfordernisses zu verwenden.

2. Zur Sicherstellung des für die gänzliche Bedeckung dieses Mehrerfordernisses, sowie für den Ausbau der Vorortestrecke Hernals—Penzing innerhalb der ersten Bauperiode, dann für den Ausbau der Gürtelstrecke Gumpendorfer Strasse—Matzleinsdorf benöthigten Effectivbetrages von rund 13,800.000 fl. sind die erforderlichen Schritte einzuleiten.

3. Bis zum Zeitpunkte der Genehmigung dieses Nachtragscredites sind die Arbeiten an der Donaucanallinie nur auf die Vornahme der politischen Commissionen, die Verfassung der Ausschreibungselaborate und die Grundeinlösung zu beschränken.

Die durch den Aufschub der eigentlichen Bauarbeiten dieser Linie frei werdenden Fonds sind vorläufig für die Fortsetzung aller übrigen Arbeiten, mit Ausnahme der eigentlichen Bauarbeiten der Vorortestrecke Hernals—Penzing, zu verwenden.

4. Dem vorgelegten Detailprojecte für die Umgestaltung und Tieferlegung des Hauptzollamts-Bahnhofes wird unter der Bedingung zugestimmt, dass die für die Bahnanlage erforderlichen Theile des Eislaufplatzes dem Stadtbahn-Unternehmen Seitens der Gemeinde Wien unentgeltlich abgetreten werden. Dagegen ist die Commission für Verkehrsanlagen bereit, der Gemeinde Wien das Recht einzuräumen, den Tiefbahnhof behufs Ausdehnung der Grossmarkthalle in dem erforderlichen Umfange zu überbauen und behufs Ueberführung der Marxergasse zu überbrücken, und wird die Commission der Gemeinde Wien in Bezug auf die technische Ausführung dieser Anlagen das thunlichste Entgegenkommen bethätigen.

Das vorhin erwähnte Bahnhofsproject ist an das k. k. Handelsministerium mit dem Ersuchen um Anordnung der Stationscommission, politischen Begehung und Enteignungsverhandlung zu leiten.

5. Der Bau der Strecke Gumpendorfer Strasse—Matzleinsdorf der Gürtellinie ist erst dann zur Ausführung zu bringen, wenn die Beziehungen der Südbahn zum Staatseisenbahnbetriebe endgiltig geregelt sein werden.

Verordnung der Ministerien des Innern, des Handels und der Finanzen vom 10. Juni 1896, *) betreffend das Verbot der Ein- und Durchfuhr bestimmter Gegenstände und Waaren aus Aegypten.

Wegen Gefahr der Einschleppung der Cholera aus Aegypten wird im Einvernehmen mit der kgl. ungarischen Regierung das mit der Verordnung vom 31. December 1893, R.-G.-Bl. Nr. 3 ex 1894, erlassene Verbot der Ein- und Durchfuhr der in der Verordnung vom 3. Juni 1893, R.-G.-Bl. Nr. 88, sub 1 und 2 bezeichneten Gegenstände und Waaren aus der europäischen und asiatischen Türkei auch auf Aegypten ausgedehnt.

Diese Verordnung tritt mit dem Tage, an welchem sie den betreffenden Zollämtern, bezw. Seesanitätsbehörden bekannt wird, in Kraft.

Badeni m. p. **Glanz** m. p. **Biliński** m. p.

*) Enthalten in dem am 11. Juni 1896 ausgegebenen XXXII. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 85.

Aus den Entscheidungen des Obersten Gerichtshofes.

Die abgesonderte Liquidation einer im Wiener Handelsregister eingetragenen Zweigniederlassung einer ungarischen Actiengesellschaft ist zur Erwirkung der Löschung der Zweigniederlassung nicht erforderlich.

(Entscheidung des Obersten Gerichtshofes vom 26. Februar 1896, Z. 2305.)

Das k. k. Handelsgericht Wien wies mit Bescheid vom 29. November 1895, Z. 210.756, das Gesuch der Actiengesellschaft Z. in Ungarn um Löschung der im Wiener Handelsregister für Gesellschaftsfirmen eingetragenen Firma „Gesellschaft Z., Zweigniederlassung in Wien“ derzeit ab, weil der angesuchten Firmalöschung die Eintragung der Liquidationsfirma vorangehen muss.

Dem Recurse der Actiengesellschaft Z. gab das Oberlandesgericht mit Decret vom 23. December 1895, Z. 17.953, keine Folge, weil nach der Actenlage die Zweigniederlassung der recurrirenden Gesellschaft in Wien mindestens von dem Jahre 1870 bis 1878 bestanden hat; weil ferner nach Art. 243 H.-G.-B. die Löschung von Actiengesellschaften vor Eintragung ihrer Liquidationsfirma und vor Einberufung der Gesellschaftsgläubiger nicht erfolgen darf; und weil endlich durch die angestrebte sofortige Firmalöschung den Gläubigern aus den von der Zweigniederlassung entrirten Geschäften das Recht entzogen würde, ihre Ansprüche bei dem inländischen Forum geltend zu machen.

Ueber den ausserordentlichen Revisionsrecurs der Actiengesellschaft Z. fand der Oberste Gerichtshof mit Entscheidung vom 26. Februar 1896, Z. 2305, die gleichförmigen untergerichtlichen Entscheidungen zu beheben und dem k. k. Handelsgerichte in Wien aufzutragen, unter Abstandnahme von den gebrauchten Abweisungsgründen auf Grund des Amtszeugnisses des Wiener Magistrates als politische Behörde erster Instanz vom 29. October 1895, Z. 165.600, und der etwa für nothwendig erachteten weiteren Erhebungen in Gemässheit der §§ 6 und 7 des Gesetzes vom 27. Juni 1878, R.-G.-Bl. Nr. 63, mit der diesem Gesetze entsprechenden Erledigung des Gesuches vorzugehen, dies in der Erwägung, dass im Sinne dieses Gesetzes und des Art. XX des Gesetzes vom 27. Juni 1878, R.-G.-Bl. Nr. 62, die abgesonderte Liquidation der Zweigniederlassung einer ungarischen Actiengesellschaft ebensowenig wie für die Zweigniederlassung einer einheimischen Actiengesellschaft geboten erscheint.

Inland.

Parlamentarisches.

In der 507. Sitzung des Abgeordnetenhauses gelangte der Bericht des Eisenbahnausschusses über den Gesetzentwurf, betreffend die im Jahre 1896 sicherzustellenden Bahnen niederer Ordnung, zur Verhandlung.

Abg. Kaftan constatirt, dass von den 37 durch die Gesetze vom Jahre 1894 und 1895 sichergestellten Localbahnen noch 26 ihrer Verwirklichung harren. Es sei Pflicht der Regierung, auf Mittel zu sinnen, um die Schwierigkeiten betreffs der Ausführung der geplanten Localbahnen aus dem Wege zu räumen. Die grössten Schwierigkeiten bereite die Finanzirung der Localbahnen. Um hier Abhilfe zu schaffen, müssen alle betheiligten Factoren herangezogen und Eisenbahngenossenschaften gebildet werden. Durch ein Reichsgesetz müsse die Grundlage für Eisenbahngenossenschaften mit Anwendung des Zwangsprincipes geschaffen werden, die Ausgestaltung derselben sei den Landtagen zu überlassen. Dadurch werde ein rationeller Localbahnbau gefördert, eine gerechte Vertheilung der Beiträge der Interessenten erzielt werden. Auch die Hauptbahnen sollten zu entsprechenden Beiträgen zu den Localbahnbauten herangezogen werden. Eine weitere Ursache der Verzögerung liege in der Verzögerung der Vorlage der Detailprojecte und dem schleppenden Gange der Concessionsverhandlungen. Es sollte daher ein einheitliches Eisenbahnprogramm für drei oder fünf Jahre vorgelegt werden. Die Regierung unterstütze jene Landes-Creditinstitute, welche zur billigen Geldbeschaffung für den Bau von Localbahnen geschaffen wurden, nicht ausreichend. Der Geschäftsgang bei der Sicherstellung der Localbahnen müsse möglichst vereinfacht werden. Das könne am besten durch die Durchführungsvorschrift geschehen, in welcher auch die Einflussnahme des Kriegsministeriums entsprechend zu umschreiben wäre. In Ungarn seien die Localbahnen dem Einflusse des Kriegsministeriums gänzlich entzogen; in Oesterreich müssen Localbahnen oft sechs- bis zwölfmal leistungsfähiger gemacht werden, als sonst nöthig wäre, um den Forderungen der Kriegsverwaltung zu entsprechen, wodurch die Anlagekosten beträchtlich erhöht werden. Redner empfiehlt der Regierung, von der in den Artikeln 9 und 10 der Localbahnvorlage ihr eingeräumten Ermächtigung insbesondere in ärmeren Gegenden Gebrauch zu machen.

Abg. Dr. Hallwich erklärt im Namen seiner Partei, dass sie für die Regierungsvorlage stimmen werde, weil diese im Interesse der Bevölkerung gelegen sei. Er dankt dem Herrn Minister für die endliche Inangriffnahme der Linie Grulich—Schildberg und erörtert die Nothwendigkeit der Anlage einer neuen Station inmitten des Stadtgebietes von Grulich. Er beantragt schliesslich eine Resolution, betreffend die Weiterführung der Linie Grulich—Schildberg bis Landskron.

Abg. Bendel tritt für den Bau der Linie Starkenbach—Rochlitz ein.

Abg. Dr. Ferjančić dankt für die Aufnahme der Linien Görz—Haidenschaft und Laibach—Ober-Laibach in das Localbahnproject. Er befürwortet die Ausführung der ganzen Strecke Görz—Adelsberg als Hauptbahn auf Staatskosten und beantragt eine dahingehende Resolution.

Abg. Dr. Fux spricht seine Befriedigung über das Zustandekommen der Linie Olbersdorf—Hotzenplotz aus, fordert jedoch die Regierung auf, das Project dieser Bahn nochmals dahin überprüfen zu lassen, ob sie nicht normalspurig gebaut werden könnte. Jedenfalls sei aber bei der Ausführung dieses Projectes darauf Rücksicht zu nehmen, dass die Schmalspur eventuell in eine Normalspur umgewandelt werden könnte; er befürwortet schliesslich die rasche Inangriffnahme des Baues.

Abg. Dr. Ritter von Kraus macht darauf aufmerksam, welch wichtiges Approvisionirungsgebiet für Wien die Ost-Steiermark sei. Er urgirt unter Hinweis auf die wirthschaftliche Lage, auf die von den Interessenten zugesicherten Beiträge und auf ein diesbezügliches Versprechen der Regierung den Bau der Localbahn Hartberg-Aspang und beantragt eine Resolution, in welcher die Regierung aufgefordert wird, eine die Vollendung dieses Bahnbaues bezweckende Vorlage in der Herbstsession einzubringen.

Abg. Freiherr von Malfatti begrüsst die Vorlage im Allgemeinen, ist jedoch enttäuscht, zu sehen, dass die Bahnen Süd-Tirols in derselben nicht enthalten seien. Er erwartet, dass die nächstjährige Vorlage diese Wünsche berücksichtigen werde, und stimmt unter dieser Voraussetzung für das Gesetz.

Eisenbahnminister Ritter von Guttenberg:

Hohes Haus! Es war der Regierung eine angenehme Pflicht, nach einigen minder populären Vorlagen auch eine solche dem hohen Hause unterbreiten zu können, welche eine bedeutende Erweiterung des Localbahnnetzes und hiedurch eine wesentliche Förderung des Volkswohlstandes in den betreffenden Gebieten anbahnt und auf deren sympathische Aufnahme in dem hohen Hause die Regierung mit Sicherheit rechnen konnte. Ich habe auch bei der Verhandlung dieser Vorlage im Eisenbahnausschusse, sowie durch die Reden der geehrten Herren Vorredner den Eindruck gewonnen, dass dieselbe die grosse Mehrzahl der Herren Mitglieder der geehrten Versammlung ob ihrer Reichhaltigkeit mit voller Befriedigung erfüllt hat.

Die Regierung glaubt nun, diesen Erfolg darauf zurückführen zu können, dass sie angelegentlichst bemüht war, allen halbwegs realisirbaren Wünschen zu entsprechen, ferner bei Aufstellung des Programmes die einzelnen Kronländer nach Thunlichkeit gleichmässig zu berücksichtigen und schliesslich auch in Bezug auf das Ausmass der einzelnen staatlichen Beihilfen das weitestgehende Entgegenkommen walten zu lassen.

Es hat mich daher überrascht, dass der Bericht des Eisenbahnausschusses die Lichtpunkte der Vorlage nahezu unberührt lässt und nur einige vermeintliche Schattenbilder hervorhebt, welche zu verwischen ich mir in erster Linie angelegen sein lassen werde.

Zunächst kann die Regierung den Tadel, welchen der Ausschussbericht wegen verspäteter Vorlegung des Gesetzentwurfes ausspricht, nicht auf sich beziehen. Die Einbringung der Vorlage ist von einer Reihe von Umständen abhängig, welche sich dem Einflusse der Regierung vollkommen entziehen. Vor Allem ist die Dauer der Landtagssitzungen dabei von grossem Einflusse, denn ihre Beschlüsse geben doch die Grundlage für die Zusammenstellung des Gesetzes ab.

So waren heuer die Landtage im Monate Jänner einberufen und haben bis Mitte Februar getagt; die Wünsche und Berichte der Landtage sind der Regierung erst in der ersten Hälfte des Monates März mitgetheilt worden. Für die Ausarbeitung der Vorlagen mit den beigegebenen umfangreichen Begründungen für nicht weniger als 22 Bahnlinien, für die Herstellung des mitunter schwierigen Einvernehmens mit den einzelnen Ressortministerien, sowie für die Austragung verschiedener, noch nicht völlig geklärter Verhältnisse mit den einzelnen interessirten Landtagen und Interessenten und für die Einholung der Allerhöchsten Vorconcession zur Einbringung dieses Gesetzes — für alle diese Dinge ist ein Zeitraum von nicht ganz zwei Monaten gewiss kein langer zu nennen, und es bedurfte hiezu der thatkräftigsten Arbeit meiner Beamten.

Trotz des späten Eintreffens der einzelnen Wünsche ist es gelungen, bereits am 13. Mai die Vorlage dem hohen Hause zu unterbreiten; es waren daher bis heute drei Wochen Zeit, um dieselbe zu berathen, aber es hat die erste Sitzung im Ausschusse erst am 19. Mai stattgefunden, und entzieht es sich selbstverständlich dem Einflusse der Regierung, dass der Eisenbahnausschuss die Prüfung dieser Vorlage nicht auf mehrere Sitzungen ausgedehnt hat.

Die späte Einbringung dieses Gesetzentwurfes hat jedoch auch ihre gute Seite gehabt, es war dadurch nämlich möglich, noch in letzter Stunde Bahnlinien aufzunehmen, welche sonst auf das nächste Jahr hätten verschoben werden müssen; ich erwähne hier zum Beispiele die Strecke Winterberg—Wallern, welche von einzelnen Herren aus dem Königreiche Böhmen gewünscht wurde, und namentlich die Linie Karlsbad—Merkelsgrün, für die sich der Herr Referent wärmstens interessirt hat.

Uebrigens ist der Zeitpunkt der Einbringung der Gesetzesvorlage von gar keinem besonderen Belange, weil ja die technischen Vorarbeiten für einzelne Linien, zu welchen die Interessentenbeiträge verwendet werden, immer vorwärtsschreiten.

Ich erlaube mir übrigens, aufmerksam zu machen, dass die analogen Gesetze der Jahre 1894 und 1895 ebenfalls erst am 22. Juni, respective 19. Juni die Allerhöchste Sanction erhalten haben, und ich hoffe auch, dass wir heuer diese Zeit nicht weit überschreiten werden.

Die im Ausschussberichte enthaltene abfällige Bemerkung wegen der verspäteten Geltendmachung der militärischen Anforderungen an die Linie Zeltweg und Unter-Drauburg—Wöllan erlaube ich mir dahin zu beantworten, dass die Kriegsverwaltung an dieser Verzögerung nicht die Schuld trägt. Die Kriegsverwaltung hat ihre Forderungen schon bei den ersten commissionellen Amtshandlungen gestellt, es hat sich jedoch bei der politischen Begehung gezeigt, dass das Project, welches vom steirischen Eisenbahnamte ausgefertigt worden ist, diesen Forderungen nicht vollkommen entsprochen hat. Das waren die Gründe, dass noch nachträglich ergänzende Studien gemacht werden mussten und warum eine kleine Mehrforderung in Aussicht genommen werden musste. Ich bin jedoch in der angenehmen Lage, mittheilen zu können, dass es dank dem weitestgehenden Entgegenkommen der Kriegsverwaltung in jüngster Zeit gelungen ist, zu einer alle Theile befriedigenden Austragung der Differenzen zu gelangen. Hienach glaube ich schon jetzt die bestimmte Erklärung abgeben zu können, dass der ursprünglich in Aussicht genommene Kostenbetrag von sieben Millionen nicht nur nicht überschritten wird, sondern auch noch Ersparungen von demselben gemacht werden. Gleichwohl bittet die Regierung, es bei dem Modus, wie er in der Gesetzesvorlage enthalten ist, belassen zu wollen bezüglich der Finanzirung, weil eben dieser Modus entschieden für den Staat günstiger ist als der in der ersten Gesetzesvorlage enthaltene. Es sind übrigens auch Verhandlungen bezüglich dieser Linien im Zuge, welche vielleicht ermöglichen, dass ein bauwerbendes Consortium noch einen Theil der Kosten durch Uebernahme eines Zwischentitres auf sich nimmt, so dass die Summe, für welche der Staat eintreten müsste, sich um eine Viertelmillion erniedrigt.

Uebergehend auf die im Eisenbahnausschusse beantragten Resolutionen, erlaube ich mir, Folgendes zu bemerken: Die Zugabfertigung von Wolframs—Teltsch ab Iglau kann erst in dem Momente von Iglau aus wirklich stattfinden, wenn die ganze Bahnlinie Wolframs—Amstetten zum Ausbaue gelangt und das Doppelgeleise Wolframs—Iglau hergestellt ist. Selbstverständlich aber wird dafür Sorge getragen werden, dass bis dahin in Wolframs ein günstiger Anschluss nach und von Iglau stattfinden wird.

Was den zweiten Resolutionsantrag betrifft, ist die Bestimmung einer Höhe der staatlichen Subvention für Waidhofen—Zlabings dermalen noch nicht möglich, weil die finanziellen und technischen Vorstudien noch nicht beendigt sind. Ich kann jedoch heute schon bestimmt aussprechen, dass diese Bahnlinie im nächsten Jahre zur Vorlage gelangen und auch bezüglich der Beitragsleistung des Staates die Regierung die Sache wohlwollend unterstützen wird.

Bezüglich der Projectsaufstellung und des Baues der Linie von Stein nach Heilenstein zur Verbindung mit Cilli—Wöllan erlaube ich mir, auf die im Eisenbahnausschusse abgegebene Erklärung hinzuweisen, dass diese Linie eine geringe Rentabilität hat, aber sehr grosse Kosten verursacht; ihre Ausführung kann daher nicht sobald in Aussicht genommen werden. Uebrigens steht diese Linie auch im Zusammenhange mit den ganzen Eisenbahnprojecten in den südlichen Alpenländern, welche sich im Studium befinden. Den im Berichte beantragten Aenderungen, bezw. Ergänzungen der Artikel III und IV stimmt die Regierung umsomehr bei, weil sie gewiss eine Verbesserung und deutlichere Darlegung des Inhaltes dieser beiden Artikel involviren.

In Bezug auf die Wünsche der einzelnen Herren Redner erlaube ich mir Folgendes zu bemerken: Zuerst kann ich dem Abg. Kaftan nur beistimmen, dass seine Anregung bezüglich der Schaffung eines Eisenbahn-Genossenschaftsgesetzes gewiss sehr viel für sich hat. Es ist richtig, dass nur durch ein solches Gesetz eine heute leider nicht mögliche gleichmässige und gerechte Heranziehung aller Interessenten für den Bau der Linien stattfinden kann. Nur ist es sehr schwer, den Modus zu finden, wie die Vertheilung der Lasten auf die einzelnen Interessenten stattfinden soll. Die Angelegenheit wird Seitens der Regierung studirt, und die Regierung hofft, seinerzeit eine derartige Gesetzesvorlage einbringen zu können. Ich mache jedoch darauf aufmerksam, dass der diesen Gegenstand behandelnde Entwurf, welcher von Dr. Bing ausgearbeitet ist, nicht geeignet erscheint, als Grundlage einer derartigen Gesetzesvorlage zu dienen. Bezüglich des langsamen Ganges der Verhandlungen für jene Bahnlinien, welche schon gesetzlich sichergestellt worden sind, und gegenüber dem wiederholt ausgesprochenen Wunsche des Herrn Abg. Kaftan wegen Schaffung eines Programmes für den Ausbau des Localbahnnetzes erlaube ich mir, darauf aufmerksam zu machen, dass eigentlich das Gesetz selbst eine Art Programm ist. Es ist eben nicht möglich, diese Bahnen, die in den jährlichen Gesetzen aufgenommen sind, schon in Jahresfrist durchzuführen. Es werden viele Bahnlinien und -Projecte dem hohen Hause zur Genehmigung vorgelegt, bevor noch die finanziellen und technischen Vorstudien abgeschlossen sind, und es dauert oft lange, bis dies geschieht, weil verschiedene Interessenten und Wünsche berücksichtigt werden müssen und Abänderungen der Projecte bedingen. Ich verweise hiebei auf die Vorarlberger Bahn, bei welcher auch in den letzten Tagen eine Vermehrung der Bausumme hat platzgreifen müssen, weil das Detailproject erst in den letzten Tagen an das Ministerium gelangt ist. Der Herr Abg. Kaftan wünscht, dass das Detailproject und die Grundeinlösung vorhergeht. Da nehmen wir ja dem hohen Hause schon im vorhinein das Recht der Genehmigung der einzelnen Linien. Wenn das Detailproject, welches mit grossen Kosten verbunden ist, und die Grundeinlösung vorhergeht, welches hohe Haus könnte dann die Zustimmung versagen! (Abg. Dr. Foregger: Da wäre ja präjudicirt!) Das ist richtig. Ich glaube, der jetzige Vorgang ist viel besser. Die Regierung holt die Genehmigung des hohen Hauses für diese Linien ein, und auf Grund dieser Genehmigung werden die weiteren Schritte gethan, und in diesem Sinne wird die weitere Ausgestaltung erfolgen. Freilich ist es nicht möglich, in einem oder zwei Jahren alle Projecte durchzuführen. Aber man ist immer auf der Basis des Gesetzes und kann im Rahmen desselben vorgehen. Ich glaube, dieser Vorgang lässt sich nicht leicht ändern.

Der Herr Abgeordnete hat weiter davon gesprochen, dass in erster Linie die Landesbanken herangezogen werden sollen. Das ist wohl der Fall. Man wird trachten, immer zuerst die Landesbanken zu gewinnen, um die finanzielle Sicherstellung zu bewirken. Dass diesen Landesbanken für die Ausgabe von

Eisenbahn-Schuldscheinen ein landesfürstlicher Commissär beigegeben werden muss, ist sachlich gerechtfertigt, weil es sich um die Ausgabe von besonders begünstigten Eisenbahntitres handelt, bei welchen eine Controle der Landesbank von Seiten des Finanzministeriums eintreten muss. (Abg. Kaftan: Die Landesbank in Prag im übertragenen Wirkungskreise!) Das steht aber nicht im Statute! Eine Sicherstellung ist aber auch nothwendig, insbesondere dort, wo die Eisenbahnpapiere die Pupillarsicherheit geniessen, also gerade für Böhmen ist dies wichtig. Das Gesetz über die Erwirkung der Pupillarsicherheit solcher Titres steht heute auf der Tagesordnung.

Dem Herrn Abg. Dr. Hallwich danke ich für die freundlichen Worte, welche er der Vorlage gewidmet hat, und gebe ihm die Versicherung, dass wir sehr gern bereit sind, den Wünschen bezüglich der Situirung der Station Grulich, die er ausgesprochen hat, Rechnung zu tragen, insoweit es die finanziellen Verhältnisse gestatten. Auch pflichte ich seiner Resolution bei bezüglich der weiteren Ausführung der Bahnlinie Landskron—Rudolfsdorf nach Schildberg. Letzteres wird aber nicht so einfach sein, wie von Rudolfsdorf nach Landskron, weil von Landskron an die Bergstrecke beginnt und der Bau theuerer und schwieriger sein wird. Bezüglich Starkenbach—Rochlitz kann ich dem Herrn Abgeordneten die Mittheilung machen, dass die Trassenrevision dieser Linie in den nächsten Tagen zur Ausschreibung gelangen wird.

Der Herr Abg. Ferjančić hat bezüglich der Fortsetzung von Haidenschaft nach Adelsberg gesprochen. Auch dieses Project wird seinerzeit vorgelegt werden, nur kann ich den Zeitpunkt noch nicht bekanntgeben. Es ist ja auch das wieder die bedeutend schwierigere Strecke. Bis Haidenschaft geht die Bahn im Wippachthale, und dort beginnt die ein theilweise unfruchtbares Terrain durchziehende Linie, welche mit grossen Kosten verbunden ist und wo die Beitragsleistung der Interessenten noch schlechter ausfallen wird wie bei der erstgenannten Linie, für welche der Staat mit Rücksicht darauf, dass sie ein gesammtstaatliches Interesse hat, ein ganz besonderes Wohlwollen gezeigt und ganz besondere Opfer gebracht hat. Die Resolution des Herrn Abgeordneten bezieht sich eben auch auf diesen Punkt, und ich kann ihm die Versicherung geben, dass die Fortsetzung nach Adelsberg studirt und, sobald es die Verhältnisse gestatten werden, im Hause eine Vorlage eingebracht werden wird.

Der Herr Abg. Dr. Fux hat Wünsche vorgebracht bezüglich der Normalspur Olbersdorf—Hotzenplotz und gemeint, dass nach seiner Berechnung diese Linie mit einem Kostenaufwande von 850.000 fl. als Normalspur hergestellt werden könnte. Wenn die Gemeinde Hotzenplotz oder die Interessenten die Versicherung geben, dass sie für die Mehrforderungen, die sich aus dem Bau der Linie als Normalspur ergeben, aufkommen, hat die Regierung nichts dagegen, die Linie als Normalspur auszubauen. Nach den Rechnungen der Regierung stimmt aber diese Ziffer nicht. Es ist im Gegentheile, wie im Eisenbahnausschusse hervorgehoben wurde, entschieden ein um 400.000 fl. grösserer Aufwand nothwendig. Nachdem es sich hauptsächlich darum handelt, diese Bezirke überhaupt in eine Eisenbahnverbindung zu bringen, so glaubt die Regierung, dass für diese Zwecke die Schmalspur genügend sei, welche mit den vorhandenen Mitteln ausgeführt werden kann. Ich mache aufmerksam, dass, wenn die Schmalspur nicht genehmigt wird, dieser Punkt aus dem Gesetze ausgeschieden werden müsste, weil eine neue Finanzirung nothwendig wäre. Nachdem aber vom Abg. Dr. Fux besonderer Werth auf die baldige Herstellung dieser Linie gelegt wird, ist das ausgeschlossen, und ich glaube, er wird sich damit bescheiden. Dass die Schmalspur so hergestellt wird, dass sie seinerzeit ohne Kosten in eine Normalspur umgewandelt werden kann, bezweifle ich, weil die Krümmungsverhältnisse eben ganz andere sein werden.

Was die Ausführung der Linien anbelangt, welche hier im Programme aufgenommen sind, welche von Seiten des Staates als Staatsbahnlinien aus dem Investitionsfonds der Mährischen Grenzbahn gebaut werden, so werden sie sofort begonnen werden, sobald die Interessenten ihre Beiträge geleistet haben; also es hängt nur von den Interessenten ab, dass mit dem Baue sobald als möglich begonnen wird.

Ueber die Linie Waidhofen—Zlabings habe ich mir erlaubt, schon in meinen allgemeinen Erläuterungen zu sprechen. Der Herr Abg. Dr. Ritter von Kraus hat den grossen Schmerzensruf bezüglich der Wechsellinie neuerdings vorgebracht. Ich gebe zu, dass diese Linie für Steiermark von grossem Werthe ist; ich gebe auch zu, dass sie selbst im Interesse Wiens gelegen ist, aber andererseits ist diese Linie mit so grossen Opfern verbunden — sie würde ja nach den Berechnungen über neun Millionen kosten — dass sie nicht so ohneweiters decretirt und dem Staate vorgeschrieben werden kann. Im Gegentheil, der Staat hat die Verpflichtung, alle Mittel anzuwenden, um die Beitragsleistung der Interessenten so hoch als möglich zu gestalten. Es müssen daher auch die Interessenten in Niederösterreich für die Strecke etwas beitragen, weil sie sehr stark daran interessirt sind. Die Regierung wird es sich angelegen sein lassen, darauf hinzuwirken, dass dies geschehe. Ob wir aber in der Lage sind, schon im Herbste den Gesetzentwurf dem hohen Hause vorzulegen, darüber kann ich eine bestimmte Erklärung nicht abgeben.

Ich habe schon seinerzeit erklärt, dass die Regierung Willens ist, die Linie, sobald es die Verhältnisse gestatten, zu bauen. Ich erlaube mir übrigens, darauf aufmerksam zu machen, dass das Land Steiermark in dem vorliegenden Gesetze sehr stark betheiligt ist, da für die Linien, welche der Herr Abgeordnete speciell erwähnt hat, eine grosse Summe geopfert werden muss. Es sind dies die Linien Wolfsberg—Zeltweg und Wöllan—Unter-Drauburg, welche ausschliesslich Steiermark zu Gute kommen und mit bedeutenden Kosten verbunden sind. Ich erkläre nochmals, dass diese Linie gebaut werden soll, sobald die Handhabe dazu da ist, um sie unter günstigen Bedingungen zu bauen. Es sind wieder neue Studien nothwendig, es sind mit anderen Consortien, die neue Trassen studiren wollen, Verhandlungen angebahnt worden. De facto ist die Sache heute noch nicht so spruchreif, dass ich eine bestimmte Erklärung über den Beginn des Baues abgeben könnte.

Damit bin ich am Schlusse meiner Ausführungen und bitte das hohe Haus, es möge die Vorlage mit den vom Ausschusse gemachten Abänderungen geneigtest annehmen.

Abg. Biankini verweist darauf, dass Dalmatien in der Vorlage nicht berücksichtigt sei. Dalmatien besitze überhaupt keine directe Eisenbahnverbindung mit dem Centrum der Monarchie. Französische und russische Capitalisten haben sich für den Bau einer Eisenbahn Negotin-Nisch-Podgoriea-Antivari mit einer Verbindung nach Sofia interessirt, durch welche Montenegro den besten Hafen an der westlichen Küste des Adriatischen Meeres erhalten werde. Redner beantragt eine Resolution, wonach die Regierung aufgefordert wird, bei dem Ausgleiche mit Ungarn die Herstellung einer directen Eisenbahnverbindung mit dem Centrum der Monarchie in Erwägung zu ziehen.

Abg. Kaiser erklärt seine Befriedigung darüber, dass in der Vorlage einige langjährige Wünsche Schlesiens in Bezug auf den Bau von Localbahnen Berücksichtigung fanden. Er weist dann auf andere Linien hin, welche schon seit längerer Zeit geplant werden, und empfiehlt dieselben der Aufmerksamkeit der Regierung.

Auf Antrag des Abg. Ritter von Klucki wird die Debatte geschlossen.

Es gelangen mehrere Resolutionen zur Unterstützung.

Abg. Wladimir Demel beantragt eine Resolution bezüglich des Baues der Localbahn Troppau-Wigstadtl.

Abg. Formanek beantragt eine Resolution, betreffend den Bau der Localbahn Königgrätz-Holitz;

Abg. Lorber eine Resolution, betreffend eine Eisenbahnverbindung für Maria-Zell und den Bau einer Localbahn Weisskirchen-Judenburg;

Abg. Kindermann eine Resolution, betreffend den Bau einer Localbahn Aussig-Peterswalde und die Verbindung der Linie Rumburg—Schluckenau mit Bautzen;

Abg. Dr. Ferjančić eine Resolution, betreffend eine Localbahn von Haidenschaft nach Adelsberg;

Abg. Ricci eine Resolution, betreffend den Bau einer Localbahn von Triest nach Canfanaro;

Abg. Dr. Roser eine Resolution, betreffend eine Localbahn von Parschnitz nach Wekelsdorf;

Abg. Ritter von Troll eine Resolution, betreffend eine Localbahn von Edlitz nach Kirchschlag an die ungarische Grenze;

Abg. Dr. Gross eine Resolution, betreffend die Hintanhaltung der Schädigung von Iglau als Eisenbahnknotenpunkt bei dem Inslebentreten der Localbahn Wolframs-Teltsch.

Abg. Dötz hebt hervor, dass keine Gegend in Oesterreich so schlecht bei dem Baue von Localbahnen wegkomme wie das Waldviertel. Ueberhaupt erhalte Niederösterreich die allergeringsten Staatszuschüsse für seine Localbahnen. Er betont schliesslich die Wichtigkeit der Localbahn Waidhofen-Zlabings und beantragt, in die diesbezüglich vom Ausschusse vorgeschlagene Resolution das Wort „ehestens“ einzuschalten.

Abg. Dr. Marchet empfiehlt eine vom Abg. Erb vorgeschlagene Resolution, betreffend den Ausbau der Steyrthalbahn. Er begründet sodann eine Resolution, wonach die Regierung auf-

gefordert wird, Massnahmen zu ergreifen, damit die Erbauung einer normalspurigen Localbahn von Grammat-Neusiedl über Baden an die Westbahn ehebaldigst ermöglicht werde, und verweist auf die Wichtigkeit dieser Bahnlinie.

Berichterstatter Abg. Dr. Russ betont, dass sämmtliche Factoren, insbesondere die Regierung, zusammenwirken müssen, um eine Bahn soweit vorzubereiten, dass die bezügliche Vorlage nicht zu spät dem Hause unterbreitet werde. Er ersucht ferner die Regierung, die Bestrebungen des Landes Niederösterreich auf Ausgestaltung des Localbahnwesens aufs kräftigste zu unterstützen, und empfiehlt die Annahme der Vorlage.

Das Haus beschliesst das Eingehen in die Specialdebatte.

In der Specialdebatte wird zunächst Artikel I in Berathung gezogen.

Abg. von Burgstaller spricht die Erwartung aus, dass die Regierung in der Herbstsession die Vorlage wegen einer neuen Eisenbahnverbindung für Triest einbringen werde.

Abg. Dr. Nitsche tritt für die Herstellung einer Verbindung von Wallern zum Schwarzen Kreuz, sowie weiter nach Tusset, nach Neuthal und Heumühl ein, wo die Landesgrenze erreicht wird und der Anschluss nach Waldkirchen erfolgt.

Abg. Freiherr von Ciani bespricht die Angelegenheit der Localbahnen in Südtirol und befürwortet die Anwendnng des elektrischen Systems.

Artikel I wird sodann angenommen.

Die Artikel II bis XVII werden ohne Debatte angenommen.

Bei Artikel XVIII, welcher von den Linien Zeltweg—Wolfsberg und Unter-Drauburg—Wöllan handelt, spricht

Abg. Graf Attems der Regierung seine Anerkennung für das Entgegenkommen aus, mit welchem die Betheiligung des Staates in erhöhtem Masse in Aussicht genommen wurde. Er befürwortet die möglichst rasche Ausführung dieser Linien.

Abg. Kaftan stellt einen Abänderungsantrag, wonach die Fixirung des Maximalbetrages für das aufzunehmende Anlehen analog dem Artikel III in Artikel XVIII gestrichen werden soll.

Abg. Tschernigg wünscht, dass die Bahnhofsanlagen möglichst nahe an den Städten und Märkten angebracht werden. Er ersucht die Regierung, bei der Eintreibung der Interessentenbeiträge der Gemeinden möglichst schonend vorzugehen.

Artikel XVIII wird mit dem Abänderungsantrage Kaftan, der vom Berichterstatter acceptirt wird, angenommen und sodann das Localbahnengesetz in zweiter Lesung zum Beschlusse erhoben.

Die Resolutionen Kraus, Ferjančić und Kindermann werden dem Eisenbahnausschusse zugewiesen, die übrigen während der Debatte beantragten, sowie die vom Eisenbahnausschusse vorgeschlagenen Resolutionen werden angenommen und das Gesetz in dritter Lesung genehmigt.

In derselben Sitzung überreichten die Abgeordneten Dr. Kaizl und Genossen folgenden Dringlichkeitsantrag: „Die Regierung wird aufgefordert, die Verstaatlichung der Oesterreichischen Nordwestbahn und der Südnorddeutschen Verbindungsbahn neuerdings in Angriff zu nehmen und die hiezu erforderlichen Vorlagen gleich zu Beginn der kommenden Herbstsession zur verfassungsmässigen Genehmigung zu unterbreiten."

Abg. Dr. Kaizl begründet die Dringlichkeit mit dem Hinweise auf das Schicksal der von der Regierung eingebrachten Verstaatlichungsvorlage. Es sei nothwendig, dass noch einmal vor dem Auseinandergehen des Hauses eine Enunciation in der Richtung erfolge, dass von der Regierung die endgiltige Lösung dieser Frage vom Hause gefordert wird.

Eisenbahnminister Ritter von Guttenberg:

Ich beehre mich, dem Hause mitzutheilen, dass, obzwar das vorgelegte Uebereinkommen wegen Erwerb der Oesterreichischen Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn durch den Staat in Folge des am 15. Mai abgelaufenen Termines seine bindende Kraft verloren hat, die Regierung doch bereit ist, mit den Gesellschaften neuerdings in Unterhandlungen zu treten und das Ergebniss derselben dem Hause im Herbste zur Kenntniss zu bringen.

Die Abgeordneten Pernerstorfer und Genossen interpelliren den Herrn Eisenbahnminister in Betreff der Behandlung von Eisenbahn-Bediensteten in Disciplinarangelegenheiten.

Die Abgeordneten Hajek und Genossen interpelliren den Herrn Eisenbahnminister betreffs der Ausstellung von Frachtbriefen in deutscher Sprache auf der Linie der ehemaligen Kaiser Franz Josef-Bahn.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

K. k. Oesterr. Staatsbahnen. (Linie Dux—Eisenstein: Erweiterung der Station Pladen: Politische Begehung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft Podersam hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes für die aus Anlass des Anschlusses der Localbahn Rakonitz-Pladen-Petschau beabsichtigte Erweiterung der Station Pladen der Strecke Pilsen—Dux für den 16. Juni anberaumt [G.-I.-Z. 10.355.]

— (Linie Prag—Furth i. W.: Einschaltung einer Niveauübersetzung und Umgestaltung eines Handschrankens: Politische Begehung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Smichow hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes für die Einschaltung einer Niveauübersetzung in km 20·515 und für die Umgestaltung des bestehenden Handschrankens in einen Zugschranken bei der Rampe in km 20·479 der Strecke Prag—Pilsen für den 15. Juni in Dobřichowitz anberaumt. Leiter der Commission ist der k. k. Bezirkshauptmann J. Liebisch. [G.-I.-Z. 10.726.]

Kaiser Ferdinands - Nordbahn. (Verstärkung der Schienenbefestigung.) Der Constructionsplan, betreffend die Verstärkung der Schienenbefestigung für das Schienenprofil D, wird zur versuchsweisen Einführung genehmigt.
[11. Mai, E.-M.-Z. 4060/I.]

— (Linie Wien—Krakau: Umgestaltung der Geleiseanlage in Hruschau.) Die Umgestaltung der Geleiseanlage auf der Nordseite der Station Hruschau wurde genehmigt.
[12. Mai, E.-M.-Z. 3722/I.]

— (Errichtung eines Nebengebäudes in Mähr.-Weisskirchen.) Dem Projecte für die Herstellung eines Nebengebäudes sammt Kohlenschuppen in der Station Mähr.-Weisskirchen wurde der Bauconsens ertheilt.
[26. Mai, E.-M.-Z. 5158/I.]

— (Aenderung der Wächtereintheilung und Umlegung der Bezirksstrasse von Deutsch-Jassnik nach Blattendorf: Politische Begehung und Enteignungsverhandlung.) Die k. k. Statthalterei in Brünn hat die politische Begehung und Enteignungsverhandlung hinsichtlich des Projectes für die Aenderung der Wächtereintheilung in der Strecke Pohl—Zauchtl und Umlegung der Bezirksstrasse von Deutsch-Jassnik nach Blattendorf, km 226·8/9 obiger Strecke, für den 20. Juni in der Haltestelle Deutsch-Jassnik anberaumt. Als Leiter der Commission wurde der k. k. Bezirkscommissär Martin Fric bestimmt. [G.-I.-Z. 10.140.]

— (Bauliche Herstellungen in Prerau.) In der Station Prerau wird das Kanzleigebäude der Heizhausleitung zum Zwecke der Vermehrung der Kanzlei- und Magazinsräume umgestaltet und vergrössert, sowie zur Unterbringung von Schmier- und Beleuchtungsmaterialien ein Magazin errichtet.
[25. Mai, E.-M.-Z. 5090/I.]

— (Herstellung eines zweiten Strassenladegeleises in der Station Leipnik.) Das Project für die Herstellung eines zweiten Strassenladegeleises in der Station Leipnik der Linie Wien—Krakau wurde zur Ausführung genehmigt.
[20. Mai, E.-M.-Z. 4166/I.]

— (Errichtung eines Wohngebäudes in Ung.-Hradisch.) Dem Projecte für die Errichtung eines einstöckigen Wohngebäudes für Bahnbedienstete in der Station Ung.-Hradisch wurde der Bauconsens ertheilt. [19. Mai, E.-M.-Z. 4918/I.]

Kaschau-Oderberger Eisenbahn. (Aenderung der Geleiseanlage in Jablunkau.) Das Project für die Aenderung der Geleiseanlage am nördlichen Ende der Station Jablunkau wurde genehmigt. [24. Mai, E.-M.-Z. 4307/I.]

— (Herstellung eines offenen Durchganges in km 339·2/3: Politische Begehung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft Freistadt in Schlesien hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes für die Herstellung eines offenen Durchganges in km 339·2/3 der Strecke Dombrau—Oderberg für den 18. Juni in der Station Orlau anberaumt. [G.-I.-Z. 10.503.]

Projectirte Localbahn Strakonitz - Blatna - Březnitz. (Anordnung der Stationscommission und politischen Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat die Stationscommission und daran anschliessend die politische Begehung und Enteignungsverhandlung hinsichtlich des Projectes der Localbahn Strakonitz-Blatna-Březnitz auf den 15. Juni anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Statthaltereisecretär Carl Loula betraut. [E.-M.-Z. 5477/I.]

Localbahn Lužan-Zaleszczyki. (Teichanlage: Localerhebung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Kotzman hat die Localcommission aus Anlass der Errichtung einer Teichanlage auf den dem k. u. k. griech.-orient. Religionsfonds gehörigen, dem Meierhofe Kotzman-Laszkówka zugewiesenen Gründen auf den 15. Juni anberaumt. [E.-M.-Z. 5340.]

Projectirte Localbahn Jenbach-Zell am Ziller. (Anordnung der Trassenrevision.) Die k. k. Statthalterei in Innsbruck hat hinsichtlich des vom k. k. Baurath R. Stummer von Traunfels vorgelegten Projectes für eine mit 0·76 m Spurweite auszuführende Localbahn von der Station Jenbach der Südbahnlinie Wörgl—Innsbruck nach Zell am Ziller die Trassenrevision auf den 16. Juni anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Statthaltereirath Arthur Meusburger betraut. [E.-M.-Z. 5598.]

Localbahn Salzburg-Lamprechtshausen. (Schleppgeleise zur Fabrik des Ignaz Glaser in Bürmoos: Politische Begehung.) Die k. k. Landesregierung in Salzburg hat hinsichtlich des von der Eisenbahnbau- und Betriebsunternehmung Leo Arnoldi in Wien vorgelegten Projectes für ein in km 0·5/6 der Hauptlinie der Localbahn Salzburg-Lamprechtshausen abzweigendes, für den Fabriksbesitzer Ignaz Glaser in Bürmoos bestimmtes Schleppgeleise die politische Begehung auf den 15. Juni anberaumt. [E.-M.-Z. 5572.]

Rollbahn von der Ladestelle Franzensthal der Bahnlinie Hannsdorf—Ziegenhals zum fürstlich Liechtenstein-schen Holzdepotplatze in Franzensthal. (Verlängerung der Rollbahn: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Brünn hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes für die Verlängerung der schmalspurigen Schleppbahn von der Ladestelle Franzensthal der Bahnlinie Hannsdorf—Ziegenhals zum fürstlich Liechtenstein'schen Holzdepotplatze in Franzensthal durch Anlage einer circa 5 km langen schmalspurigen Rollbahn mit animalischem Betriebe auf den 16. Juni anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Bezirkshauptmann Nischelwitzer betraut. [E.-M.-Z. 5348.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Aussig-Teplitzer Eisenbahn. (Anschaffung eines transportablen Dampfkrahnes.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat das vom Verwaltungsrathe der Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft vorgelegte Project, betreffend die Herstellung eines für die Quaibahn in Aussig bestimmten transportablen Dampfkrahnes, unter der Voraussetzung genehmigt, dass die Inanspruchnahme des Materials in den tragenden Theilen das Mass von 1000 kg per Quadratcentimeter nicht überschreitet. Die Anschaffung dieses Krahnes bei der Firma F. Krupp's Grusonwerk in Buckau bei Magdeburg wurde gleichfalls gestattet. [E.-M.-Z. 3397/I.]

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. (Einstellung eines Reservoirwagens für Salzsäuretransporte.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat gestattet, dass Seitens des „Oesterreichischen Vereines für chemische und metallurgische Production in Aussig a. d. Elbe" bei der Waggonfabrik F. Ringhoffer in Smichow ein zweiachsiger Wagen mit Bremse und zwölf eingebauten Thongefässen für Salzsäuretransporte bestellt werde, welcher nach den mit Handelsministerialerlass vom 27. April 1894, Z. 14.532, genehmigten Typenplänen erbaut werden soll und zur Einstellung in den Fahrpark der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft bestimmt ist. [Z. 5342/I.]

Oesterr. Eisenbahn-Verkehrsanstalt. (Waggonsanschaffungen.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat nachstehende, von der Direction der Oesterr. Eisenbahn-Verkehrsanstalt beabsichtigte Waggonsanschaffungen genehmigt, und zwar:

22 Stück Cisternenwagen für Petroleumtransporte nach den mit Handelsministerialerlass vom 9. Mai 1893, Z. 15.405, genehmigten Typenplänen bei der Brünn-Königsfelder Maschinenfabrik;

10 Cisternenwagen für Melassetransporte in der Brünn-Königsfelder Maschinenfabrik nach den mit Handelsministerialerlass vom 18. Mai 1891 genehmigten Typenplänen; ferner

10 Cisternenwagen für Säuretransporte nach den mit Handelsministerialerlass vom 11. Mai 1893, Z. 16.686, genehmigten Typenplänen bei der Brünn-Königsfelder Maschinenfabrik;

2 Stück Cisternenwagen für Theertransporte bei der Brünn-Königsfelder Maschinenfabrik gleichfalls nach bereits genehmigten Typenplänen;

3 Specialwagen für Weintransporte nach mit Handelsministerialerlass vom 27. Juli 1894, Z. 37.283, genehmigten Typenplänen bei der Brünn-Königsfelder Maschinenfabrik, welche in den Wagenpark der Südbahn-Gesellschaft eingestellt werden sollen, und

21 Stück Heiz- und Kühlwagen, welche nach bereits genehmigten Typenplänen im Inlande ausgeführt und in den Fahrpark der k. k. Staatsbahnen, der Südbahn und der Kaiser Ferdinands-Nordbahn eingestellt werden sollen, sowie von

6 Stück Lowries, welche in den Fahrpark der kgl. Ungar. Staatsbahnen eingestellt werden.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat weiters genehmigt, dass 400 Stück offene Güterwagen mit 15 Tonnen Tragfähigkeit, welch' letztere an die k. k. Oesterr. Staatsbahnen vermiethet wurden, nach den Typen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen ausgeführt werden. [Z. 3757/I.]

Behebung von Verkehrsstörungen.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn:

10. Juni. Gesammtverkehr in den Theilstrecken Zauchtel—Jogsdorf und Wigstadtl—Bautsch wieder aufgenommen.

Schiffahrt.

Sachsen. (Elbestrombauten im Jahre 1895.) Im Jahre 1895 sind an der Elbe innerhalb des Königreiches Sachsen 380.498·05 Mk. für Strom-, Ufer-, Damm- und Hafenbauten, sowie für Räumung des Fahrwassers verwendet worden. Hievon entfallen auf die Stromberichtigung zwischen Pratzschwitz und Birkwitz 28.138·65 Mk., auf die Stromberichtigung Dresden-Pirschen 39.750·07 Mk., auf die Abtreibung des Ufervorlandes zwischen dem ehemaligen Bayerwalle und der Augustusbrücke in Dresden 2787·15 Mk., auf die Stromberichtigung bei Meissen 2864·66 Mk., auf die Niedertreibung des rechtsseitigen Correctionsdammes bei Grosszscheppa 3018·96 Mk., auf die Ausschüttung des linksseitigen Stromabschnittes bei Klosterschwebe-Zadel 6418·59 Mk., auf die Unterhaltung der bestehenden Ufer-, Wasser- und Dammbauten, der Leinpfade etc. 72.541·73 Mk., auf die Fixirung der Triangulations- und Landfestpunkte 2254·64 Mk., auf die Ausführung hydrometrischer Arbeiten innerhalb Sachsens 717·91 Mk., auf die Aufnahme und Aufzeichnung der Elbestromquerprofile innerhalb Sachsens und die Ermittlung der Abschlussfactoren für verschiedene Wasserstände 5450·12 Mk., auf die Vermalung des Fahrwassers 3441·64 Mk., auf bauliche und culturelle Herstellungen, Unterhaltung und sonstige Ausgaben bei Nutzung der fiscalischen Uferräume und der Winterhäfen 28.400·74 Mark, auf Räumungsarbeiten 68.175·82 Mk., auf Beschaffung, Unterhaltung, Betrieb der Dampfbagger etc., des Taucherschiffes nebst Zugehör und der Dienstdampfer etc. 94.877·03 Mk., auf die Beschaffung und Unterhaltung der Geräthe und auf sonstige Ausgaben 21.660·34 Mk.

Verschiedene Mittheilungen.

Mühlkreisbahn-Gesellschaft. (Generalversammlung.) Am 8. Mai wurde in Linz unter dem Vorsitze des Präsidenten I. E. Wimhölzel und im Beisein des landesfürstlichen Commissär-Stellvertreters, k. k. Statthalterei-Secretärs Josef Ritter von Schwaiger, die VII. ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Mühlkreisbahn-Gesellschaft abgehalten. Bei derselben waren 12 Actionäre anwesend, welche 1430 Stimmen vertraten. Nach Constatirung der Beschlussfähigkeit der Versammlung wurde der Geschäftsbericht und der Bericht des Revisionsausschusses zur Kenntniss genommen und die Bilanz, welche unter Hinzuziehung des Saldovortrages vom Jahre 1894 per 4686 fl. ein verfügbares Reinerträgniss von 33.487 fl. ausweist, genehmigt. Hinsichtlich der Verwendung dieses Erträgnisses beantragte die Direction, den am 1. Juli fälligen Coupon der Prioritätsactien mit 2 fl. 50 kr. per Stück, d. i. zusammen 31.995 fl., einzulösen und den Rest-

betrag von 1492 fl. auf neue Rechnung zu übertragen. Nach längerer Debatte wurde jedoch der Gegenantrag des Vertreters des staatlichen Actienbesitzes, Regierungs-Directionsmitgliedes Hugo Rau, zum Beschlusse erhoben, wonach die Dividende mit 2 fl. bemessen und der dadurch in Ersparung gebrachte Betrag von 6399 fl. theils zur ausgiebigeren Dotirung des Reservefonds, theils zur Reservirung eines Betrages für den zu gründenden Pensionsfonds verwendet werden soll. Die statutengemäss ausscheidenden Directionsmitglieder Franz Oppler und Dr. Franz Lampl wurden wiedergewählt. Nach der Wiederwahl des bisherigen Revisionsausschusses wurde die Generalversammlung geschlossen.

Buschtěhrader Eisenbahn. (Generalversammlung.) Am 13. Mai wurde in Prag unter dem Vorsitze des Präsidenten Dr. Josef Tragy und im Beisein des landesfürstlichen Commissärs, k. k. Statthaltereirathes Alois Hofmann, die 43. ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Buschtěhrader Eisenbahn abgehalten. Bei derselben waren 47 Actionäre anwesend, welche im eigenen und Vollmachtsnamen 10.157 Actien lit. A mit 692 Stimmen und 35.852 Actien lit. B mit 1061 Stimmen vertraten. Nach dem pro 1895 veröffentlichten Geschäftsberichte sind die Bruttoeinnahmen der A-Linie um 66.783 fl. gestiegen und waren die Betriebsausgaben um 59.889 fl., die besonderen Ausgaben um 30.996 fl. grösser; der Reinertrag des A-Unternehmens beträgt 1,461.664 fl. (+ 24.530 fl.). Die Bruttoeinnahmen des B-Unternehmens sind um 355.892 fl., die Betriebsausgaben um 108.636 fl. und die besonderen Ausgaben um 59.668 fl. gestiegen; der Reinertrag beziffert sich mit 2,478.392 fl. (+ 220.181 fl.). Das gesellschaftliche Kohlenwerk lieferte einen Betriebsüberschuss von 317.234 fl. (+ 64.740 fl.). Nach einer Mittheilung des Vorsitzenden über den Stand der Verhandlungen betreffs der neuen 4percent. Prioritätsanleihe wurde der Geschäftsbericht und der Bericht des Revisionsausschusses von der Generalversammlung genehmigend zur Kenntniss genommen und dem Verwaltungsrathe das Absolutorium ertheilt. Ueber Antrag des letzteren wurde betreffs Vertheilung des Reingewinnes Folgendes beschlossen: Von dem Reinertrage des Unternehmens lit. A per 1,461.664 fl. sind zunächst, da eine weitere Dotirung des Reservefonds entfällt, 5 pCt. = 544.845 fl. auf die Actien lit. A zu vertheilen, 9051 fl. als Tantième des Verwaltungsrathes in Abzug zu bringen, 200.000 fl. dem Erneuerungsfonds lit. A und 43.743 fl. dem Pensionsfonds zuzuweisen und 50.940 fl. an das Unternehmen lit. B abzuführen. Von dem nach Hinzurechnung des aus dem Unternehmen lit. B resultirenden Beitrages von 189.025 fl., sowie des Uebertrages aus dem Vorjahre per 73.413 fl. sich ergebenden Betrage von 313.379 fl. ist auf die Actien und Genussscheine lit. A eine Superdividende von zusammen 224.379 fl. zu vertheilen und der Restbetrag von 88.521 fl. auf neue Rechnung vorzuschreiben. Von dem Reinertrage des Unternehmens lit. B per 2,478.392 fl. sind 4 pCt. = 99.135 fl. dem Reservefonds zuzuweisen, 5 pCt. = 865.000 fl. auf die Actien lit. B zu vertheilen, 14.949 fl. als Tantième des Verwaltungsrathes in Abzug zu bringen, 200.000 fl. dem Erneuerungsfonds lit. B und 56.256 fl. dem Pensionsfonds zuzuweisen, sodann eine Superdividende von 5 pCt. = 865.000 fl. auf die Actien lit. B zu vertheilen und 189.025 fl. an das Unternehmen lit. A abzuführen. Von dem nach Hinzurechnung des aus dem Unternehmen lit. A resultirenden Beitrages von 50.940 fl. und des Uebertrages aus dem Vorjahre per 66.673 fl. sich ergebenden Betrage von 306.640 fl. ist auf die Actien lit. B ein weiterer Betrag von zusammen 216.250 fl. zu vertheilen und der Rest von 90.390 fl. auf neue Rechnung zu übertragen. Bei den hierauf vorgenommenen Wahlen in den Verwaltungsrath wurde der kais. Rath Sigmund Beer wieder- und der Hof- und Gerichtsadvocat Dr. Alois Millanich neu gewählt. Mit der Wiederwahl der bisherigen Functionäre des Revisionsausschusses schloss die Generalversammlung. In der constituirenden Sitzung des Verwaltungsrathes wurde Dr. Josef Tragy zum Präsidenten und Friedrich Tempsky zum Vicepräsidenten wiedergewählt.

Böhmische Commercialbahnen. (Generalversammlung.) Am 18. Mai wurde unter Vorsitz des Präsidenten Johann Grafen Harrach die 14. ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Böhmischen Commercialbahnen abgehalten. Der pro 1895 veröffentlichte Geschäftsbericht constatirt einen empfindlichen Rückschlag in der fortschrittlichen Entwicklung des gesellschaftlichen Unternehmens, indem einerseits die Einnahmen, hauptsächlich unter dem Einflusse der Zuckerkrisis sehr erheblich zurückblieben, andererseits die Ausgaben in Folge der Kosten für aussergewöhnlich grosse Schneesäuberungen, der Mehrauslagen für umfangreiche Maschinenreparaturen, sowie der Mehrbelastung der Gesellschaft durch die Ausdehnung ihrer gesetzlichen Unfallversicherungspflicht eine nicht unbeträchtliche Steigerung erfuhren. Die Betriebseinnahmen des letzten Jahres betrugen 537.835 fl. (— 112.120 fl.), die Betriebsausgaben 300.623 fl. (+ 25.001 fl.), so dass ein Betriebsüberschuss von 237.212 (— 137.121 fl.) resultirt. Nach Bestreitung der Steuern, Fondsbeiträge und der sonstigen zu den eigentlichen Betriebskosten nicht gehörigen Ausgaben ergibt sich ein Reinerträgniss von 201.710 fl. Nachdem der Prioritätendienst 237.672 fl. in Anspruch genommen hat, resultirt ein Abgang von 35.962 fl., welcher durch den vertragsmässigen Zuschuss der Oesterr.-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft bedeckt erscheint. Die Generalversammlung nahm den Geschäftsbericht, sowie den Bericht des Revisionsausschusses ohne Discussion zur Kenntniss und ertheilte dem Aufsichtsrathe das Absolutorium. Mit der Wiederwahl des letzteren schloss die Versammlung.

Böhmische Nordbahn. (Generalversammlung.) Am 19. Mai wurde in Prag unter Vorsitz des Präsidenten Adalbert Ritter v. Lanner die diesjährige ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Böhmischen Nordbahn abgehalten. Nach dem pro 1895 veröffentlichten Geschäftsberichte ist der letztjährige Betriebsüberschuss ungeachtet der Steigerung der Bruttoeinnahmen geringer ausgefallen als im Vorjahre. Die Bruttoeinnahmen betrugen nämlich 4,976.629 fl. (+ 125.847 fl.), dagegen stiegen auch die Betriebsausgaben um 92.568 fl. und die besonderen Ausgaben um 64.744 fl., so dass der Betriebsüberschuss um 31.465 fl. hinter dem Vorjahre zurückblieb. Andererseits ergab sich aber für den Prioritätendienst in Folge des niedrigen Goldagios ein Minder-erforderniss von 33.233 fl., welches die Steigerung der sonstigen Ausgaben wett machte. Die Investitionen bezifferten sich mit 323.652 fl., wovon 182.355 fl. auf die Neuanschaffung von Fahrbetriebsmitteln und 141.295 fl. auf ausgeführte Neubauten entfielen. Im Laufe des letzten Jahres wurden weitere 404.100 Mk. 4perc. Goldprioritäten gegen 5perc. Silberprioritäten convertirt, so dass die Conversion bis auf den Betrag von 718.500 Mk. durchgeführt erscheint. Dem Special-Reservefonds wurden die Kosten für die im Jahre 1895 durchgeführte Auswechslung der Elbebrücke in Tetschen entnommen, wodurch sich derselbe von 300 000 fl. auf 191.125 fl. ermässigte. Die Generalversammlung nahm den Geschäftsbericht, sowie den Bericht des Revisionsausschusses zur Kenntniss und ertheilte dem Verwaltungsrathe das Absolutorium. Ueber Antrag des letzteren wurde beschlossen, aus dem mit 1,390.073 fl. ausgewiesenen Reingewinne, welcher sich durch Hinzurechnung des Gewinnvortrages aus dem Jahre 1894 auf 2,297.392 fl. erhöht, eine Dividende von $8^1/_2$ pCt., das ist 12 fl. 75 kr. per Actie, zu vertheilen, dem Erneuerungsfonds 106.000 fl. und dem Verwaltungsrathe eine Tantième von 59.007 fl. zuzuweisen und den Restbetrag von 948.389 fl. auf neue Rechnung vorzuschreiben. Der Verwaltungsrath wurde ermächtigt, Prioritäts - Schuldverschreibungen bis zum Betrage von sechs Millionen Gulden zu emittiren und die neuen Titres nach Massgabe des Bedürfnisses zu begeben, ferner eine Convertirung der bestehenden Prioritätenschuld in eine niedriger verzinsliche vorzunehmen und die damit im Zusammenhange stehenden Verhandlungen mit der Regierung einzuleiten und abzuschliessen. Die ausscheidenden Verwaltungsrathsmitglieder Dr. Freiherr v. Banhans und Cohn-Speyer wurden wiedergewählt.

Ostrau-Friedlander Eisenbahn. (Generalversammlung.) Am 19. Mai wurde unter Vorsitz des Präsidenten Doctor Eduard Freiherrn v. Sochor und im Beisein des landesfürstlichen Commissärs, k. k. Ministerial-Secretärs Rudolf v. Amberg, die 27. ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Ostrau-Friedlander Eisenbahn abgehalten. Bei derselben waren 22 Actionäre anwesend, welche 6360 Actien mit 636 Stimmen vertraten. Nach dem pro 1895 veröffentlichten Geschäftsberichte wurden im abgelaufenen Jahre auf der Gesellschaftsbahn 401.059 Personen und 293.365 t Güter befördert. Die Einnahmen aus dem Personenverkehre betrugen 99.099 fl., jene aus dem Frachtenverkehre 236.303 fl. und diverse andere Einnahmen 47.893 fl. Die eigentlichen Betriebsausgaben beliefen sich auf 133.766 fl. Das Reinerträgniss des letzten Jahres beziffert sich auf 137.659 fl. Nach Entgegennahme des Revisionsberichtes wurde dem Verwaltungsrathe einstimmig das Absolutorium ertheilt. In derselben Weise wurde der Antrag des letzteren betreffs Verwendung des Reingewinnes angenommen. Hienach wurde von den nach Abzug der statutarischen Dotationen verbleibenden 131.755 fl. der Betrag von 108.750 fl. zur Vertheilung einer $7^1/_2$perc. Dividende, das ist 15 fl. per Actie, verwendet und der Rest von 23.005 fl. auf neue Rechnung vorgetragen. Die ausscheidenden Verwaltungsrathsmitglieder Dr. Victorin Steiger und Emanuel Ziffer, sowie die bisherigen Functionäre des Revisionsausschusses wurden wiedergewählt.

Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów). (Generalversammlung.) Am 23. Mai wurde unter Vorsitz des Präsidenten Emanuel A. Ziffer und im Beisein des landesfürstlichen Commissärs, k. k. Ministerialrathes Dr. Theodor Haberer, die 10. ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów) abgehalten. Bei derselben waren 11 Actionäre anwesend, welche 15.739 Actien mit 629 Stimmen vertraten. Nach dem pro 1895 veröffentlichten Geschäftsberichte betrugen die Einnahmen 310.778 fl. (— 13.612 fl.) und die Ausgaben 166.989 fl. (+ 2967 fl.). An den Einnahmen participirte der Personenverkehr mit 129.391 fl. (— 4175 fl.) und der Güterverkehr mit 198.826 fl. (— 15.772 fl.). Der Betriebsüberschuss beziffert sich mit 143.788 fl. (— 16.580 fl.); hiezu kommt noch das Zinserträgniss der laufenden Einnahmen per 5187 fl. und die in die letztjährige Betriebsrechnung eingestellte Quote aus der Regulirung des Pauschales für die Betriebsführung durch die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen per 3594 fl., sowie der Uebertrag aus dem Jahre 1894 per 1214 fl., während für die Amortisation von 20 Stück verlosten Prioritätsactien 4000 fl. in Abzug zu bringen waren, so dass ein Betrag von 149.785 fl. der Generalversammlung zur Verfügung stand. Letztere beschloss, über Antrag des vorher absolvirten Verwaltungsrathes, hievon 136.840 fl. als fünfpercentige Dividende für die Prioritätsactien und 12.075 fl. als siebenachtel-percentige Dividende für die Stammactien auszubezahlen, 763 fl. für die Projectskosten der Dampfstrassenbahn in Lemberg zu verwenden und den Restbetrag von 106 fl. auf neue Rechnung vorzutragen. Die ausscheidenden Verwaltungsrathsmitglieder Adolf Rampelt von Rüdenstein und Dr. Gustav Ritter von Schlesinger, sowie der bisherige Revisionsausschuss wurden wiedergewählt.

In der nach der Generalversammlung abgehaltenen Sitzung des Verwaltungsrathes wurden Emanuel A. Ziffer zum Präsidenten und Valerius Ritter zum Vicepräsidenten wiedergewählt. Das Executivcomité wurde gleichfalls in der bisherigen Zusammensetzung wiedergewählt.

Oesterr. - ungarische Staatseisenbahn - Gesellschaft. (Generalversammlung.) Am 28. Mai wurde unter dem Vorsitze des Präsidenten Theodor Ritter von Taussig und im Beisein des landesfürstlichen Commissärs, k. k. Sectionsrathes i. P. Dr. Eugen von Lippich, die diesjährige ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft abgehalten. Bei derselben waren 73 Actionäre anwesend, welche 103.550 Actien mit 1734 Stimmen vertraten. Nach dem pro 1895 veröffentlichten Geschäftsberichte betrugen die Betriebseinnahmen des gesammten Eisenbahnnetzes 25·838 Millionen (— 1·229 Millionen Gulden gegenüber dem Vorjahre); die Betriebsausgaben stellten sich auf 11·171 Millionen Gulden (+ 659.000 fl.). Es verbleibt somit ein Betriebsüberschuss von 14·667 Millionen Gulden, welcher um 1·889 Millionen Gulden oder 11·4 pCt. geringer ist als im Jahre 1894. Der Personen-, Gepäcks- und Eilgutverkehr brachte eine Mehreinnahme von 369.000 fl.; dagegen hat der Frachtenverkehr um 421.000 Tonnen oder 4·6 pCt. abgenommen und die bezügliche Einnahme einen Ausfall von 1·59 Millionen Gulden oder 7·9 pCt. erfahren. Die Investitionen erforderten eine Summe von 983.000 fl.; hievon entfielen 442.000 fl. auf Bauherstellungen und 451.000 fl. auf die Vermehrung des Fahrparkes. Der Domänenbesitz lieferte einen Reinertrag von 926.956 fl. (+ 21.947 fl.). Die Wiener Maschinenfabrik schliesst mit einem Minderertrage von 93.000 fl., dagegen zeigen die Werke in Ungarn eine Vermehrung des Ertrages um 250.000 fl. Die Bilanz schliesst mit einem Reingewinne von 8,435.791 fl. und ergibt im Vergleiche zum Vorjahre einen Minderertrag von 1,367.555 fl. Die Generalversammlung nahm den Geschäftsbericht, sowie den Bericht des Revisionsausschusses genehmigend zur Kenntniss und ertheilte dem Verwaltungsrathe das Absolutorium. Die Anträge des letzteren über die Verwendung des Reingewinnes, welche die Bezahlung einer Dividende von 28 Frcs. (gegen 33 Frcs. im Vorjahre), sowie die Bemessung des Vortrages mit 1,097.222 fl. bezwecken, wurden einstimmig angenommen. Schliesslich wurden die ausscheidenden Verwaltungsraths-Mitglieder Sigismund Baron Bohus, Adrian Graf Germiny, Béla Graf Keglevich und Vincenz Miller von Aichholz, sowie die bisherigen Revisoren und deren Ersatzmänner wiedergewählt. Die nach der Generalversammlung vorgenommene Neuwahl des Präsidiums ergab die Wiederwahl der bisherigen Functionäre, indem Theodor Ritter von Taussig zum Präsidenten und Friedrich Baron Harkanyi, sowie Carl Mallet zu Vicepräsidenten des vereinigten Verwaltungsrathes, ferner Theodor Ritter von Taussig zum Präsidenten und Sigismund Graf Berchtold zum Vicepräsidenten des Wiener Verwaltungsrathes gewählt wurden.

Kaiser Ferdinands - Nordbahn. (Generalversammlung.) Am 29. Mai wurde die diesjährige ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Kaiser Ferdinands-Nordbahn unter Vorsitz des Präsidenten, Markgrafen Alexander Pallavicini, und im Beisein des landesfürstlichen Commissärs, k. k. Ministerialrathes Dr. Emil Hardt, abgehalten. Bei derselben waren 39 Actionäre anwesend, welche 472 Stimmen vertraten. Nach dem zur Veröffentlichung gelangten Geschäftsberichte beliefen sich die gesammten Betriebseinnahmen im Jahre 1895 auf 34·85 Millionen Gulden (+ 265.000 fl. gegenüber dem Vorjahre). Im Personenverkehre trat eine Steigerung der Frequenz um 630.000 Reisende und eine Erhöhung der Einnahmen um 433.000 fl. ein. Der Eilgutverkehr brachte eine Aufbesserung um 1428 Tonnen und eine Mehreinnahme von 24.000 fl. Der Güterverkehr ergab eine Gesammtbewegung von 11·25 Millionen Tonnen und eine Steigerung um 48.506 Tonnen. Die Einnahmen aus dem Frachtenverkehre (ohne Eilgut) betrugen 27·03 Millionen Gulden (— 72.000 fl.). Die Betriebsausgaben beliefen sich auf 15·82 Millionen Gulden (+ 789.000 fl.). Von der ausgewiesenen Steigerung entfallen 426.000 fl. auf den Verkehr und den commerciellen Dienst und 263.000 fl. auf die Zugförderung und die Erhaltung des Fahrparkes. Die besonderen Ausgaben erforderten 3·83 (+ 0·14) Millionen Gulden. Für die Vervollständigung des Baues und für die Ausrüstung der Bahn wurden 1·5 Millionen Gulden und für die Anschaffung von Fahrbetriebsmitteln 664.000 fl. verausgabt. Der gesellschaftliche Montanbesitz lieferte einen Reinertrag von 1·1 Millionen Gulden (— 204·000 fl.), während der Privatbesitz einen Reinertrag von 80.000 fl. brachte. Die Bilanz weist einen Reinertrag von 10·199 Millionen Gulden (— 617.000 fl.) aus, so dass sich der Antheil der Staatsverwaltung auf 943.952 fl. (— 364.875 fl.) stellt. Die Generalversammlung nahm den Geschäftsbericht, sowie den Bericht des Revisionsausschusses genehmigend zur Kenntniss und ertheilte dem Verwaltungsrathe das Absolutorium. Die Anträge des letzteren betreffs Verwendung des Reingewinnes wurden angenommen und die Dividende mit 137¼ fl. (gegen 144¾ fl. im Vorjahre) festgesetzt. Hierauf wurden die ausscheidenden Mitglieder Philipp Graf Boos-Waldeck, Vincenz von Dutschka und Dr. Josef Stöger wieder- und Philipp von Schöller, Franz Graf Hardegg und Hofrath Angelo von Kuh in den Verwaltungsrath neugewählt. Nach der Wahl der bisherigen Revisoren und deren Ersatzmänner wurde die Generalversammlung geschlossen.

Dampftramway-Gesellschaft vormals Krauss & Comp. (Generalversammlung.) Am 30. Mai wurde im Beisein des landesfürstlichen Commissärs, k. k. Ministerial-Vicesecretärs Dr. Carl Ritter Rumler von Aichenwehr, die achte ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Dampftramway-Gesellschaft vormals Krauss & Comp. abgehalten. Der Geschäftsbericht für das Betriebsjahr 1895 weist darauf hin, dass mit 1. Jänner 1895 die Theilstrecke Wien—Hietzing der südlichen Linie an die Commission für Verkehrsanlagen abgetreten und der Betrieb dieser Strecke mit obgenanntem Tage eingestellt wurde. Das Einnahmeergebniss der südlichen Linie ist dadurch trotz der Entschädigung reducirt worden. Dagegen hat die Frequenz auf der nördlichen Linie nicht unbedeutend zugenommen, wodurch sich auch die Einnahmen erhöhten. Die Betriebseinnahmen betrugen insgesammt 296.677 fl. (— 60.175 fl.), und zwar auf der nördlichen Linie 191.123 fl. (+ 10.175 fl.) und auf der südlichen Linie 105.081 fl. (— 70.350 fl.). Die Betriebsausgaben beliefen sich auf 228.677 fl. Die Bilanz schliesst mit einem verfügbaren Reingewinne von 122.365 fl. Die Generalversammlung beschloss über Antrag des Aufsichtsrathes, hievon dem Amortisationsconto 3000 fl., dem Reservefonds 2403 fl. und dem Erneuerungsfonds 20.000 fl. zuzuweisen, 81.000 fl. als 4½percentige Dividende auf die Prioritätsactien und 13.500 fl., d. i. 1 fl. 50 kr. per Stück, auf die Stammactien auszubezahlen und den Restbetrag von 2461 fl. auf neue Rechnung vorzutragen. In den Aufsichtsrath wurden Dr. Moriz Baumann und Heinrich Schmid wiedergewählt.

Firmaprotokollirungen. In dem Handelsregister des k. k. Handelsgerichtes Wien wurde am 2. Juni bei der Firma:

„Localbahn Göpfritz - Gross - Sieghartsˮ

Leo Weeber, Landeseisenbahn-Director in Wien, als cooptirtes Mitglied des Verwaltungsrathes mit dem statutenmässigen Firmirungsrechte eingetragen.

Ferner wurde bei der Firma:

„Oesterreichische Eisenbahn-Verkehrsanstaltˮ

Simon Landau, Secretär dieser Anstalt in Wien, als Procurist mit dem statutenmässigen Firmirungsrechte eingetragen.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. (Ab- und Zurechnung von Vereinsbahnstrecken.) Nach Mittheilung der geschäftsführenden Verwaltung des Vereines sind am 1. April die 5·44 km lange Strecke Leutzsch—Plagwitz und 2·30 km von der Strecke Leipzig—Corbetha aus dem Directionsbezirke

Erfurt und die 4·67 km lange Strecke Güterglück—Landesgrenze bei Zerbst aus dem Directionsbezirke Magdeburg ausgeschieden und dem Directionsbezirke Halle a. S. zugetheilt worden. Es sind daher die genannten Strecken den Vereinsbahnstrecken der Directionsbezirke Erfurt und Magdeburg ab- und denjenigen des Directionsbezirkes Halle zugerechnet worden. Gleichzeitig ist die am 1. April von der Strecke Dessau—Cöthen des Directionsbezirkes Halle an den Directionsbezirke Magdeburg übergegangene 2·30 km lange Theilstrecke den Vereinsbahnstrecken des Directionsbezirkes Halle ab- und denjenigen des Directionsbezirkes Magdeburg zugerechnet worden.

— (Verzeichniss der einfachen [normalen] Fahrpreise mit Angabe des Unterschiedes gegen die im Verkehre auf zusammenstellbare Fahrscheine gewährten Ermässigungen.) Dieses Verzeichniss ist von der geschäftsführenden Verwaltung herausgegeben und an diejenigen Vereinsverwaltungen, welche Bestellungen auf dieses Verzeichniss aufgegeben haben, vertheilt worden.

— (Thätigkeit der Abrechnungsstelle des Vereines in der Zeit vom 1. April 1895 bis 31. März 1896.) Innerhalb des vorbezeichneten Zeitraumes wurden nach der „Z. d. V. D. E.-V." 130.430 Forderungs- und Schuldposten (gegen 137.274 Posten im Vorjahre) verrechnet, und zwar in deutscher Währung 113.855, in österr. Währung (Noten) 8814, desgleichen in Gold 429 und in Silber 4, in russischer Währung (Noten) 2048, in Frankenwährung (Gold) 3367, desgleichen ohne nähere Bezeichnung ob Gold oder Silber 1913 Posten. Der Gesammtbetrag der im Rechnungsjahre 1895/96 angemeldeten und in verrechneten Posten belief sich in deutscher Währung auf 278.520.835 Mark, in österr. Währung, und zwar: Noten auf 16,815.448 fl, Gold auf 30.022 fl. und Silber auf 8267 fl., in russischer Währung (Noten) auf 2,177.566 R., in Frankenwährung (Gold) auf 10,461.744 Francs, desgleichen ohne nähere Bezeichnung ob Gold oder Silber auf 3,006.883 Frcs. Die angemeldeten Posten und Summen sind durch Ausgleichung von 130.430 auf 4209 Posten, gegen 137.274 und 4249 Posten im Vorjahre, verringert worden. Die zur Verrechnung angemeldeten Gesammtsummen aller Währungen betrugen 322.311.229 Mk., während die schliesslich baar gezahlten Beträge 134,895.011 Mk. ausmachten. In dem gleichen Zeitraume des Vorjahres betrug der zur Verrechnung angemeldete Geldwerth aller Währungen 304,074.330 Mk. und die Summe der baar gezahlten Beträge 140,329.239 Mk. Das Verhältniss der Gesammtsumme aller angemeldeten Beträge zur Gesammtsumme der baar gezahlten Saldi gestaltet sich wie 1 : 0·419 gegen 1 : 0·461 im Vorjahre. Da die angemeldeten und verrechneten Posten durch Begleichung auf 4209 gezahlte Posten verringert worden sind, so wurden durch je eine Zahlung = 19·15 (im Vorjahre 20·33) Forderungen beglichen, während das Verhältniss rücksichtlich der deutschen Währung allein (bei 71.721 Forderungsposten, welche durch Begleichung auf 1982 gezahlte Posten verringert wurden) sich wie 1 : 36·19 (im Vorjahre wie 1 : 40·72) stellt.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des CXIV. Stückes.) Das am 6. Juni herausgegebene CXIV. Stück enthält unter

Nr. 2266: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Tirol und Vorarlberg vom 2. Juni 1896, Z. 15.357, betreffend das Verbot der Einfuhr von Schweinen aus Oberösterreich nach Tirol und Vorarlberg.

Nr. 2267: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Schlesien vom 4. Juni 1896, Z. 10.289, betreffend die Beschränkung der Einfuhr von Schweinen aus Croatien-Slavonien nach Schlesien.

Nr. 2268: Kundmachung der k. k. Statthalterei für das Küstenland vom 31. Mai 1896, Z. 11.341/IV, betreffend die Beschränkung der Einfuhr von Klauenthieren aus Ungarn nach dem Küstenlande.

Nr. 2269: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Niederösterreich vom 5. Juni 1896, Z. 53.709, betreffend die Einfuhr von Schweinen aus Croatien-Slavonien nach Niederösterreich.

— (Inhalt des CXV. Stückes.) Das am 8. Juni herausgegebene CXV. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2270: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Steiermark vom 4. Juni 1896, Z. 16.274, betreffend die Beschränkung der Einfuhr von Schweinen aus Croatien-Slavonien nach Steiermark.

Nr. 2271: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Mähren vom 5. Juni 1896, Z. 20.915, betreffend die Beschränkung der Einfuhr von Schweinen aus Croatien-Slavonien nach Mähren.

Nr. 2272: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Niederösterreich vom 6. Juni 1896, Z. 54.855, betreffend das Verbot der Einfuhr von Handels- (Futter-) Schweinen aus der Bukowina nach Niederösterreich.

Nr. 2273: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Krain vom 26. Mai 1896, Z. 8037, betreffend die Beschränkung der Ausfuhr von Schweinen aus Krain.

— (Inhalt des CXVI. Stückes.) Das am 9. Juni herausgegebene CXVI. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2274: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Salzburg vom 5. Juni 1896, Z. 6713, betreffend die Beschränkung der Einfuhr von Schweinen aus Croatien-Slavonien nach dem Herzogthume Salzburg.

Nr. 2275: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Galizien vom 31. Mai 1896, Z. 46.562, betreffend die Beschränkung der Einfuhr von Klauenthieren aus Ungarn nach Galizien.

Nr. 2276: Bekanntmachung des grossherzoglich Badischen Ministeriums des Innern vom 27. Mai 1896, betreffend die Wiedergestattung der Einfuhr von Rindvieh aus Salzburg und Oberösterreich in das Grossherzogthum Baden.

Nr. 2277: Verzeichniss der von der Lungenseuche betroffenen Sperrgebiete in Oesterreich-Ungarn, aus welchen die Einfuhr von Rindvieh auf Grund des Artikels 5 des Viehseuchen-Uebereinkommens vom 6. December 1891, sowie Ziffer 5 des Schlussprotokolles verboten ist.

Nr. 2278: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Steiermark vom 8 Juni 1896, Z. 16.534, betreffend das Verbot der Einfuhr von Schweinen aus Krain nach Steiermark.

Nr. 2279: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Oberösterreich vom 5 Juni 1896, Z. 9513/II, betreffend das Verbot der Einfuhr von lebenden Schweinen aus einzelnen Bezirken und Comitaten Croatiens und Slavoniens nach Oberösterreich.

— (Inhalt des CXVII. Stückes.) Das am 10. Juni herausgegebene CXVII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2280: Kundmachung der k. k. Landesregierung für die Bukowina vom 5. Juni 1896, Z. 9503, betreffend das Verbot der Einfuhr von Schweinen aus mehreren Bezirken Galiziens nach der Bukowina.

Nr. 2281: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Kärnten vom 5. Juni 1896, Z. 7281, betreffend die Beschränkungen der Einfuhr von Schweinen aus Croatien-Slavonien nach Kärnten.

Nr. 2282: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 7. Juni 1896, Z. 92.240, betreffend die Wiedergestattung des kleinen Grenzverkehres mit Klauenthieren entlang der Grenze der kgl. Amtshauptmannschaften Annaberg, Oelsnitz und Zittau in Sachsen.

— (Inhalt des CXVIII. Stückes.) Das am 11. Juni herausgegebene CXVIII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2283: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Niederösterreich vom 10. Juni 1896, Z. 56.224, betreffend das Verbot der Einfuhr von Handels-(Futter-)Schweinen aus Krain nach Niederösterreich.

Nr. 2284: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Niederösterreich vom 10. Juni 1896, Z. 55.353, betreffend das Verbot der Einfuhr von Handels-(Futter-)Schweinen aus Oberösterreich nach Niederösterreich.

Nr. 2285: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Schlesien vom 9. Juni 1896, Z. 10.589, betreffend das Verbot der Einfuhr von Handels-(Futter-)Schweinen aus der Bukowina nach Schlesien.

Nr. 2286: Kundmachung der k. k. Landesregierung für die Bukowina vom 5. Juni 1896, Z. 9477, betreffend den Import von Wiederkäuern und Schweinen aus dem Comitate Besztercze-Naszód in Ungarn (Siebenbürgen) in und durch die Bukowina.

Nr. 2287: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Tirol und Vorarlberg vom 8. Juni 1896, Z. 15.945, betreffend das Verbot der Einfuhr von Schweinen aus mehreren Comitaten Croatien-Slavoniens nach Tirol und Vorarlberg.

Personal-Nachrichten.

Seine k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 2. Juni d. J. dem Koch zweiter Classe Franz Allich und dem Bäcker Stefan Rebulla der Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterreichischen Lloyd das silberne Verdienstkreuz allergnädigst zu verleihen geruht.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Schliessung, beziehungsweise Eröffnung einer Haltestelle.

Am 20. Juni 1896 wird die auf der Linie Knin—Spalato zwischen der Station Castelvecchio und der Haltestelle Castel-Cambio in km 16·475 gelegene Haltestelle Castel-Vitturi geschlossen, dagegen eine Haltestelle gleichen Namens in km 16·261 für den Personen- und beschränkten Gepäcks-, Eilgut- und Frachtstückgutverkehr eröffnet werden.

Wien, am 10. Juni 1896. [431]

Elbe-Umschlagsverkehr Hafen Rosawitz bei Bodenbach.

Einführung eines neuen Tarifes.

Mit Giltigkeit vom 1. August 1896 gelangt ein neuer Tarif für den vorbezeichneten Verkehr zur Einführung, durch welchen der gleichnamige, vom 1. Juni 1893 giltige Tarif ausser Wirksamkeit gesetzt wird.

Der neue Tarif enthält Erhöhungen der bisherigen Frachtsätze.

Exemplare des neuen Tarifes sind zum Preise von 10 Pfennig = 10 Heller per Stück bei der unterzeichneten k. k. General-Direction zu erhalten.

Wien, am 9. Juni 1896. [432]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

Verkehr zwischen Ober-Graslitz und sächsischen Stationen.

Unter Hinweis auf die Bekanntmachung vom 12. Mai 1896 wird veröffentlicht, dass am 1. Juli 1896 die Station Gera-Pforten die Benennung Gera (Reuss), Sächsische Staatseisenbahn, erhält, und von diesem Tage an die für Gera-Pforten bestehenden Frachtsätze für „Gera (Reuss), Sächsische Staatseisenbahn“ gelten.

Dresden, am 6. Juni 1896. [433]

Kgl. General-Direction der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Fahrplanänderung.

In Folge Aenderung des Fahrplanes der Züge auf der Bahnlinie Czernavoda—Constanza sehen wir uns veranlasst, ab 1. Juni 1896 den Fahrplan der thalfahrenden Postschiffe, wie folgt, abzuändern:

ab	von	Ostrov	5	U.	30	M.	Vm.
„	„	Czernavoda	9	„	15	„	„
„	„	Hirsova	11	„	15	„	„
„	„	Jalomitza	11	„	50	„	„
an	in	Braila	2	„	50	„	Nm.
„	„	Galaz	3	„	40	„	„

In den Abfahrtsstunden der Bergfahrt tritt keine Veränderung ein.

Wien, am 11. Juni 1896. [434]

Elbe-Umschlagsverkehr mit Oesterreich.

Einführung eines Tarifnachtrages.

Mit 1. Juli 1896 tritt der Nachtrag VII zum Elbe-Umschlagstarife für Oesterreich vom 1. Jänner 1893 in Kraft.

Frachterhöhungen gelten ab 1. August 1896.

Derselbe enthält Ergänzungen und Aenderungen der Classenguttarife und der Ausnahmetarife.

Exemplare des Nachtrages sind ab 16. Juni 1896 bei der unterzeichneten Direction, sowie bei den betheiligten Verbandsverwaltungen zum Preise von 15 kr. oder 25 Pfg. per Stück erhältlich.

Wien, am 8. Juni 1896. [435]

K. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Nachtrag III zum Tarife, Theil II, Heft 1, giltig vom 1. November 1893, und Nachtrag II zu dem vom 1. Jänner 1896 giltigen Anhange des Tarifes, Theil II, Heft 1.

Der laut Kundmachung im Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 56 vom 19. Mai 1896, Post 375, mit 1. Juli 1896 zur Ausgabe gelangende Nachtrag III zum Tarife, Theil II, Heft 1, enthält nebst den dort bezeichneten Aenderungen und Berichtigungen noch die Einbeziehung der Station Pilsen-Skodawerke der k. k. Oesterr. Staatsbahnen und der Station Settenz der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn.

Ferner erscheint mit 1. Juli 1896 zu dem vom 1. Jänner 1896 giltigen Anhange zum Tarife, Theil II, Heft 1, der Nachtrag II, welcher Aenderungen, sowie Berichtigungen von Frachtsätzen enthält.

Exemplare der beiden zur Einführung gelangenden Nachträge können demnächst bei den betheiligten Verwaltungen käuflich bezogen werden.

Wien, am 11. Juni 1896. [436]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Hessisch-Bayerischer und Nassau-Bayerischer Tarif für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen vom 1. October 1892. (Neue Tarifbestimmung in Betreff von Viehtransporten.) Mit Wirksamkeit vom 15. Juli ab tritt im vorbezeichneten Tarife die folgende Bestimmung in Kraft:

Pferde und Maulthiere, sowie Grossvieh, als Ochsen, Rinder, Stiere, Kühe, werden auch bei Aufgabe einzelner Stücke nur in eigenen Wagen befördert. Es kommt hiebei, insoweit nicht die Wagenladungstaxe sich billiger stellt, die tarifmässige Fracht für jedes Stück, für die ganze Sendung aber mindestens 18 Pfennig für das Kilometer der auf den Bayerischen Staatseisenbahnen zurückzulegenden Theilentfernung zur Erhebung. Diese Theilentfernung ist aus der ersten Rubrik der Schnitt-Tarifiabelle A zu entnehmen. Für Pferde, welche auf Wunsch des Absenders in Stallungswagen versendet werden, kommen die hiefür vorgesehenen besonderen Stücktaxen zur Anwendung.

Hievon ist an geeigneter Stelle (Seite 6 des Nachtrages I unter „Einzelne Stücke“ und auf Seite 8 des Tarifes unter Ziffer 2) Vormerkung zu machen.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
Fortlaufende Nummer	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1079	Kaiser Ferdinands-bahn	Betheiligten Verwaltungen	Glaubersalz	Hruschau	Kempen Güterbahnhof	Frachtzahlung für mindestens 10,000 kg für einen Wagen und Frachtbrief. Einhaltung der für den Ostdeutsch-Oesterr. Eisenbahn-Verband giltigen allgemeinen und besonderen Bestimmungen	Bis zur Einführung im Tarifwege, längstens jedoch bis Ende December 1896	Ostdeutsch-Oesterr. Verbandsgütertarif, Theil II, Heft 1 vom 1. Jänner 1896	Besteht kein directer Frachtsatz	Pfge. 67		Im Kartirungswege		
					Murow					49				
1080	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Betheiligten Verwaltungen	Zinkblech	Dzieditz	Triest Südbahn	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Die Sendungen müssen nach China oder Japan via Suezcanal bestimmt sein. Einhaltung der Bestimmungen des Tarifes für den Oesterr.-Ungarisch-Ostindischen Verkehr vom 1. Februar 1889	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1896	Localtarife	Besteht kein directer Frachtsatz	144·5 kr.		Im Kartirungs- oder Rückvergütungswege, je nach den hiefür bestehenden Bestimmungen des Tarifes für den Oesterr.-Ungar.-Ostindischen Verkehr		
					Triest-Freihafen Südbahn									
					Fiume									
1081	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Betheiligten Verwaltungen	Zinkblech	Dzieditz	Budapest-Kelenföld	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 8000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende November 1896	Tarifheft 1 des Galizisch-Ungar. Gemeinschaftsverkehres vom 1. Juli 1894	Kreuzer 153	149	4	Im Kartirungswege		
					Budapest-deli vasut; Ó-Buda-Filatorigat				154	149	5			
1082	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Betheiligten Verwaltungen	Zinkblech	Dzieditz	Graz	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens a) 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen; b) 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1896	Tarif zwischen Südbahnstationen und Böhmen vom 1. Mai 1896	Kreuzer a) 209·0 b) 206·5	a) 189·0 b) 186·5	a) 20·0 b) 20·0	Im Kartirungswege		
					Innsbruck			Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	a) 240·0 b) 226·0				
					Salzburg					a) 190·0 b) 181·0				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
1083	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Dreiachsige Personenwagen I./II. und II. Classe (auf eigenen Rädern laufend)	Prag (St.E.G.)-Hrahovka transit	Brünn St.E.G.	Frachtzahlung für das Effectivgewicht; Aufrechthaltung der für den Transport von Eisenbahn-Fahrzeugen (auf eigenen Rädern laufend) bestehenden allgemeinen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarif	79·4 kr.	65·5 kr.	13·9 kr.	Im Kartirungswege		Auf den bezüglichen Fracht-Documenten muss die Kaiser Ferdinands-Nordbahn oder eine Dienststelle dieser Verwaltung als Empfängerin erscheinen
1084	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Kohle, Coaks und Briquettes	Segen-Gottes	Mannersdorf	Aufgabe in ganzen Wagenladungen; Aufrechthaltung der für Kohle, resp. Coaks bestehenden Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarif	42·2 kr.	38·0 kr.	4·2 kr.	Im Kartirungswege		
1085	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Melasse und Osmose- (Abfall-) Wasser	Auwal Böhm.-Brod Dašic Elheteinitz Moravan Opočno Pardubic St.E.G. Peček Přelouč Sadska (L.B.) Velim Časlau Černožitz Chlumetz Dobřenitz-Syrovatka Josefstadt-Jaroměř Königgrätz Lihňowes Lissa Neubidschow Pardubitz Oe.N.W.B. Předměřitz Rossitz Sedletz-Kuttenberg Smidar Smiřitz	G y ö r M. Á. V.	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen unter Einhaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1896	Localtarife der betheiligten Verwaltungen	Directe Frachtsätze bestehen keine	kr. ö.W. 73 73 70 70 70 71 70 72 70 72 72 68 75 73 74 75 74 72 74 74 70 74 72 69 74 75		Im Kartirungswege		
1086	Südbahn-Gesellschaft	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Mahagoni-, Teak- und amerikanisches Wallnuss-Holz	Triest und Fiume	Stauding	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen und Frachtbrief. Einhaltung der Bestimmungen des nebenbenannten Verbandtarifes. Das Aufladen der bezüglichen Sendungen obliegt den Aufgebern	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Süd-Nordösterr.-Ungarischer Verbandtarif vom 1. Jänner 1892 sammt Nachträgen I—VII	Directe Frachtsätze bestehen nicht	174 kr. ö. W. inclus. Mgh., bezw. auch inclus. Steuer	Verschieden	Im Kartirungswege		
		am Süd-Nordösterr.-Ungar. Verbandverkehre betheiligten Verwaltungen			den in den allgemeinen Tarifen des Süd-Nordösterr.-Ungar. Verbandtarifes enthaltenen Stationen				Frachtsätze des Verband-Specialtarifes 1	Frachtsätze der Verband-Classe B				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
1087	Oesterr. Nordwestbahn	Betheiligten Verwaltungen	Verschiedene Artikel	Verschiedenen Stationen	den Umschlagsplätzen Aussig-Landungsplatz, Schönpriesen-Umschlag, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, Laube und Dresden-Elbkai, sowie in umgekehrter Richtung	Bei Erfüllung der für die Ausnahmetarife, welche im Rückvergütungswege Anwendung finden, giltigen Bestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1896	Nachtrag VII zum Elbeumschlags-Tarif für Oesterreich vom 1. Jänner 1893				Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der im Tarife im Abschnitt III: „Ausnahmetarife im Rückvergütungswege" bezeichneten Documente	Die vollständigen auf dieses Zugeständniss bezughabenden Tariftabellen sind in dem mit 1. Juli d. J. in Kraft tretenden Nachtrag VII zum Elbeumschlags-Tarif für Oesterreich vom 1. Jänner 1893 enthalten
1088	Südnorddeutschen Verbindungsbahn		Steine der Classe C	Einsiedl	Turnau	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen obliegt der Partei	Bis auf Widerruf, jedoch längstens bis Ende December 1896	Localtarif	16·0 kr.	9·6 kr.	6·4 kr.	Im Kartirungswege		Die Steine müssen zur Strassenpflasterung in Turnau bestimmt sein. In den bezüglichen Frachtbriefen muss das Bürgermeisteramt in Turnau als Aufgeber und alleiniger Empfänger erscheinen. Der Portozuschlag der S.N.D.V.B. wird nicht berechnet
									Kreuzer					
1089	Böhmischen Commercialbahnen		Ziegel der Position Z—I der Güterclassification im Tarife, Theil I, vom 1. Jänner 1893	Staré-Misto	Bakov	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende September 1896	Localtarif	15·4	12·3	3·1	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
					Dětenic				9·0	7·2	1·8			
					Domausnice				10·8	8·6	2·2			
					Dymokur				11·2	8·9	2·3			
					Fürstenbruck				14·0	11·2	2·8			
					Hejkovic				10·6	8·5	2·1			
					Jičin				5·2	4·0	1·2			
					Jičiňoves				5·2	4·0	1·2			
					Königstadtl				13·0	10·4	2·6			
					Kopidlno				7·0	5·7	1·3			
					Křinec				10·0	8·0	2·0			
					Libaň-Psinic				8·2	6·5	1·7			
					Nimburg (St.E.G.)				13·0	10·4	2·6			
					Obrubce				12·6	10·1	2·5			
					Ronow-Woskořinek				11·0	8·8	2·2			
					Rožďalovic				8·8	7·0	1·8			
					Taxis-Dobrovic				12·6	10·1	2·5			
					Unter-Bautzen				12·0	9·6	2·4			
					Žerčice				11·6	9·3	2·3			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
1090	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Zuckerrüben als Frachtgut	Allen Stationen der Localbahn Potscherad-Wurzmes	Hawran	Frachtzahlung für mindestens die Tragfähigkeit des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Vom 1. Mai 1896 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1896	Localtarif der Localbahn Potscherad-Wurzmes	Verschieden	Ausnahmetarif I	Verschieden	Im Kartirungswege		Die betreffenden Parteien müssen für die Verfrachtung ihrer Güter auf der Localbahn Potscherad-Wurzmes eine Minimaleinnahme von 20.000 fl. pro Jahr wenigstens für drei Jahre an die Localbahn Potscherad-Wurzmes vertragsmässig garantiren
			Zuckerrübenabfälle, Rübenschnitte und Presslinge als Frachtgut	Hawran	Allen Stationen der Localbahn Potscherad-Wurzmes									
1091	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Holz des Ausnahmetarifes 6 a des nebenbezeichneten Tarifes	Lochowitz	Sächsischen und preussischen Verbandstationen des nebenangeführten Tarifheftes 2	Einhaltung der für den Ausnahmetarif 6 a bestehenden Bestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1896	Tarif Theil II — Heft 2 des Sächsisch-Westösterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbandes vom 1. Juni 1892	Bestehen keine directen Frachtsätze	Die für Jinec-Čenkau bestehenden Frachtsätze des Ausnahmetarifes 6 a		Im Kartirungswege		
1092	Neutitscheiner Localbahn		Sand, Schotter und Bruchsteine	Zauchtel	Neutitschein	Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Längstens bis 31. December 1896	Localtarif	8 Heller	6 Heller	2 Heller	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe, welche Seitens der Station Neutitschein die Bestätigung tragen müssen, dass die Sendungen für Fabriksbauten verwendet wurden, bis 31. Jänner 1897	Diese Frachtbegünstigung gilt nur für Transporte, welche mit directen Frachtbriefen in Stationen der Localbahn Zauchtel-Bautsch aufgegeben werden
1093	Neutitscheiner Localbahn		Für Wagenladungsgüter	Zauchtel	Neutitschein	Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Längstens bis 31. December 1896	Localtarif	Verschieden		35 pCt. der bestehenden Frachtsätze	Im Kartirungswege		Diese Frachtbegünstigung gilt nur für Transporte, welche für die Schönauer Spiritus- und Pottaschefabrik anlangen, bezw. von derselben aufgegeben werden
			Für Eilgüter und Güter der Normalclassen I und II	und umgekehrt							50 pCt. der bestehenden Tarifsätze			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
1094	Buschtěhrader Eisenbahn	Betheiligten Verwaltungen	Schwefelkiesabbrände	Aussig [Chemische Fabrik (Fabrikshof)]	Königshof Geleisanlage	a) Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht der verwendeten Wagen. b) Einhaltung der übrigen für Artikel des Specialtarifes 3 allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1896	Localgütertarife der betheiligten Eisenbahnen	Es besteht kein directer Frachtsatz	61·6 Heller		Im Kartirungswege		
					Přibram			Nachtrag II zu dem vom 1. Juli 1894 giltigen Tarife, Theil II, Heft 2, des Nordwestböhmischen Eisenbahnverbandes	83·6 Heller	67·6 Heller	16·0 Heller			

Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Angabe der Berichtigung, beziehungsweise Umschreibung derselben	Bemerkungen
	Nr. 64 vom 9. Juni 1896	Nr. 1057	Südbahn-Gesellschaft	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Baumwolle, rohe, amerikanische	Triest	Telfs	**Druckfehler-Berichtigung:** Der in der Rubrik 10 unter 1) A) ersichtliche Frachtsatz von 166 kr. ö. W. ist auf **116** kr. ö. W. zu berichtigen	

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

Verordnungs-Blatt
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt im k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr: Für Oesterreich-Ungarn . . 12 fl. „ das Deutsche Reich . . . 25 Mark „ das übrige Ausland . . 35 Frcs. Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 67. **Wien, 16. Juni 1896.** **IX. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Concessionsurkunde vom 16. April 1896*) für die Localbahn Mšeno—Unter-Cetno.

Wir Franz Joseph der Erste, von Gottes Gnaden Kaiser von Oesterreich; Apostolischer König von Ungarn, König von Böhmen, von Dalmatien, Croatien, Slavonien, Galizien, Lodomerien und Illyrien; Erzherzog von Oesterreich; Grossherzog von Krakau; Herzog von Lothringen, Salzburg, Steyer, Kärnten, Krain, Bukowina, Ober- und Nieder-Schlesien; Grossfürst von Siebenbürgen; Markgraf von Mähren; gefürsteter Graf von Habsburg und Tirol etc. etc. etc.

Nachdem Josef Veprik in Sudoměř, Dr. Rudolf Cicwárek in Lobes und Wenzeslav Honzů, Obmann der Bezirksvertretung in Weisswasser, die Bitte um Ertheilung der Concession zum Baue und Betriebe einer Localbahn von Mšeno nach Unter-Cetno gestellt haben, so finden Wir Uns bewogen, in Erwägung der Gemeinnützigkeit des Unternehmens den genannten Concessionären diese Concession auf Grund des Eisenbahn-Concessionsgesetzes vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238, sowie des Gesetzes vom 31. December 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, wie folgt, zu ertheilen:

§ 1.

Wir verleihen den Concessionären das Recht zum Baue und Betriebe einer als normalspurige Localbahn auszuführenden Locomotiveisenbahn von der Station Mšeno der projectirten Localbahn Melnik—Mšeno über Vratno-Lobes nach Unter-Cetno zum Anschlusse an die Schleppbahn Kuttenthal—Unter-Cetno.

§ 2.

Für die den Gegenstand der gegenwärtigen Concessionsurkunde bildende Eisenbahn werden die im Artikel V des Gesetzes vom 31. December 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, vorgesehenen Begünstigungen gewährt.

§ 3.

Die Concessionäre sind verpflichtet, den Bau der im § 1 genannten Eisenbahn sofort nach Ertheilung des Bauconsenses zu beginnen, binnen längstens einem Jahre, vom heutigen Tage an gerechnet, zu vollenden und die fertige Bahn dem öffentlichen Verkehre zu übergeben, wie auch während der ganzen Concessionsdauer in ununterbrochenem Betriebe zu erhalten.

Für die Einhaltung des vorstehenden Bautermines haben die Concessionäre durch Erlag einer Caution von 2000 fl. in zur Anlegung von Pupillengeldern geeigneten Wertheffecten Sicherheit zu leisten.

Im Falle der Nichteinhaltung der obigen Verpflichtung kann diese Caution als verfallen erklärt werden.

§ 4.

Den Concessionären wird zur Ausführung der concessionirten Eisenbahn das Recht der Expropriation nach den Bestimmungen der einschlägigen gesetzlichen Vorschriften ertheilt.

---

*) Enthalten in dem am 9. Juni 1896 ausgegebenen XXXI. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 81.

Das gleiche Recht soll den Concessionären auch bezüglich jener etwa herzustellenden Schleppbahnen zugestanden werden, deren Errichtung von der Staatsverwaltung als im öffentlichen Interesse gelegen erkannt werden sollte.

§ 5.

Die Concessionäre haben sich beim Baue und Betriebe der concessionirten Bahn nach dem Inhalte der gegenwärtigen Concessionsurkunde und nach den vom Eisenbahnministerium aufzustellenden Concessionsbedingnissen, sowie nach den diesfalls bestehenden Gesetzen und Verordnungen, namentlich nach dem Eisenbahn-Concessionsgesetze vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238, und der Eisenbahn-Betriebsordnung vom 16. November 1851, R.-G.-Bl. Nr. 1 vom Jahre 1852, dann nach den etwa künftig zu erlassenden Gesetzen und Verordnungen zu benehmen. In Ansehung des Betriebes wird von den in der Eisenbahn-Betriebsordnung und den einschlägigen Nachtragsbestimmungen vorgeschriebenen Sicherheitsvorkehrungen und Verkehrsvorschriften insoweit Umgang genommen werden, als dies mit Rücksicht auf die besonderen Verkehrs- und Betriebsverhältnisse, insbesondere die ermässigte Fahrgeschwindigkeit nach dem Ermessen des Eisenbahnministeriums für zulässig erkannt wird, und werden diesfalls die vom Eisenbahnministerium zu erlassenden besonderen Betriebsvorschriften Anwendung finden.

§ 6.

Den Concessionären wird das Recht eingeräumt, mit besonderer Bewilligung der Staatsverwaltung und unter den von derselben festzusetzenden Bedingungen eine Actiengesellschaft zu bilden, welche in alle Rechte und Verbindlichkeiten der Concessionäre zu treten hat.

Die Ausgabe von Prioritätsobligationen ist ausgeschlossen.

Die Ziffer des effectiven, sowie des Nominal-Anlagecapitals unterliegt der Genehmigung der Staatsverwaltung.

Hiebei hat als Grundsatz zu gelten, dass ausser den auf die Projectsverfassung, den Bau und die Einrichtung der Bahn, einschliesslich der Anschaffung des Fahrparkes, sowie zur Dotirung des von der Staatsverwaltung zu bestimmenden Reservefonds effectiv verwendeten und gehörig nachgewiesenen Kosten zuzüglich der während der Bauzeit wirklich bezahlten Intercalarzinsen und des etwa bei der Capitalsbeschaffung thatsächlich erwachsenen Coursverlustes keine wie immer gearteten Auslagen in Anrechnung gebracht werden dürfen.

Sollten nach Vollendung der Bahn noch weitere Neubauten ausgeführt oder die Betriebseinrichtungen vermehrt werden, so können die diesfälligen Kosten dem Anlagecapitale zugerechnet werden, wenn die Staatsverwaltung zu den beabsichtigten Neubauten oder zur Vermehrung der Betriebseinrichtungen ihre Zustimmung ertheilt hat und die Kosten gehörig nachgewiesen werden.

Das gesammte Anlagecapital ist innerhalb der Concessionsdauer nach einem von der Staatsverwaltung zu genehmigenden Tilgungsplane zu tilgen.

Die Gesellschaftsstatuten, sowie die Formularien der auszugebenden Actien unterliegen der Genehmigung der Staatsverwaltung.

§ 7.

Die Militärtransporte müssen nach herabgesetzten Tarifpreisen besorgt werden. Für die Anwendung des Militärtarifes auf die Beförderung von Personen und Sachen haben die in dieser Beziehung, sowie rücksichtlich der Begünstigungen reisender Militärs bei den Oesterr. Staatsbahnen jeweilig in Kraft stehenden Bestimmungen zu gelten.

Diese Bestimmungen finden auch Anwendung auf die Landwehr und den Landsturm beider Reichshälften, auf die Landesschützen Tirols und auf die Gendarmerie, und zwar nicht nur bei Reisen auf Rechnung des Aerars, sondern auch bei dienstlichen Reisen auf eigene Rechnung zu den Waffenübungen und Controlsversammlungen.

Die Concessionäre sind verpflichtet, dem von den österreichischen Eisenbahn-Gesellschaften abgeschlossenen Uebereinkommen über die Anschaffung und Bereithaltung von Ausrüstungsgegenständen für Militärtransporte, die Leistung gegenseitiger Aushilfe mit Personale und Fahrbetriebsmitteln bei Durchführung grösserer Militärtransporte, ferner den jeweilig in Kraft stehenden Vorschriften für das Eisenbahnwesen im Kriege, sowie dem mit 1. Juni 1871 in Wirksamkeit getretenen Nachtrags-Uebereinkommen bezüglich des Transportes der in liegendem Zustande auf Rechnung des Militärärars zur Beförderung gelangenden Kranken und Verwundeten beizutreten.

Die jeweilig geltende Vorschrift für den Militärtransport auf Eisenbahnen, dann die jeweilig geltenden Vorschriften für das Eisenbahnwesen im Kriege erlangen für die Concessionäre bindende Kraft mit dem Tage der Eröffnung des Betriebes der concessionirten Bahn. Die erst nach diesem Zeitpunkte zu erlassenden und nicht durch das Reichsgesetzblatt kundzumachenden Vorschriften der erwähnten Art treten für die Concessionäre in Wirksamkeit, sobald ihnen dieselben amtlich zur Kenntniss gebracht sein werden.

Diese Verpflichtungen liegen den Concessionären nur insoweit ob, als deren Erfüllung nach Massgabe des secundären Charakters dieser Linie und der demzufolge gewährten Erleichterungen in Bezug auf Anlage, Ausrüstung und Betriebssystem durchführbar erscheint.

Die Concessionäre sind verpflichtet, bei Besetzung von Dienstposten im Sinne des Gesetzes vom 19. April 1872, R.-G.-Bl. Nr. 60, auf gediente Unterofficiere des Heeres, der Kriegsmarine und der Landwehr Bedacht zu nehmen.

§ 8.

Inwiefern ähnliche Begünstigungen, wie sie § 7 bezüglich der Militärtransporte festsetzt, Civilwachkörpern (Sicherheits-, Finanzwache u. dgl.) oder anderen öffentlichen Organen einzuräumen sind, wird in den Concessionsbedingnissen bestimmt.

§ 9.

Die Dauer der Concession mit dem im § 9, lit. b, des Eisenbahn-Concessionsgesetzes ausgesprochenen Schutze gegen die Errichtung neuer Bahnen wird auf neunzig (90) Jahre, vom heutigen Tage an gerechnet, festgesetzt, und sie erlischt nach Ablauf dieser Frist.

Die Concession kann von der Staatsverwaltung auch vor Ablauf der obigen Frist als erloschen erklärt werden, wenn die im § 3 festgesetzten Verpflichtungen bezüglich der Inangriffnahme und Vollendung des Baues, dann der Eröffnung des Betriebes nicht eingehalten werden, sofern eine etwaige Terminüberschreitung nicht im Sinne des § 11, lit. b, des Eisenbahn-Concessionsgesetzes gerechtfertigt werden könnte.

§ 10.

Die Concessionäre sind ausser dem Falle einer ausdrücklichen Bewilligung von Seiten der Staatsverwaltung nicht berechtigt, den Betrieb der concessionirten Eisenbahn an dritte Personen zu überlassen.

Der Staatsverwaltung bleibt das Recht vorbehalten, den Betrieb der concessionirten Bahn insbesondere in dem Falle, als dieselbe eine directe Anschlussverbindung mit einer der jeweilig vom Staate betriebenen Bahnen erlangen sollte, zu übernehmen und während der sodann noch übrigen Concessionsdauer für Rechnung der Concessionäre zu führen.

In diesem Falle sind der Staatsverwaltung die aus Anlass dieser Betriebsführung effectiv erwachsenden, eventuell pauschalmässig festzusetzenden Kosten durch die Concessionäre zu vergüten.

Im Uebrigen sind die Modalitäten dieser Betriebsführung durch einen mit den Concessionären abzuschliessenden Betriebsvertrag zu regeln.

§ 11.

Die Concessionäre sind unter den im Artikel XII des Gesetzes vom 31. December 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, angegebenen Bedingungen und Vorbehalten verpflichtet, der Staatsverwaltung über deren Verlangen jederzeit die Mitbenützung der Bahn für den Verkehr zwischen schon bestehenden oder künftig erst herzustellenden, im Staatsbetriebe befindlichen Bahnen derart einzuräumen, dass die Staatsverwaltung berechtigt ist, unter freier Feststellung der Tarife ganze Züge oder einzelne Wagen über die mitbenützte Bahn oder einzelne Theilstrecken derselben gegen Entrichtung einer angemessenen Entschädigung zu befördern oder befördern zu lassen.

§ 12.

Die Staatsverwaltung behält sich das Recht vor, die concessionirte Bahn nach deren Vollendung und Inbetriebsetzung jederzeit unter den nachstehenden Bestimmungen einzulösen:

1. Zur Bestimmung des Einlösungspreises werden die jährlichen Reinerträgnisse der Unternehmung während der dem Zeitpunkte der Einlösung vorausgegangenen, letztabgeschlossenen sieben Jahre beziffert, hievon die Reinerträgnisse der ungünstigsten zwei Jahre abgeschlagen, und wird sodann der durchschnittliche Reinertrag der übrigen fünf Jahre berechnet.

Das im Sinne der vorstehenden Bestimmung ermittelte durchschnittliche Reinerträgniss ist sohin den Concessionären als Entschädigung für die Einlösung der Bahn während der noch übrigen Concessionsdauer in halbjährigen, am 30. Juni und am 31. December jeden Jahres nachhinein fälligen Raten zu bezahlen.

2. Sollte jedoch die Einlösung vor Ablauf des siebenten Betriebsjahres erfolgen oder der in Gemässheit der Bestimmungen im Absatze 1 ermittelte durchschnittliche Reinertrag nicht wenigstens einen Jahresbetrag erreichen, welcher zur bedungenen Verzinsung und Rückzahlung des zum Zwecke der Geldbeschaffung bei der Landesbank des Königreiches Böhmen unter der Garantie dieses Königreiches aufzunehmenden Hypothekaranlehens, sowie zur vierpercentigen Verzinsung des von der Staatsverwaltung genehmigten Actiencapitals und zur Tilgung des letzteren innerhalb der ganzen Concessionsdauer nothwendig ist, so hat die vom Staate für die Einlösung der Bahn zu leistende Entschädigung darin zu bestehen, dass der Staat an Stelle der Concessionäre das obgedachte Hypothekardarlehen bis zur vollständigen Rückzahlung desselben zu den vereinbarten Fälligkeitsterminen zur Selbstzahlung übernimmt und die vorstehend angeführte Annuität für das Actiencapital in halbjährigen, am 30. Juni und am 31. December jeden Jahres nachhinein fälligen Raten bezahlt.

3. Dem Staate wird das Recht vorbehalten, wann immer anstatt der noch nicht fälligen jährlichen Zahlungen im Sinne des Absatzes 1, bezw. anstatt der nach Absatz 2 für das Actiencapital zu bezahlenden Annuität eine Capitalszahlung zu leisten, welche dem Betrage des zu zu vier Percent per Jahr, Zins auf Zins gerechnet, discontirten Capitalswerthes der nach den Bestimmungen im Absatze 1 und 2 zu leistenden Zahlungen gleichkommt.

Falls der Staat sich zu dieser Capitalszahlung entschliesst, hat er die Wahl, dieselbe in Baarem oder in Staatsschuldverschreibungen zu leisten. Die Staatsschuldverschreibungen sind dabei mit jenem Course zu berechnen, welcher sich als Durchschnitt der an der Wiener Börse während des unmittelbar vorausgegangenen Semesters amtlich notirten Geldcourse der Staatsschuldverschreibungen gleicher Gattung ergibt.

4. Durch die erfolgte Einlösung der Bahn und vom Tage dieser Einlösung tritt der Staat gegen Ausbezahlung des Einlösungspreises ohne weiteres Entgelt in das lastenfreie Eigenthum und in den Genuss der gegenwärtig concessionirten Bahn mit allen dazu gehörigen beweglichen und unbeweglichen Sachen, einschliesslich des Fahrparkes und der Materialvorräthe, sowie der etwa aus dem Anlagecapitale gebildeten Betriebs- und Reservefonds, soweit letztere nicht mit Genehmigung der Staatsverwaltung bereits bestimmungsgemäss verwendet worden sind.

§ 13.

Bei dem Erlöschen der Concession und mit dem Tage des Erlöschens tritt der Staat ohne Entgelt in das lastenfreie Eigenthum und in den Genuss der concessionirten Bahn und des sämmtlichen beweglichen und unbeweglichen Zugehörs, einschliesslich des Fahrparkes, der Materialvorräthe und der etwa aus dem Anlagecapitale gebildeten Betriebs- und Reservefonds in dem im § 12, letzter Absatz, bezeichneten Umfange.

Sowohl beim Erlöschen dieser Concession, als auch bei der Einlösung der Bahn (§ 12) behalten die Concessionäre das Eigenthum des aus dem eigenen Erträgnisse der Unternehmung gebildeten Reservefonds und der

etwaigen Abrechnungs-Guthaben, dann auch jener aus dem eigenen Vermögen errichteten und rücksichtlich erworbenen besonderen Anlagen und Gebäude, zu deren Erbauung oder Erwerbung die Concessionäre von der Staatsverwaltung mit dem ausdrücklichen Beisatze ermächtigt wurden, dass die Sachen kein Zugehör der Eisenbahn bilden.

§ 14.

Die Staatsverwaltung ist berechtigt, sich die Ueberzeugung zu verschaffen, dass der Bau der Bahn, sowie die Betriebseinrichtung in allen Theilen zweckmässig und solid ausgeführt werde, und anzuordnen, dass Gebrechen in dieser Beziehung hintangehalten und rücksichtlich beseitigt werden.

Die Staatsverwaltung ist auch berechtigt, durch ein von ihr abgeordnetes Organ Einsicht in die Gebahrung zu nehmen, und insbesondere die projects- und vertragsmässige Bauausführung durch auf Kosten der Concessionäre zu entsendende Aufsichtsorgane auf jede ihr geeignet erscheinende Weise zu überwachen.

Im Falle der Bildung einer Actiengesellschaft hat der von der Staatsverwaltung bestellte Commissär auch das Recht, den Sitzungen des Verwaltungsrathes oder der sonst als Gesellschaftsvorstand fungirenden Vertretung, sowie den Generalversammlungen, so oft er es für angemessen erachtet, beizuwohnen und alle etwa den Gesetzen, der Concession oder den Gesellschaftsstatuten zuwiderlaufenden, bezw. den öffentlichen Interessen nachtheiligen Beschlüsse und Verfügungen zu sistiren; in einem solchen Falle hat jedoch der Commissär sogleich die Entscheidung des Eisenbahnministeriums einzuholen, welche ohne Aufschub erfolgen und für die Gesellschaft bindend sein soll.

§ 15.

Der Staatsverwaltung wird ferner das Recht vorbehalten, wenn ungeachtet vorausgegangener Warnung wiederholt eine Verletzung oder Nichtbefolgung einer der in der Concessionsurkunde, in den Concessionsbedingnissen oder in den Gesetzen auferlegten Verpflichtungen vorkommen sollte, die den Gesetzen entsprechenden Massregeln dagegen zu treffen und nach Umständen noch vor Ablauf der Concessionsdauer die Concession für erloschen zu erklären.

Indem Wir Jedermann ernstlich verwarnen, den Bestimmungen dieser Concession entgegen zu handeln, und den Concessionären das Recht einräumen, wegen des erweislichen Schadens vor Unseren Gerichten auf Ersatz zu dringen, ertheilen Wir sämmtlichen Behörden, die es betrifft, den gemessenen Befehl, über die Concession und alle darin enthaltenen Bestimmungen strenge und sorgfältig zu wachen.

Zu Urkund dessen erlassen Wir diesen Brief, besiegelt mit Unserem grösseren Insiegel, in Unserer Reichshaupt- und Residenzstadt Wien am sechzehnten Tage des Monates April im Jahre des Heils Eintausend achthundertneunzig und sechs, Unserer Reiche im achtundvierzigsten.

(L. S.) **Franz Joseph** m. p.

Badeni m. p. **Guttenberg** m. p. **Biliński** m. p.

Concessionsbedingnisse für die normalspurige Localbahn mit Dampfbetrieb von Mšeno nach Unter-Cetno.

I. Bau und Ausrüstung.

1. Allgemeine Bestimmungen.

Die projectirte Bahn von Mšeno nach Unter-Cetno ist als eingeleisige Localbahn mit einer Spurweite von 1·435 m für eine vorläufige Maximal-Fahrgeschwindigkeit von 25 km per Stunde unter Einhaltung des mit dem Erlasse des k. k. Handelsministers vom 1. August 1892, Z. 32.904 („Verordnungs-Blatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt" Nr. 87 ex 1892), für die österreichischen Eisenbahnen vorgeschriebenen Normalprofils des lichten Raumes herzustellen und auszurüsten.

Die Ausführung des Baues und die Einrichtung des Betriebes hat unter Beobachtung der nachstehend festgesetzten Bedingnisse auf Grund der vom k. k. Eisenbahnministerium zu genehmigenden Detailprojecte, sonstigen Baupläne, Bau- und Lieferungsverträge, mit den zugehörigen Bedingnissen, sowie in Gemässheit der von demselben zu erlassenden besonderen Vorschriften zu erfolgen.

Die zufolge der Bestimmungen dieser Concessionsbedingnisse vorbehaltenen Genehmigungen des k. k. Eisenbahnministeriums sind stets rechtzeitig noch vor der Durchführung der betreffenden Herstellungen und Anschaffungen einzuholen.

Die Concessionäre haben während des Baues und der Betriebsführung allen Seitens des k. k. Eisenbahnministeriums aus öffentlichen Rücksichten zu stellenden Anforderungen, sowie den Anordnungen anderer staatlicher Aufsichtsbehörden Folge zu leisten und sich nach den bestehenden allgemeinen Bau- und Polizeivorschriften zu benehmen.

In Betreff der beim Baue der Bahn verwendeten Arbeiter obliegt den Concessionären die gleiche mittelbare Fürsorge, welche in dieser Beziehung von Seiten der k. k. Staatseisenbahn-Verwaltung zufolge der allgemeinen Bedingnisse für die Vergebung staatlicher Bahnbauarbeiten geübt wird.

Die Bestätigung des von den Concessionären, bezw. von der Bauunternehmung zu bestellenden Bauleiters bleibt dem k. k. Eisenbahnministerium vorbehalten.

2. Trasse.

Die circa 15·2 km lange Bahn von Mšeno nach Unter-Cetno mündet aus der Endstation Mšeno der projectirten Localbahn Melnik-Mšeno, senkt sich sodann, eine vorwiegend östliche Richtung verfolgend, zur Ueber-

setzung des Skramoušer Thales und gelangt zur Station Vratno Lobes. In ihrem weiteren Zuge folgt die Trasse dem Thallaufe des Střenicbaches abwärts, berührt hiebei die Ortsgebiete von Kluk, Sudoměř und Skalsko und endet mit der Station Unter-Cetno, von welcher aus ein Verbindungsgeleise mit der Rangirstelle Unter-Cetno der Schleppbahn Kuttenthal—Unter-Cetno hergestellt wird.

Aenderungen der im Vorstehenden festgesetzten Bahntrasse können nur mit Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums vorgenommen werden.

Geringfügige Abweichungen gegenüber den genehmigten Projecten, in Ansehung deren die Zustimmung der berührten Parteien, sowie der politischen Bezirksbehörde nachgewiesen werden kann, sind zulässig und bedürfen lediglich der rechtzeitig noch vor der Ausführung zu erstattenden Anzeige an das k. k. Eisenbahnministerium, resp. an das von diesem bestellte Bauaufsichtsorgan.

3. Anschlüsse an bestehende Bahnen; gegenseitige Wagenbenützung.

Die Concessionäre verpflichten sich, wegen der aus Anlass der Einmündung der Localbahn in die Station Mšeno herzustellenden baulichen Anlagen, sowie wegen Mitbenützung des genannten Anschlussbahnhofes, ferner wegen Einrichtung des Betriebsdienstes beim Uebergangsverkehre eine Vereinbarung mit den Concessionären der Localbahn Melnik-Mšeno anzustreben, wobei für thunlichste Erleichterung des Personenverkehres beim Uebergange von der eigenen auf die fremde Bahn Sorge zu tragen ist.

Das bezügliche Project und das hierüber etwa abgeschlossene Uebereinkommen, sowie das hinsichtlich des Anschlusses in der Rangirstelle Unter-Cetno mit den Eigenthümern der Schleppbahn Kuttenthal—Unter-Cetno abzuschliessende Uebereinkommen sind dem k. k. Eisenbahnministerium zur Genehmigung vorzulegen, und unterwerfen sich die Concessionäre dem Ausspruche desselben, falls eine Einigung mit der Verwaltung der Anschlussbahn Melnik-Mšeno, bezw. mit den Eigenthümern der Schleppbahn Kuttenthal—Unter-Cetno nicht erzielt werden könnte.

Ebenso unterwerfen sich die Concessionäre der Entscheidung des k. k. Eisenbahnministeriums, wenn mit der Verwaltung der inländischen Nachbarbahnen ein Einverständniss über die eventuelle gegenseitige Wagenbenützung nicht erzielt werden sollte.

4. Anschluss von Eisenbahnen niederer Ordnung und von Schleppbahnen.

Die Concessionäre sind verpflichtet, die Einmündung von Eisenbahnen niederer Ordnung (Local- und Kleinbahnen), dann von Schleppbahnen (Bergwerks-, Industrie- und Waldbahnen) auf die für den Betrieb der Localbahn mindest lästige Art gegen Vergütung der erwachsenden Selbstkosten zu gestatten.

Falls über die Bedingungen der Einmündung solcher Bahnen, sowie über die Mitbenützung bestehender Anlagen der Localbahn und die Einrichtung des Betriebsdienstes im Uebergangsverkehre, endlich über die gegenseitige Wagenbenützung ein Einverständniss zwischen den betheiligten Unternehmungen nicht zu Stande kommen sollte, bleibt die Festsetzung dieser Bedingungen dem k. k. Eisenbahnministerium vorbehalten.

Bei den Vereinbarungen für den Anschluss von Schleppbahnen soll thunlichst auf die grundsätzlichen Bestimmungen des bezüglichen Formulares der k. k. Staatseisenbahn-Verwaltung Bedacht genommen werden; beabsichtigte Abweichungen hievon sind bei Vorlage der Vereinbarungen an das k. k. Eisenbahnministerium zu erläutern.

5. Grunderwerb.

Die definitiv für die Bahn zu erwerbenden Grundflächen haben nebst dem eigentlichen Bahnkörper auch alle zu dessen sicherem Bestand oder zur geregelten Betriebführung erforderlichen Nebenanlagen, sowie auf jeder Seite der Bahn einen Schutzstreifen zu umfassen, dessen Breite je nach der Construction des Bahnkörpers, insbesondere mit Rücksicht auf die Böschungsverhältnisse desselben, mit 0·5 bis 1 m zu bemessen ist.

Bei den Stationen ist rücksichtlich des Umfanges der für die Bahn zu erwerbenden Grundflächen auf die Ermöglichung einer zukünftigen Vergrösserung dieser Anlagen thunlichst Bedacht zu nehmen.

Zu solchen Bauanlagen (Uferschutzbauten etc.), welche von der Bahn zu erhalten sind und von dieser oder von bestehenden öffentlichen Wegen nicht zugänglich sind, ist der jederzeit ungehinderte Zutritt für die Bahnorgane zu sichern.

6. Unterbau.

Die Halbmesser der Bögen in der freien Bahn dürfen nicht weniger als 180 m betragen.

Bezüglich der Uebergangscurven, dann der Längen der Zwischengeraden bei Contrabögen, ferner hinsichtlich der Spurerweiterung in Bögen und der Ueberhöhung des äusseren Schienenstranges in denselben, schliesslich betreffs Anordnung der Gefällsbrüche sind die diesbezüglichen im k. k. Eisenbahnministerium geltenden Vorschriften zu beachten.

Die Anordnung der Uebergangscurven in den Bögen hat unter Zugrundelegung der Constante 6000 zu erfolgen.

Als grösste durchschnittliche Neigung der für die Leistungsfähigkeit der Bahn massgebenden Strecken wird 22 Permille festgesetzt.

In den Bögen hat eine Ermässigung der Bahnneigung im Sinne der vom k. k. Eisenbahnministerium hinausgegebenen Vorschrift über die Legung der Bahnnivellette zur Ausführung zu gelangen.

Die Stationen und Haltestellen mit Nebengeleisen sind womöglich horizontal anzulegen, und soll die Neigung der Bahn in denselben in der Regel 2·5 Permille nicht übersteigen.

Ausnahmen hievon unterliegen der besonderen Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums.

Der geringste Abstand der Geleise in den Stationen, von Mitte zu Mitte gemessen, hat im Allgemeinen 4·5 m, bei Geleisen mit zwischenliegenden Wasserkrahnen, ferner in Locomotivremisen 4·75 m zu betragen.

Der Abstand von der Mitte eines Magazinsgeleises zu jener des nächstliegenden durchlaufenden Fahrgeleises ist mit 4·75 m zu bemessen.

Der Unterbau hat in der Regel sowohl bei Dämmen als in Einschnitten eine Kronenbreite von 4 m zu erhalten.

Wenn Steinbankette zur Ausführung gelangen, welche gleichzeitig als Grabenmauern dienen, hat die Entfernung der äusseren Oberkante des Bahnplanums von der Geleiseachse mindestens 1·8 m zu betragen.

Das Böschungsverhältniss der Dämme und Einschnitte ist entsprechend der Materialbeschaffenheit zu wählen.

Alle Aufdämmungen sind mit Rücksicht auf eintretende Setzungen mit einer der Dammhöhe und Materialbeschaffenheit angemessenen Ueberhöhung und Erbreiterung der Dammkrone auszuführen.

Ausserdem haben auch alle Bahnstrecken in Krümmungen von 300 oder weniger als 300 m Radius eine entsprechende Erbreiterung der Bahnkrone zu erhalten.

In gewöhnlichen Erdeinschnitten, sowie in Einschnitten mit Futter-, bezw. Verkleidungsmauern oder beiderseitigen Grabenmauern muss die Sohle des Seitengrabens eine Breite von mindestens 0·3 m, in Felseinschnitten eine Breite von mindestens 0·4 m erhalten.

In Felseinschnitten von mehr als 5 m Tiefe ist die normale Sohlenbreite des Seitengrabens der jeweiligen Einschnittstiefe angemessen zu vergrössern.

Die normale Tiefe des Seitengrabens ist derart zu bemessen, dass der Abstand von der Schienenunterkante bis zur Grabensohle in allen Fällen mindestens 0·5 m beträgt.

Die Böschungen der Einschnitte und Aufdämmungen sind zu besämen und eventuell angemessen zu versichern, so dass deren Haltbarkeit gewährleistet erscheint.

In jenen Strecken, wo der Bahnkörper der Inundirung durch seitliche Wasserläufe ausgesetzt ist, muss die Unterbaukrone in der Regel mindestens 1 m über den localen höchsten Wasserstand gelegt werden.

Bei der Anlage, Berechnung und Ausführung der Eisenbahnbrücken, Bahnüberbrückungen und Zufahrtsstrassenbrücken ist die hinsichtlich solcher Objectsherstellungen erlassene Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 15. September 1887, R.-G.-Bl. Nr. 109, bezw. bei Verwendung von Flusseisen auch die Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 29. Jänner 1892, R.-G.-Bl. Nr. 28, massgebend; ferner sind in jedem Falle die im Jahre 1892 im Verlage der k. k. Hof- und Staatsdruckerei in Wien erschienenen „Grundsätzlichen Bestimmungen für die Lieferung und Aufstellung eiserner Brücken in der vom k. k. Handelsministerium genehmigten Fassung“ zu beobachten.

Den Berechnungen für die Eisenconstructionen der Bahn sind die im § 3, lit. a) und b) der erstgenannten Verordnung normirten Belastungen ohne Ermässigung zu Grunde zu legen.

Die Widerlager aller Brücken und Durchlässe sind aus Mauerwerk herzustellen, desgleichen die Zwischenpfeiler mehrfeldriger Brücken, insofern nicht Eisenpfeiler ausgeführt werden.

Ueberfahrten können aus Holz auf gemauerten Sockeln hergestellt werden.

Bei den bis zur Bahnkrone reichenden offenen Unterbauobjecten bis einschliesslich 1·5 m Einzellichtweite (in der Bahnrichtung gemessen) dürfen Tragconstructionen von Holz angewendet werden; bei allen offenen Unterbauobjecten mit grösseren Lichtweiten sind Eisenconstructionen zu verwenden.

Der Abstand der tiefsten Theile der Tragconstruction offener Unterbauobjecte von dem localen höchsten Wasserstande soll bei Flüssen und Wildbächen in der Regel mindestens 1 m betragen.

Die lichte Höhe der Durchfahrten hat bei Reichs-, Landes- und Bezirksstrassen, sowie bei allen Strassen im Bereiche befestigter Plätze nicht unter 4 m, bei sonstigen öffentlichen Fahrwegen nicht unter 3·2 m und, insoweit nur Verkehrszwecke in Frage kommen, auch nie mehr als 4·5 m zu betragen.

7. Oberbau.

Der Oberbau ist mit Holzquerschwellen und im Allgemeinen nach dem Oberbausysteme XXIV der k. k. Staatsbahnen mit Flussstahlschienen von 26 kg Gewicht per laufendes Meter auszuführen.

Es wird jedoch gestattet, dass die Entfernung der Schwellen von Mitte zu Mitte 80 cm betragen darf, und dass in geraden Strecken, sowie in Bögen mit grösserem Halbmesser als 250 m die im obbezeichneten Normale vorgeschriebene Anzahl des Kleinmaterials per Schienenlänge eine Verminderung erfahren kann. Die Detailconstruction des Oberbaues unterliegt der Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums.

Der Schotterkörper hat sowohl auf Dämmen als in Einschnitten ohne Grabenmauern eine Breite von 3 m, in der Höhe der Schienenunterkante gemessen, zu erhalten.

Die Stärke des Schotterbettes unterhalb der Schienenunterkante hat auf Dämmen und in Einschnitten mindestens 0·25 m zu betragen, und gilt dieses Mass in Bögen vom Fusse der inneren Schiene.

8. Hochbauten.

Sämmtliche Hochbauten sind in einem den Verkehrsbedürfnissen entsprechenden Ausmasse unter Bedachtnahme auf die Bestimmungen der Landes-Bauordnung und im Einklange mit den localen Interessen herzustellen.

Die Aufnahmsgebäude der Stationen, sowie alle für die Unterbringung des Bahnpersonals bestimmten Hochbauten sind in Stein- oder Ziegelbau, im Uebrigen aber den localen Verhältnissen angemessen zu erbauen.

Kleinere Warteräume in den Stationen, sowie die Hochbauten für den Zugförderungs- und Werkstättendienst können aus Riegelmauerwerk, Warteräume in Haltestellen, ferner die Hochbauanlagen für den Güterdienst aus Riegelmauerwerk oder ganz aus Holz hergestellt werden.

Alle in Riegelmauerwerk oder Holz ausgeführten Bahngebäude haben eine Untermauerung zu erhalten.

Die Entfernung der Wärterhäuser darf nicht über 5 km betragen.

9. Abschluss und Abtheilung der Bahn.

Die Ausführung von Stations- und Bahneinfriedungen, sowie von Wegschranken wird auf solche Stellen beschränkt, wo eine Gefährdung des Bahnverkehres oder der Anrainer zu befürchten steht.

Alle Wegübersetzungen in Schienenhöhe erhalten beiderseits des Geleises Warnungstafeln mit der Inschrift: „Achtung auf den Zug!“

Ausserdem sind bei solchen Uebersetzungen, welche stärker benützt werden oder bei welchen die Fernsicht beschränkt ist, auf eine Entfernung von 200 m je nach den örtlichen Verhältnissen einerseits oder beiderseits der Rampe Avisosäulen für den Locomotivführer aufzustellen.

An allen Hauptbruchpunkten der Bahnneigungen sind Neigungszeiger anzubringen.

Bei den Bruchpunkten kurzer Zwischenneigungen oder solcher Zwischenneigungen, welche von der durchschnittlichen, in der betreffenden Strecke angewendeten Bahnneigung nicht wesentlich abweichen, können Neigungszeiger entfallen.

Längs der Bahn sind in Abständen von 100 zu 100 m Pflöcke oder Steine, bezw. von 1000 zu 1000 m Kilometersteine zu versetzen.

Die definitiven Grenzen des Bahneigenthums sind durch Grenzsteine zu markiren.

10. Stationen.

Die Entfernung, Länge und Geleisezahl der Stationen und Haltestellen, sowie die Entfernung und Leistungsfähigkeit der Wasserstationen, ferner das Anlageverhältniss etwaiger Militär-Verladerampen und deren Zufahrtsstrassen ist nach Massgabe der diesfalls Seitens des k. k. Eisenbahnministeriums ergehenden Weisungen zu bemessen.

Die Verfassung der Detailprojecte für die in den Stationen herzustellenden Oberbau-, Sicherungs- und Hochbauanlagen hat im Einvernehmen mit der betriebführenden Bahnverwaltung zu erfolgen. Insofern hierüber eine Einigung nicht erzielt werden sollte, unterwerfen sich die Concessionäre der Entscheidung des k. k. Eisenbahnministeriums.

Die Ausführung der Wasserbeschaffungsanlagen nebst den zugehörigen maschinellen Einrichtungen, insbesondere auch die Bestimmung, inwieweit zu diesem Zwecke der Locomotivdampf in Anspruch genommen werden kann und Reservoirs erforderlich sind, unterliegt der besonderen Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums.

Sämmtliche Stationen und Haltestellen mit permanenten Dienstposten haben Passagieraborte zu erhalten.

In Haltestellen ist ein gedeckter Warteraum herzustellen, insofern nicht auf Grund der bei der politischen Begehung getroffenen Bestimmungen hievon vorläufig abgesehen wird.

Die Namen der Stationen und Haltestellen sind durch entsprechende Aufschriften ersichtlich zu machen. Bei Aufnahmsgebäuden ist dieser Name sowohl an der Hauptfront, bezw. an den Veranden, als auch an beiden Seiten anzubringen.

11. Betriebseinrichtungen.

Die Bahn ist mit einer Telegraphen-Sprechleitung zu versehen, in welche sämmtliche Stationen und permanent besetzten Haltestellen einzuschalten sind.

Für den Fall, als diese Leitung durch Staatsorgane auf Kosten der Concessionäre hergestellt werden sollte, haben sich dieselben rechtzeitig an die k. k. Post- und Telegraphen-Directionen in Prag zu wenden.

Für den Betrieb sind die durch die Signalordnung vorgeschriebenen optischen und akustischen Signalmittel beizustellen.

Die Bahn ist mit den für den Betriebs-, Bahnerhaltungs-, Zugförderungs- und Werkstättendienst erforderlichen Inventargegenständen, sowie mit den entsprechenden Reservematerialien auszurüsten.

Hinsichtlich der Art und des Ausmasses dieser Inventargegenstände und Reservematerialien bleibt, unbeschadet der hierüber im Bau- und Betriebsvertrage zu treffenden Bestimmungen, die Entscheidung des k. k. Eisenbahnministeriums vorbehalten.

12. Fahrbetriebsmittel.

Die Beistellung der erforderlichen Fahrbetriebsmittel (Locomotiven, Personenwagen, Dienstwagen, Lastwagen) erfolgt durch die betriebführende Bahnverwaltung in Gemässheit der im bezüglichen Betriebsvertrage festzustellenden Bedingungen.

Für die Anschaffung von Fahrbetriebsmitteln ist aus dem Baucapitale ein Betrag von 76.000 fl. zu widmen.

Die Belastung einer Locomotivachse darf in voll ausgerüstetem Zustande 12·5 t nicht überschreiten.

Die Locomotiven erhalten beiderseits anmontirte Schneepflugscharen und in beiden Richtungen Anschlüsse für die Dampfheizung und die durchgehende Bremsvorrichtung.

Die Personen- und Dienstwagen sind für Dampfheizung einzurichten und mit durchgehenden Bremsen, sowie mit Spindelbremsen zu versehen.

Sämmtliche Lastwagen sind mit den Rohrleitungen für die Dampfheizung und für die durchgehenden Bremsen zu versehen.

Ausserdem erhalten mindestens 30 Percent aller Lastwagen Bremsvorrichtungen, welche vom Wagen aus bethätigt werden können, und sind letztere mit gedeckten und geschlossenen Bremssitzen auszuführen.

Die Pläne für sämmtliche neu anzuschaffenden Fahrbetriebsmittel unterliegen der Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums, und ist bei deren Verfassung den Bestimmungen der Verordnungen des k. k. Handelsministeriums vom 1. Februar 1887, Z. 2840 („Centralblatt für Eisenbahnen und Dampfschiffahrt“ Nr. 15 ex 1887), und vom 1. August 1892, Z. 32,904 („Verordnungsblatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt“ Nr. 87 ex 1892), Rechnung zu tragen.

Die Vorlage der schematischen, mit den erforderlichen Angaben versehenen Skizzen der Fahrbetriebsmittel hat vor jener der Projectspläne für den Oberbau der Bahn zu erfolgen.

13. Berücksichtigung inländischer Werke.

Alle Baumaterialien, ferner die Schienen und sonstigen Bahnbestandtheile, sowie sämmtliche Fahrbetriebsmittel und Ausrüstungsgegenstände sind ausschliesslich aus inländischen Werken oder Fabriken zu beschaffen.

Bei der Vergebung von Fahrbetriebsmitteln und Ausrüstungsgegenständen ist insbesondere auch darauf Bedacht zu nehmen, dass die einzelnen zur Verwendung gelangenden Materialien oder Bestandtheile inländischen Bezugsquellen entstammen.

Eine Ausnahme von diesen Bestimmungen kann von Seiten des k. k. Eisenbahnministeriums insofern zugestanden werden, als nachgewiesen werden sollte, dass inländische Werke oder Fabriken nicht in der Lage wären, die bezüglichen Lieferungen unter den gleichen Bedingungen hinsichtlich des Preises, der Qualität und der Lieferzeit, wie diese von ausländischen Werken oder Fabriken angeboten werden, zu bewerkstelligen.

14. Wahrung der Interessen der Sicherheit des Eisenbahnbestandes bei der Anlage, Erhaltung, Benützung und Auflassung von Teichen.

Die Concessionäre haben diesfalls den Bestimmungen des Erlasses des k. k. Handelsministeriums vom 23. Mai 1894, Z. 13.130 („Verordnungs-Blatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt" Nr. 138 ex 1894), zu entsprechen.

15. Behandlung von archäologischen und kunsthistorischen Fundgegenständen.

Archäologische und kunsthistorische Funde, welche bei den Bauarbeiten gemacht werden sollten, sind sofort der k. k. Centralcommission für Erforschung und Erhaltung der Kunst- und historischen Denkmale in Wien anzuzeigen.

Die Concessionäre haben diesfalls den Bestimmungen der Erlässe des k. k. Handelsministeriums vom 6. Mai 1889, Z. 18.032, und vom 7. September 1894, Z. 48.166 („Verordnungsblatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt" Nr. 60 ex 1889, bezw. Nr. 128 ex 1894), zu entsprechen und den Anordnungen der genannten k. k. Centralcommission gewissenhaft Folge zu leisten.

16. Eventuelle Einbeziehung der Localbahn in eine Durchzugslinie.

Die Concessionäre verpflichten sich, falls die Bahn in der Folge entweder bezüglich einzelner Theilstrecken oder in ihrer ganzen Länge durch eine Fortsetzung derselben oder durch Anschluss fremder Bahnen in den Trassenzug einer Durchzugslinie einbezogen werden sollte, alle jene Aenderungen und Ergänzungen an der Bahn, sowohl in der freien Strecke, als auch in den Stationen, ferner, wenn erforderlich, bei den Betriebseinrichtungen und dem Fahrparke auszuführen, welche Seitens des k. k. Eisenbahnministeriums aus diesem Anlasse etwa angeordnet werden sollten.

Betreffs Bedeckung der diesbezüglichen Kosten wird seinerzeit eine besondere Vereinbarung mit der k. k. Staatsverwaltung zu treffen sein.

II. Betrieb.

1. Personen- und Gütertarife.

Die Tarife für den Personen- und Gütertransport, die Waarenclassification und alle auf den Frachtentransport bezüglichen Nebenbestimmungen unterliegen der Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums, wobei einerseits auf die öffentlichen Rücksichten, andererseits auf eine ausreichende Rentabilität des Bahnunternehmens Bedacht genommen werden soll.

Der die gemeinsamen Bestimmungen für den Transport von Eil- und Frachtgütern, sowie von lebenden Thieren, Fahrzeugen und Leichen enthaltende Tariftheil I der österreichisch-ungarischen Eisenbahnen wird über Verlangen des k. k. Eisenbahnministeriums auch auf die gegenwärtig concessionirte Localbahn Anwendung zu finden haben. Auch werden die Concessionäre sich den Anordnungen wegen des Beitrittes zu einem eventuell zu erstellenden Tariftheile I für den Personenverkehr zu fügen haben.

Die einzuhebenden Fahr- und Frachtpreise und sonstigen Gebühren dürfen nur in der jeweiligen gesetzlichen Landeswährung ohne Agiozuschlag berechnet werden.

Sobald die Bahn in zwei auf einander folgenden Betriebsjahren ein Reinerträgniss von mindestens sechs Percent des Anlagecapitals geliefert hat, kann das k. k. Eisenbahnministerium eine verhältnissmässige Herabsetzung der bis dahin in Kraft gestandenen Tarifsätze anordnen.

Dem k. k. Eisenbahnministerium bleibt ferner vorbehalten, im geeigneten Zeitpunkte die im Interesse der österreichischen Mühlenindustrie etwa gebotenen Verfügungen hinsichtlich der tarifarischen Behandlung von Getreide und Mehl zu treffen.

2. Nothstandstarife.

In Fällen eines Nothstandes und aussergewöhnlicher Theuerung von Lebensmitteln für Menschen und Nutzthiere in den im Reichsrathe vertretenen Königreichen und Ländern ist der Eisenbahnminister berechtigt, nach Erforderniss die einschlägigen Frachtpreise herabzumindern.

3. Leistungen für die Postanstalt.

Die Concessionäre sind verpflichtet, die Post und die Postbediensteten mit allen fahrplanmässigen Personen- und gemischten Zügen zu befördern.

Für diese, sowie für sonstige Leistungen zu Zwecken der Postanstalt können die Concessionäre ein angemessenes, im Wege der Vereinbarung festzustellendes Entgelt in Anspruch nehmen.

Die Feststellung der Fahrpläne der zur Postbeförderung benützten Züge hat nach den jeweilig bestehenden Vorschriften mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde zu erfolgen.

Sollten für die Ausübung des Postdienstes in den Stationen besondere Localitäten erforderlich werden, so wird eine besondere Vereinbarung bezüglich der in Form eines Miethzinses zu leistenden Entschädigung für die Benützung dieser von den Concessionären beizustellenden Räumlichkeiten zu treffen sein.

Die innere Einrichtung, Reinigung, Beleuchtung und Beheizung dieser Räumlichkeiten obliegt der Postverwaltung.

Correspondenzen, welche in Beziehung auf die Verwaltung der Eisenbahn zwischen der Direction oder dem Vorstande der Eisenbahnunternehmung und ihren untergeordneten Organen oder von diesen unter einander geführt werden, dürfen durch die Bediensteten der Bahnanstalt befördert werden.

4. Leistungen für die Staatstelegraphenanstalt.

Die Concessionäre übernehmen die Verpflichtung, die für den Bahnbetrieb und die Signalisirung erforderlichen Telegraphenleitungen auf eigene Kosten entweder nach Anordnung oder durch Vermittlung der Staatstelegraphenanstalt herzustellen, einzurichten und zu erhalten, und diese Telegraphenleitungen gegen eine zu vereinbarende billige Entschädigung auch für Staats- und Privatcorrespondenz verwenden zu lassen.

Der Staatsverwaltung steht es frei, selbstständige Leitungen auf dem von den Concessionären eingelösten oder sonst für Bahnzwecke benützten Grund und Boden ohne jede Vergütung oder Entschädigung anzulegen und im Falle der Anlegung einer selbstständigen Bahnbetriebsleitung diese Drähte der Staatstelegraphen an den Stützpunkten dieser Leitung anzubringen.

Zur Beaufsichtigung und Instandhaltung solcher Staatslinien, insoweit diese letztere nicht besondere Fachkenntnisse erfordert, haben die Concessionäre durch das Bahnpersonal unentgeltlich mitzuwirken.

Die Concessionäre sind ferner verpflichtet, auf der concessionirten Bahn die Materialien und Requisiten der Staatstelegraphenanstalt nach den für Militärtransporte giltigen Tarifsätzen zu befördern, in den Stationen unentgeltlich zu lagern und zu verwahren.

Die Concessionäre sind schliesslich verpflichtet, sich bezüglich der concessionirten Bahn auch der in Aussicht genommenen, im Verordnungswege durchzuführenden Regelung der Beziehungen der Staatstelegraphenanstalt zu den Localbahnen zu unterwerfen.

5. Unentgeltliche Beförderung von Staatsbediensteten bei Dienstreisen.

Staatsbeamte, Angestellte und Diener, welche im Auftrage der die Aufsicht über die Verwaltung und den Betrieb der Eisenbahnen führenden Behörden oder zur Wahrung der Interessen des Staates in Folge der Concession oder aus Gefällsrücksichten die Eisenbahn benützen und sich mit den vom k. k. Eisenbahnministerium zum Zwecke ihrer Legitimation auszustellenden amtlichen Certificaten ausweisen, müssen sammt ihrem Reisegepäcke unentgeltlich befördert werden.

6. Beförderung der Civilwachkörper.

Für die Beförderung der Civilwachkörper (Sicherheitswache, Finanzwache etc.) haben die für Militärtransporte geltenden ermässigten Tarifsätze analoge Anwendung zu finden.

7. Beförderung von Schüblingen und Sträflingen.

Schüblinge, Sträflinge und sonstige auf öffentliche Kosten zwangsweise zur Beförderung gelangende Personen, sowie deren Escorte, letztere auch auf der Rückfahrt, sind zu der hiefür jeweilig bei den k. k. Staatsbahnen geltenden ermässigten Fahrgebühr zu befördern.

Für derlei Transporte, welche stets in abgesonderten Coupés untergebracht werden müssen, sind mit den competenten Behörden bestimmte Tage und Züge zu vereinbaren.

8. Sendungen für Zwecke der Staats-Pferdezuchtanstalten.

Die für Zwecke der Staats-Pferdezuchtanstalten veranlassten Sendungen und deren Begleitung geniessen, insoweit hiefür nicht besondere Begünstigungen festgesetzt sind, die für Militärtransporte geltenden ermässigten Tarifsätze.

9. Gesetzliche Regelung der Tarife und öffentlichen Leistungen.

Die Regelung der Personen- nnd Frachtentarife (Z. 1 und 2), sowie der Leistungen für öffentliche Zwecke (Z. 3 bis 8) bleibt der Gesetzgebung jederzeit vorbehalten. Einer solchen Regelung haben die Concessionäre sich zu unterwerfen.

Wien, am 13. Mai 1896.

Der k. k. Eisenbahnminister:

Guttenberg m. p.

Erlass des k. k. Eisenbahnministers vom 2. Juni 1896, Z. 232/II, an die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen als derzeit geschäftsführende Verwaltung in der Eisenbahn-Directoren-Conferenz, betreffend Tarifregulirungen.

Der Staatseisenbahnrath hat in der Sitzung vom 20. Mai d. J. den nachstehenden Beschluss gefasst:

„Das k. k. Eisenbahnministerium wolle veranlassen, dass bei allen Gütertarifen im Localverkehre und, soweit es thunlich ist, auch im Wechsel- und Verbandsverkehre der Grundsatz zum Ausdrucke gelange, dass der für weiter gelegene Stationen erstellte Tarif, insoweit derselbe billiger ist, als der von Bahn zu Bahn combinirte Tarif, auch für vorgelegene Stationen angewendet werde."

Angesichts des Umstandes, dass der in diesem Beschlusse zum Ausdrucke gebrachte Grundsatz bei den k. k. Oesterr. Staatsbahnen im Punkte 6 der „besonderen Bestimmungen" im ersten Anhange zum Hefte 1 des Localgütertarifes, Theil II, bereits zur Durchführung gelangt ist, eine einheitliche Anerkennung desselben Seitens sämmtlicher Bahnverwaltungen bisher jedoch nicht erfolgte, wird die k. k. General-Direction unter Bezugnahme auf die mit Handelsministerial-Erlass vom 31. März 1886, Z. 1428 (C.-Bl. Nr. 41 ex 1886), gegebenen analogen Directiven für die Erstellung von Verbandstarifen eingeladen, diesen Gegenstand in der Eisenbahn-Directoren-Conferenz zur Berathung zu bringen und dahin zu wirken, dass dem in Rede stehenden Wunsche des Staatseisenbahnrathes thunlichst entsprochen werde.

Wien, am 2. Juni 1896.

Der k. k. Eisenbahnminister:
Guttenberg m. p.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für die auf österreichischem Staatsgebiete gelegene Theilstrecke einer Localbahn vom Bahnhofe Rumburg über Seifhennersdorf zum Bahnhofe Alt-Warnsdorf.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem Josef Lindner, Inhaber des Sparteriewaaren-Exportgeschäftes in Alt-Ehrenberg, und Consorten die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für die auf österreichischem Staatsgebiete gelegene Theilstrecke einer normalspurigen Localbahn vom Bahnhofe Rumburg über Seifhennersdorf zum Bahnhofe Alt-Warnsdorf im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Wien, am 24. April 1896. Z. 3707/I.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von Suczawa bis zur österreichisch-rumänischen Landesgrenze.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat der Stadtgemeinde Suczawa die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von der Station Suczawa-Stadt der im Baue befindlichen Localbahn Itzkany-Suczawa über Areni-Tatarasch, Bossancze und Bunestie bis zur österreichisch-rumänischen Landesgrenze im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Wien, am 3. Juni 1896. Z. 3700/I.

Aus den Entscheidungen des Verwaltungs-Gerichtshofes.

Die auf einer Eisenbahnstrecke verwendeten Schneeschaufler sind an sich als beim Eisenbahnbetriebe beschäftigte krankenversicherungspflichtige Personen anzusehen und als solche Mitglieder der betreffenden Bezirkskrankencasse; es wäre denn, dass die Schneeschauflung durch selbstständige Unternehmer auf deren eigene Rechnung mit Personen besorgt würde, welche zu ihnen selbst im Arbeitsverhältnisse stehen.

Der k. k. Verwaltungs-Gerichtshof hat über die Beschwerde der Krankencasse für die Bediensteten der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn gegen die Entscheidung des k. k. Handelsministeriums vom 23. April 1895, Z. 16.415, betreffend die Krankenversicherung der auf der Localbahn Deutschbrod - Humpoletz beschäftigten Schneeschaufler, zu Recht erkannt:

Die Beschwerde wird als unbegründet abgewiesen.

Entscheidungsgründe:

Mit der angefochtenen Entscheidung wurde erkannt, dass die auf der von der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn betriebenen Localbahnstrecke Deutschbrod—Humpoletz beschäftigten Schneeschaufler krankenversicherungspflichtig und, als im Dienste der Bahngesellschaft stehend, verpflichtet seien, der Krankencasse für die Bediensteten der priv. Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn als Mitglieder beizutreten, bezw., dass diese Krankencasse verpflichtet sei, die gedachten Schneeschaufler als Cassenmitglieder aufzunehmen.

Die Beschwerde bestreitet, dass die Schneeschaufler im Betriebe der Bahngesellschaft beschäftigt seien, indem dieselben nicht in einem directen Dienstverhältnisse zur Bahngesellschaft stehen, sondern durch Accordanten als selbstständige Unternehmer aufgenommen werden, und leitet daraus ab, dass die Schneeschaufler gemäss § 46 des Krankenversicherungs-Gesetzes vom 30. März 1888, R.-G.-Bl. Nr. 33, und § 2 des Cassenstatutes nicht als Mitglieder der beschwerdeführenden Krankencasse aufzunehmen seien.

Der Verwaltungs-Gerichtshof vermochte diese Einwendung nicht als zutreffend zu erachten.

Das Krankencassenstatut für die Bediensteten der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn wurde auf Grund der Gesetze vom

30. März 1888, R.-G.-Bl. Nr. 33, und vom 4. April 1889, R.-G.-Bl. Nr. 39, errichtet und mit General-Inspections-Erlass vom 16. April 1889, Z. 5108, genehmigt. Diese Krankencasse gilt daher gemäss § 52 Krankenversicherungs-Gesetzes als Betriebs-Krankencasse im Sinne der Bestimmungen des III. Abschnittes dieses Gesetzes.

Gemäss § 46 leg. cit. sind Mitglieder einer Betriebs-Krankencasse die in dem Betriebe, für welchen dieselbe errichtet ist, beschäftigten versicherungspflichtigen Personen, welche nicht bei einer der im § 11, Z. 6, bezeichneten Cassen in der in dem Krankenversicherungs-Gesetze vorgeschriebenen Art und Höhe gegen Krankheit versichert sind. Dass letzteres der Fall wäre, wird im vorliegenden Falle nicht behauptet; es ist daher nur zu untersuchen, ob die erwähnten Schneeschaufler als in dem Betriebe der Bahn beschäftigte versicherungspflichtige Personen anzusehen seien. Diese Frage ist zu bejahen. Denn gemäss § 1, Abs. 2 Krankenversicherungs-Gesetzes sind alle beim Eisenbahnbetriebe, und zwar im Hinblicke auf § 37, Abs. 2 Krankenversicherungs-Gesetzes ohne Unterschied, ob dauernd oder nur vorübergehend beschäftigten Arbeiter krankenversicherungspflichtig.

Dass die zur Herstellung der Eisenbahnstrecke in betriebsfähigen Zustand und zur Wegschaffung der Betriebshindernisse unternommenen Arbeiten, also auch das Ausschaufeln des Schnees, Beschäftigungen beim Eisenbahnbetriebe seien, kann füglich nicht in Zweifel gezogen werden. Hienach sind die auf einer Eisenbahnstrecke verwendeten Schneeschaufler an sich als beim Eisenbahnbetriebe beschäftigte krankenversicherungspflichtige Personen anzusehen und als solche Mitglieder der betreffenden Betriebs-Krankencasse. Eine Ausnahme würde nur dann bestehen, wenn die Schneeschauflung durch selbstständige Unternehmer auf ihre eigene Rechnung mit Personen besorgt würde, welche zu ihnen selbst im Arbeitsverhältnisse stehen.

Nur in diesem Sinne kann die Bestimmung des § 2 des Krankencassenstatuts, welche den Kreis der in die Versicherung bei der Betriebs-Krankencasse einzubeziehenden Personen nicht enger, als durch die Bestimmungen der §§ 1 und 46 Krankenversicherungs-Gesetzes normirt ist, ziehen konnte, verstanden werden, wenn die Verpflichtung, der Krankencasse beizutreten, unter Z. 3 für alle im Arbeitsverhältnisse beschäftigten Personen ausgesprochen, im Eingange des Paragraphen aber auf jene Personen eingeschränkt wird, welche im directen Dienstverhältnisse zur Bahn stehen, „also nicht durch Unternehmer auf deren Rechnung beschäftigt sind“.

In dem vorliegenden Falle können nun aber die sogenannten Accordanten, welche die Schneeschaufler aufnehmen, keineswegs als selbstständige Unternehmer angesehen werden. Denn sie tragen keinerlei wirthschaftliches Risico, sie haben lediglich die Durchführung der Arbeiten zu beaufsichtigen, und diese erfolgt auf Rechnung der Bahn. Die sogenannten Accordanten sind daher Mittelspersonen der Bahnverwaltung, welche für diese die betreffenden Arbeiten zu besorgen haben. Die von ihnen aufgenommenen Arbeiter stehen nicht im Arbeitsverhältnisse zu ihnen, sondern zur Bahnverwaltung, als deren Organe die Accordanten handeln. Es wäre demnach auch ganz ohne Belang, wenn es richtig wäre, dass — wie die Beschwerde behauptet — die Schneeschaufler von den Accordanten ausgelohnt werden. Durch die von der k. k. General-Inspection der österr. Eisenbahnen gepflogenen Erhebungen ist aber überdies festgestellt, dass die Auszahlung durch die gesellschaftlichen Cassiere im Beisein der als Accordanten fungirenden Vorarbeiter erfolgt, und dass diese letzteren hiefür einen um 30 kr. erhöhten Taglohn erhalten, somit einen Unternehmergewinn aus ihrer Thätigkeit nicht erzielen.

Aus alledem geht hervor, dass den sogenannten Accordanten die wesentlichen Kriterien der Unternehmereigenschaft fehlen, und dass demnach thatsächlich die in Rede stehenden Schneeschaufler als beim Eisenbahnbetriebe beschäftigte Personen zu bezeichnen und der beschwerdeführenden Krankencasse beizutreten verpflichtet sind. —

Die Beschwerde war daher als unbegründet abzuweisen.

Erkenntniss vom 20. März 1896, Z. 1791 (cf. E.-M.-Act 5400/I).

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Oesterr. Nordwestbahn und Süd-norddeutsche Verbindungsbahn. (Typen von Wasserstationskesseln verstärkter Leistung.) Das Project für Typen von Wasserstationskesseln verstärkter Leistung, und zwar: Type Ia für grössere Wasserstationen und Heizhauswerkstätten und Type IIa für mittlere Wasserstationen, wurde zur Ausführung genehmigt. [20. Mai, E.-M.-Z. 4120/I.]

Oesterr. Nordwestbahn. (Linie Wien—Tetschen: Auflassung von Durchlässen nächst Stockerau.) Die in Folge der durchgeführten Canalisirung des rechts der Bahn gelegenen Terrains entbehrlich gewordenen Durchlässe in Kilometer 25·9, 26·0, 26·0/1 und 26·0/4 werden im Einvernehmen mit der Stadtgemeinde Stockerau und der Donau-Regulirungs-Commission aufgelassen. [15. Mai, Z. 3968/I.]

— (Herstellung eines Getreidemagazins in Gastorf durch Leopold Braun.) In der Station Gastorf wird durch die Firma Leopold Braun ein Getreidemagazin hergestellt. [25. Mai, E.-M.-Z. 5021/I.]

— (Bauliche Herstellungen in Wlkanetsch.) Dem Projecte für die Herstellung eines Anbaues an das Aufnahmsgebäude und Errichtung eines Nebengebäudes in der Station Wlkanetsch wurde der Bauconsens ertheilt. [15. Mai, E.-M.-Z. 4742/I.]

— (Errichtung eines Wächterhauses in der Station Gross-Wossek.) Dem Projecte für die Errichtung eines einstöckigen Wächterhauses für zwei Wohnparteien in der Station Gross-Wossek an Stelle des in Folge Errichtung einer neuen Drehscheibe zu demolirenden ebenerdigen doppelten Wächterhauses wurde der Bauconsens ertheilt. [14. April, E.-M.-Z. 5023/I.]

— (Strecke Nimburg—Jungbunzlau: Eisenconstruction des Durchlasses in km 19·139 der Strecke Wlkawa—Dobrowitz.) Das Project für die Eisenconstruction des offenen Durchlasses über den Doubravkabach in km 19·139 der Strecke Wlkawa—Dobrowitz wurde genehmigt. [12. Mai, E.-M.-Z. 3969/I.]

— (Linie Prag—Mittelwalde: Sicherungsanlage in Libňowes.) In der Station Libňowes wird die Sicherungsanlage ergänzt und das zweite Geleise in dieselbe einbezogen. [12. Mai, Z. 3675/I.]

— (Linie Chlumetz—Parschnitz: Anbau an das Wächterhaus in Obora.) In der Abzweigstelle Obora wird an das Wächterhaus Nr. 29 eine Wohnung für den Expedienten angebaut und ein Nebengebäude hergestellt. [25. Mai, Z. 5024/I.]

Süd-norddeutsche Verbindungsbahn. (Linie Josefstadt—Seidenberg: Ausrüstung mit Schienencontacten.) Das Project für die anlässlich der Ausgestaltung der Haltestelle Sichrov in eine Kreuzungsstation nothwendig gewordene Trennung der bestehenden Zugsgeschwindigkeits-Controlleitung, sowie die Ausrüstung der Strecke Reichenau—Langenbruck mit Schienencontacten bei gleichzeitiger Einschaltung einer

neuen Registriruhr in der Station Sichrow und Uebertragung der bestehenden Registriruhr von der Station Liebenau nach der Station Reichenau i. B. wurde zur Ausführung genehmigt. [20. Mai, Z. 4218/I.]

Reichenberg - Gablonz - Tannwalder Eisenbahn. (Erweiterung der Station Maffersdorf.) Das von der Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn vorgelegte Project für die Erweiterung der Station Maffersdorf wurde genehmigt und an die k. k. Statthalterei in Prag zur Durchführung der politischen Begehung und Enteignungsverhandlung mit der Ermächtigung übermittelt, bei anstandslosem Commissionsergebnisse den Bauconsens im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums zu ertheilen. [E.-M.-Z. 4751.]

— (Wegabsperrung in km 20·2/3.) Auf Grund des anstandslosen Ergebnisses der am 14. April durchgeführten Localverhandlung, betreffend die Abschrankung des Wiesenthal-Grunder Gemeindeweges in km 20·2/3 der Linie Reichenberg—Gablonz—Tannwald, wurde Seitens der k. k. Statthalterei in Prag im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums der Bauconsens ertheilt. [E.-M.-Z. 5076.]

Localbahn Deutschbrod-Humpoletz. (Schneeschutzanlagen: Bauconsens.) Auf Grund des anstandslosen Ergebnisses der am 15. und 16. April durchgeführten politischen Begehung und Enteignungsverhandlung rücksichtlich des Projectes für die Anlage von Schneeschutzvorrichtungen längs der Localbahn Deutschbrod-Humpoletz wurde Seitens der k. k. Statthalterei in Prag im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums der Bauconsens ertheilt. [E.-M.-Z. 5282.]

Localbahn Časlau-Zawratetz/Močowitz. (Bauherstellung und Geleiseänderung.) Die von der Oesterr. Nordwestbahn vorgelegten Projecte für die Verlängerung des Stockgeleises und die Herstellung eines Verladeplatzes in der Station Močowitz, dann für die Einbindung des Geleises I in der Station Zawratetz-Třemošnitz in das Geleise II wurden zur Ausführung genehmigt. [E.-M.-Z. 3443.]

Bukowinaer Landesbahnen. (Bauherstellungen.) Die von der Bauunternehmung Gross & Comp. vorgelegten Projecte für die Ausführung der Aufnahmsgebäude in den Stationen Kisseleu, Wiżnitz und Sereth und für die Verladerampe und die Viehhofanlage der Station Tereblestie der Bukowinaer Landesbahnen wurden gutgeheissen und an die k. k. Landesregierung in Czernowitz mit der Ermächtigung übermittelt, bei anstandslosem Prüfungsbefunde den Bauconsens im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums zu ertheilen. [E.-M.-E. 3923.]

Localbahnen Radautz - Karlsberg, Karlsberg - Frassin und Karlsberg-Putna. (Anordnung der Trassenrevision und politischen Begehung.) Die k. k. Landesregierung in Czernowitz hat hinsichtlich der von der Bauunternehmung Gross & Comp. vorgelegten Projecte für die Localbahnenlinien Radautz—Karlsberg, Karlsberg—Frassin und Karlsberg—Putna, und zwar:

I. bezüglich der Linie Radautz—Karlsberg, und zwar sowohl hinsichtlich des Detailprojectes der Gesammtstrecke als auch bezüglich der Variantenstudie Neu-Prädit die politische Begehung in Verbindung mit der Enteignungsverhandlung und der Feststellung der feuersicheren Herstellungen;

II. hinsichtlich der Linie Karlsberg—Frassin die Trassenrevision in Verbindung mit Erörterung der Stationsfragen, sowie die politische Begehung im Zusammenhange mit der Enteignungsverhandlung und der Feststellung der feuersicheren Herstellungen;

III. bezüglich der Linie Kalsberg—Putna die Trassenrevision in Verbindung mit der Erörterung der Stationsfragen, sowie die politische Begehung im Zusammenhange mit der Enteignungsverhandlung und der Feststellung der feuersicheren Herstellungen

auf den 22. Juni anberaumt.

Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Landesregierungsrath Joh. Fekete de Bélafalva betraut. [E.-M.-Z. 5525.]

Nachrichten aus Ungarn.

Eisenbahnprojecte. (Ertheilung von Vorconcessionen.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat den Nachbenannten die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten im Sinne der bestehenden Normen für nachfolgend bezeichnete Eisenbahnlinien ertheilt:

1. Mit Erlass vom 28. April 1896, Z. 22.186, der Beocsiner Cementfabrik „Union" (Firma Redlich, Ohrenstein & Spitzer in Budapest) im Comitate Mitrovicz (Slavonien) für eine von der Station Pétervárad (Peterwardein) der Hauptlinie Budapest—Pétervárad—Zimony (Semlin)—Belgrad der kgl. Ungar. Staatsbahnen abzweigende, längs der Donau (rechte Uferseite) über die Gemarkung der Gemeinde Kamenicza bis zur Beocsiner Cementfabrik und weiterhin bis Cserevicz führende normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.
2. Mit Erlass vom 28. April 1896, Z. 20.180, dem Bauunternehmer Leopold Frank in Ujvidék (Neusatz) für eine von einem geeigneten Punkte nächst Kamenicza der in 1. projectirten Localbahn Pétervárad-Beocsin-Cserevicz abzweigende, einerseits im Kamenarskithale über die Gemarkung der Gemeinde Lednicze, andererseits im Novoselskithale bis zu den Kohlenrevieren nächst Lednicze und von dort aus bis zu den Ledniczer Steinbrüchen führende normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.
3. Mit Erlass vom 10. Mai 1896, Z. 30.659, dem Budapester Einwohner Emerich Schweiger für eine in Fortsetzung der Localbahn Budapest-Czinkota von deren Endstation Czinkota aus bis Csömör und von dort aus zu den Weingartenanlagen nächst Csömör führende normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.

Projectirter Bau einer Bahn auf die Meeraugspitze im Tátragebirge. (Concessionswerbung.) Interessenten des Tátragebietes im Vereine mit dem Ingenieur Josef Pfriem der Kaschau-Oderberger Eisenbahn haben den Beschluss gefasst, eine Zahnradbahn, eventuell mit elektrischem Betriebe, bis zur sogenannten Meeraugspitze zu erbauen, als deren Endstation, nach Berührung des Sees, der Hunfalvysattel des Tátragebirgsstockes in Aussicht genommen ist, woselbst auch ein grosses Hotel im Stile der Südbahnhotels erbaut werden wird.

Projectirte Eisenbahn mit elektrischem Betriebe von Budapest nach Fiume. (Ausführungsbeschluss und Trasse.) Ein Consortium von schweizerischen Finanzinstituten, welchem auch die Genfer Elektricitäts-Actiengesellschaft angehört, hat, wie aus Budapest berichtet wird, die vom Budapester Universitätsprofessor Michael Herczegh projectirte Eisenbahn mit elektrischem Betriebe Budapest-Fiume auszuführen beschlossen. Die Trasse der Bahn ist von Budapest aus über Székesfehérvár (Stuhlweissenburg), Veszprém, Balaton-Füred, Kesztely, Csáktornya, Varasd, Zágráb bis Fiume in Aussicht genommen. Das Consortium beabsichtigt, vorerst die Strecke Budapest—Székesfehérvár—Balaton-Füred, nach deren Ausbau, und zwar längs dem Plattensee, die Strecke Balaton-Füred—Kesztely—Csáktornya und schliesslich die Endstrecke Csáktornya—Varasd—Zágráb—Fiume auszuführen und die Bauführung der Genfer Elektricitäts-Gesellschaft zu übertragen.

Localbahn Karczag—Tisza-Füred. (Eröffnung des Betriebes.) Am 1. Juni wurde die Localbahn Karczag—Tisza-Füred (vergl. Concessionsurkunde Vrdgs.-Bl. Nr. 111 ex 1895) nach vorausgegangener technisch-polizeilicher Begehung mit den für den Gesammtverkehr eingerichteten Stationen Kun-Madaras, Tisza-Szent Imre und Tisza-Szöllös, dem Halte- und Lagerplatz Karczag-Vasártár für Personen-, Gepäcks- und Güterverkehr in Wagenladungen und Transport lebender Thiere, schliesslich der vorläufig nur für den Personen- und Gepäcksverkehr eingerichteten Haltestelle Tatár-Ülés dem öffentlichen Verkehre übergeben. Die genannte Linie zweigt von der Station Karczag (zwischen Kis-Ujszállás und Püspök-Ladány) der Hauptlinie Budapest—Nagyvárad (Grosswardein)—Brassó (Kronstadt)—Predeal der kgl. Ungar. Staatsbahnen ab und verbindet diese in radialer Richtung mit der in deren Betriebe stehenden Linie Debreczen—Tisza-Füred—Füzes-Abony. Deren Verwaltung wurde der Arader Betriebsdirection übertragen.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. (Einführung eines Wechselverkehres im Anschlusse an die Schiffe der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft und an jene der Ungarischen Fluss- und Seeschiffahrt-Actiengesellschaft.) Die Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen verlautbart, dass vom 1. Juni angefangen unter Benützung der zwischen Belgrad, bezw. Báziás und Orsova, sowie umgekehrt verkehrenden Dampfschiffe der Ungarischen Fluss- und Seeschiffahrt-Actiengesellschaft, sowie der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft von allen Stationen der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen, welche von Belgrad, bezw Zimony, Báziás oder Orsova über die VI. Zone fallen, über Belgrad-Orsova, bezw. Báziás-Orsova, sowie vice versa nach den Endstationen der betreffenden Schiffslinien, sowie darüber hinaus nach allen Stationen der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen combinirte ermässigte Eisenbahn- und

Schiffsbillets ausgegeben werden. Diese combinirten Eisenbahn- und Schiffsbillets sind zehn Tage giltig, innerhalb welcher Zeit die Reise nach Zimony, Báziás und Orsova ohne jede Formalität und ausserdem auf jeder einzelnen Eisenbahnstrecke einmal unterbrochen werden kann; in letzterem Falle muss jedoch die Fahrkarte behufs Vidimirung dem betreffenden Stationsvorstand vorgezeigt werden. Kinder geniessen keine Begünstigung. Die combinirten Fahrkarten gelangen nur in der Zeit der offenen Schiffahrt nach Wahl mit den Schiffen der Ungarischen Fluss- und Seeschiffahrt-Actiengesellschaft oder der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft zur Ausgabe. Wenn jedoch die Verbindungsschiffe Drenkova-Orsova der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft wegen niedrigen Wasserstandes nicht verkehren und die Reisenden auf dem Landwege mit Wagen der Gesellschaft befördert werden, so sind bei dem Schiffscontrolor in Drenkova besondere Fahrkarten für die Wagen zu lösen. Abgefertigtes Gepäck, sowie Handgepäck wird jedoch auf dem Landwege ohne Nachzahlung befördert. Die Schiffe der Ungarischen Fluss- und Seeschiffahrt-Actiengesellschaft verkehren bei niederem Wasserstande überhaupt nicht.

— (Beschränkung der Fahrgeschwindigkeit von Luxuszügen auf der Strecke Budapest—Predeal.) Die Direction der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen verlautbart, dass fernerhin die Luxuszüge Nr. 601 und 602 auf der Strecke Budapest—Nagyvárad (Grosswardein)—Brassó (Kronstadt)—Predeal mit derselben Geschwindigkeit und nach derselben Fahrordnung verkehren wie die gewöhnlichen Schnellzüge, daher die bisherigen Zuschlagsgebühren fernerhin nicht mehr eingehoben werden.

Ausland.

Deutsches Reich. (Eröffnung von Bahnstrecken im Monate Februar.) Im Deutschen Reiche wurden im Laufe des Monates Februar folgende Bahnstrecken eröffnet:

a) In Preussen: Am 15. Februar die 9·77 km lange Strecke Schönau a. K.—Ober-Kauffung im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Breslau mit den Haltepunkten Alt-Schönau (1·54 km) und Nieder-Kauffung (6·91 km), sowie mit dem Bahnhofe Ober-Kauffung (9·77 km) für den öffentlichen Verkehr; die Haltepunkte dienen dem Personenverkehre, während der Bahnhof Ober-Kauffung Abfertigungsbefugnisse für Personen, Reisegepäck, Leichen, lebende Thiere, Fahrzeuge, Stück- und Wagenladungsgüter — mit Ausschluss von Sprengstoffen — besitzt; die Strecke Schönau a. Katzbach—Ober-Kauffung gehört mit den an derselben gelegenen Verkehrsstellen zur Betriebsinspection Liegnitz I, Maschineninspection Görlitz. Werkstätteninspection Lauban und Verkehrsinspection Breslau II; ferner am 14. Februar die 16·435 km länge Nebenbahn Ostrowo—Skalmierzyce mit den Stationen Ostrowo (Anschluss an die kgl. Preuss. Staatsbahnen), Czekanow, Ociaz, Sliwniki und Skalmierzyce für den Gesammtverkehr; Eigenthümer dieser Nebenbahn ist der Kreis Ostrowo; der Betrieb wird von der Firma Lenz & Cie. in Stettin geführt, welche eine Betriebsabtheilung in Breslau eingerichtet hat.

b) In Baden: Am 15. Februar die 7·54 km lange Localbahn Müllheim-Badenweiler, welche in Müllheim Anschluss an die grossherzogl Badischen Staatseisenbahnen besitzt, für den öffentlichen Verkehr.

— (Eröffnung von Stationen und Haltestellen im Monate Februar.) Im Deutschen Reiche, und zwar in Preussen, wurden im Laufe des Monates Februar folgende Stationen und Haltestellen eröffnet:

Am 1. Februar der Haltepunkt Loef zwischen den Stationen Cattenes und Hatzenport im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu St. Johann-Saarbrücken nebst der Gepäcksabfertigung auch für die Abfertigung von Eil- und Frachtstückgütern im Gewichte von höchstens 150 kg für das Stück; die Haltestelle Drohndorf-Mehringen im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Magdeburg für den Viehverkehr; die Abfertigung von Viehsendungen in mehrbödigen Wagen, sowie von Leichen und Fahrzeugen bleibt ausgeschlossen; die Stationen Schönefeld und Jänickendorf der Neubaustrecke Schiessplatz—Jüterbog der Militäreisenbahn für den Holzverkehr in Wagenladungen sowohl für den Militärbahn- und Staatsbahn-, als auch für den Binnenverkehr; am 5. Februar die Station Dortmunderfeld im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Essen für die Abfertigung von Frachtstückgütern der angeschlossenen Werke und Lagerplätze in Sendungen von mindestens 2000 kg; am 20. Februar der Haltepunkt Tangendorf zwischen den Stationen Brackel und Wulfsen im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Hannover für den Personen- und Gepäcksverkehr; Reisegepäck kann jedoch auf diesem Haltepunkte nur zur Nachabfertigung angenommen werden; nach dem Haltepunkte Tangendorf ist die Einschreibung von Gepäck, das gegen Lösung von Fahrkarten aufgegeben wird, nur zulässig, wenn die Reisenden sich zu dessen Annahme unmittelbar am Gepäckswagen während des Aufenthaltes der Züge in Tangendorf ausdrücklich bereit erklären; ferner die Haltestelle Schutzbach an der Strecke Betzdorf—Daaden im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Frankfurt a. M., welche bisher für den Güterverkehr in Wagenladungen eingerichtet war, auch für Eil- und Frachtstückgut.

Preussen. (Aenderung von Stationsnamen.) Die an der Bahnstrecke Neumünster—Heide gelegene Station Hanerau hat die Bezeichnung „Hademarschen" erhalten; die an der Strecke Essen Rh.—Ueckendorf-Wattenscheid gelegene Station Kray führt zur Unterscheidung von der an der Strecke Essen B.-M.—Wattenscheid gelegenen Station Kray Süd fortan die Bezeichnung „Kray Nord".

Frankreich. (Eröffnung der Localbahnstrecke Gignac—Rabieux.) Von der im Hérault-Departement gelegenen Localbahn Montpellier-Rabieux ist am 15. März die Strecke Gignac—Rabieux (10·4 km) mit den Zwischenstationen Saint André de Sangonis und Ceyras Saint Félix dem Betriebe übergeben worden.

— (Gemeinnützigkeitserklärungen von Eisenbahnprojecten.) Als gemeinnützig sind erklärt worden:

Die der Orléansbahn durch Gesetz vom 20. März 1893 unter Vorbehalt concessionirte Linie von allgemeinem Interesse von Etampes über Méréville, Sermaises, Pithiviers und Boynes nach der Linie Argent—Beaune la Rolande;

die vom Departement der oberen Loire der Stadt le Puy concessionirte und von dieser durch Vertrag vom 4. October 1895 an Pierre Farigoule weiter vergebene, für Personen- und Güterverkehr bestimmte elektrische Strassenbahn von Espaly-Saint Marcel über le Puy nach dem Dorfe Brives-Charensac nebst Anschluss in le Puy an den Bahnhof der Paris-Lyon-Mittelmeer-Bahn;

die durch Vertrag vom 25. October 1895 vom Loire-Departement der Stadt Saint Etienne concessionirten und von dieser am gleichen Tage an Grammont und Faye weiter vergebenen, für Personen- und Güterverkehr bestimmten elektrischen Strassenbahnen: 1. vom Dorianplatz nach dem Rond Point, 2. von Châteaucreux nach la Rivière mit Zweigbahn nach Bellevue, 3. vom Dorianplatz nach la Badouillère, 4. Fabrikszweigbahn von Bérard. 5. Fabrikszweigbahn von Villeboeuf und 6. Fabrikszweigbahn der Nationalbrauerei, durch Verordnung vom 24. März;

ferner die durch Vertrag vom 30. März 1895 vom Gironde-Departement der Société générale des chemins de fer concessionirte, für Personen- und Güterverkehr bestimmte Strassenbahn mit mechanischer Zugsförderung von Bordeaux nach Camarsac.

— (Dienstzeit der Eisenbahnbeamten.) Der Minister der öffentlichen Arbeiten hat am 29. März folgendes Rundschreiben an die General-Inspectoren des Staats-Aufsichtsdienstes erlassen:

Die Sicherheit des Eisenbahnverkehres erfordert gebieterisch, dass die Beamten, welche mit den auf diese Sicherheit bezughabenden Diensten betraut sind, nicht zu einer übermässigen Arbeit gezwungen werden, die geeignet ist, ihre Aufmerksamkeit zu vermindern. Von diesem Gesichtspunkte hat sich die Verwaltung der öffentlichen Arbeiten in ihren Erlässen, betreffend die tägliche Arbeitszeit der Beamten, leiten lassen, und zwar in dem Rundschreiben vom 3. Mai 1864 bezüglich der Weichensteller, in den Rundschreiben vom 24. April 1891, 25. April 1892 und 4. Mai 1894 bezüglich der Locomotivführer und -Heizer und in dem Rundschreiben vom 6. November 1894 bezüglich der Vorsteher der mit Signalen versehenen Stationen. Der Minister legt besonderen Werth darauf, dass diese Vorschriften regelmässig beachtet werden; die Aufsichtsbeamten aller Grade, besonders die Bergwerksaufseher und die Verwaltungsaufsichtscommissäre, denen gerade diese Aufgabe zufällt, haben deren Ausführung zu überwachen und etwaige Uebertretungen festzustellen. Besonders ist es nothwendig, die Dienststunden eines jeden Beamten an einem gut sichtbaren Ort durch Anschlag bekannt zu machen, damit sich die Aufsichtsbeamten und die Bediensteten selbst über die ihnen auferlegte Dienstzeit unterrichten können.

[„Ztg. d. V. D. E.-V."]

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd.

Abfahrten ab Triest in der Woche vom 12. bis 18. Juni.

Adriatischer Dienst.

Dalmatien.

12. Juni, um 7 Uhr Früh (Cattaro B), Dampfer „Sultan“, Capitän A. Petris, mit Berührung von Isola, Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Traù, Spalato, Carober, Milnà, Cittavecchia, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Curzola, Orebich, Terstenik, Meleda, Gravosa, Ragusavecchia, Castelnuovo, Teodo, Perasto, Risano, Perzagno, Cattaro, Budua und Spizza. Ueberschiffung in Gravosa auf die Dampfer der Gesellschaft Ragusa-Metkovich nach Giupana, Slano, Canosa, Calamota, Isola di Mezzo und auf Verlangen nach Stagno grande.

13. „ um 7 Uhr Früh (Metkovich B), Dampfer „Najade“, Capitän P. Harlović, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Postire, Pucischie, Macarsca, Gradaz, Fort-Opus und Metkovich. Ueberschiffung in Metkovich auf die Dampfer der Gesellschaft Ragusa-Metkovich nach Crkovice, Drace, Stagno piccolo und auf Verlangen nach Stagno grande.

14. „ um 11 Uhr Vormittags: Dampfer „Hungaria“ Capitän G. Verona, nach Lussinpiccolo, Spalato, Gravosa und Cattaro (s. Thessalische Linie über Albanien).

16. „ um 7 Uhr Früh (Cattaro A), Dampfer „Danubio“, Capitän L. Soich, mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Zaravecchia, Zlarin, Sebenico, Spalato, Milnà, Lesina, Curzola, Gravosa, Castelnuovo (Megline), Perasto, Risano, Perzagno und Cattaro. Ueberschiffung in Gravosa auf die Dampfer der Gesellschaft Ragusa-Metkovich nach Giupana, Slano, Canosa, Calamota, Isola di Mezzo und auf Verlangen nach Stagno grande.

17. „ um 7 Uhr Früh (Metkovich A), Dampfer „Tritone“, Capitän F. Tosoni, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Almissa, Macarsca, S. Giorgio di Lesina, Trapano, Fort-Opus und Metkovich, überdies S. Martino und Gelsa auf der Rückfahrt; Anschluss in Pola nach Cherso, Rabaz, Abbazia, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Valcassione und Porto Manzo. Ueberschiffung in Metkovich auf die Dampfer der Gesellschaft Ragusa-Metkovich nach Crkovice, Drace, Stagno piccolo und auf Verlangen nach Stagno grande.

18. „ um ½1 Uhr Nachmittags (Eildampfer nach Cattaro), Dampfer „Graf Wurmbrand“, Capitän A. Bilaffer, mit Berührung von Pola, Zara, Spalato, Gravosa und Cattaro.

Venedig.

12. Juni, Dampfer „Carlotta“, Capitän T. Androvich,
13. „ Dampfer „Stephanie“, Capitän P. Badessich,
15. „ Dampfer „Carlotta“, Capitän T. Androvich,
17. „ Dampfer „Stephanie“, Capitän P. Badessich,

} um Mitternacht.

Vergnügungsfahrten: Jeden Sonntag (bis auf Widerruf) mit dem Eildampfer „Graf Wurmbrand“ von Triest um 8 Uhr Früh, von Venedig um 8 Uhr Abends.

Levante- und Mittelmeer-Dienst.

14. Juni, um 7 Uhr Früh (Griechisch-Orientalische Linie über Fiume), Dampfer „Flora“, Capitän M. Zurich, mit Berührung von Fiume, Corfu, Patras, Zante, Cerigo, Canea, Rethymo, Candien, Vathy, Cesmè, Khios und Smyrna. Ueberschiffung in Smyrna nach Mytilene.

14. „ um 11 Uhr Vormittags (Thessalische Linie über Albanien), Dampfer „Hungaria“, Capitän G. Verona, mit Berührung von Lussinpiccolo, Spalato, Gravosa, Cattaro, Antivari, Dulcigno, S. Giov. di Medua, Durazzo, Valona, Santi Quaranta, Corfu, Santa Maura, Argostoli, Catacolo, Calamata, Piräus, Volo, Salonich, Cavalla, Lagos, Dedeagatsch, Dardanellen, Gallipoli, Rodosto und Constantinopel. Ueberschiffung in Corfu nach Sajada, Parga, Santa Maura, Prevesa und Salaghora.

17. „ um Mittag (Eildampfer nach Alexandrien), Dampfer „Habsburg“, Capitän P. Mersa, mit Berührung von Brindisi und Ueberschiffung in Alexandrien nach Port Said, Jaffa, Beyruth, Larnaca und Rhodus.

17. „ um 4 Uhr Nachmittags (Alexandrien über Fiume), Dampfer „Saturno“, Capitän L. Brelich, mit Berührung von Fiume, Corfu, Patras und Alexandrien. Ueberschiffung in Alexandrien nach Port Said, Jaffa, Caifa, Beyruth, Tripolis, Lattakia, Alexandrette, Mersyn, Larnaca, Limassol und Rhodus.

18. „ um 11 Uhr Vormittags (Eildampfer Levante Odessa), Dampfer „Pandora“, Capitän C. Androvich, mit Berührung von Brindisi, Santi Quaranta, Corfu, Patras, Piräus, Dardanellen, Constantinopel und Odessa. Ueberschiffung in Constantinopel nach Ineboli, Samsun, Kerasund, Trapezunt, Batum und Kustendjeh. Für Passagiere und Werthsachen Ueberschiffung in Corfu nach Albanien, in Piräus nach Thessalien und Syra, und in Constantinopel nach Varna und Burgas.

Dienst nach Ostindien, China und Japan.

20. Juni, um 4 Uhr Nachmittags (Indien—China—Japan), Dampfer „Medusa“, Capitän G. Walluschnig, mit Berührung von Port Said, Suez, Aden, Kurrachee, Bombay, Colombo, Penang, Singapore, Hongkong, Shanghai und Kobe.

3. Juli, um Mittag (Eildampfer nach Bombay), Dampfer „Poseidon“, Capitän R. Mayer, mit Berührung von Brindisi, Port Said, Suez und Aden. Anschluss in Bombay nach China und Japan bis Kobe.

Die Ladung nach Madras und Calcutta wird in Colombo auf den Dampfer der Zweiglinie Colombo—Madras—Calcutta überschifft.

Brasilianischer Dienst.

15. Juli, Dampfer „ . . . .“, Capitän . . . . ., nach Santos, mit Berührung von Fiume, Pernambuco, Bahia und Rio Janeiro.

Ohne Haftung für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Contumaz-Massregeln.

Verschiedene Mittheilungen.

Bezug von Arzneiwaaren und kosmetischen Artikeln aus dem Auslande. Das k. k. Handelsministerium theilte mit dem Erlasse vom 12. Mai 1896, Z. 9872, den Handels- und Gewerbekammern mit, dass es in Berücksichtigung mehrfach geäusserter und Seitens der Handels- und Gewerbekammern befürworteter Wünsche der Grossdroguisten in Betreff einer Erweiterung ihrer Befugnisse beim Bezuge von Arzneiwaaren und kosmetischen Mitteln aus dem Auslande im Einvernehmen mit den k. k. Ministerien des Innern und der Finanzen eine entsprechende Abänderung der einschlägigen Bestimmungen des § 16 der Durchführungsvorschrift zum Zollgesetze in Verhandlung genommen hat. Um jedoch den Grossdroguisten schon dermalen alle jene Erleichterungen im Bezuge der bezeichneten Artikel aus dem Auslande zuzuwenden, welche im Rahmen der gegenwärtig in Kraft stehenden Bestimmungen zulässig erscheinen, haben sich die betheiligten Ministerien dahin geeinigt, dass an Stelle der bisher üblichen, im § 16 der Durchführungsvorschrift jedoch nicht ausdrücklich angeordneten fallweisen Bewilligung den Grossdroguisten über Ansuchen von politischen Landesstellen generelle, die einzelnen Artikel oder Kategorien von Artikeln anführende Bezugsbewilligungen auf die Dauer eines Kalenderjahres ertheilt werden können. Die k. k. Zollämter wurden angewiesen, sich mit diesen generellen Bezugsbewilligungen bei Ausfolgung der darin bezeichneten Artikel zu begnügen.

Dux-Bodenbacher Eisenbahn. (Generalversammlung.) Am 21. Mai wurde unter Vorsitz des Vicepräsidenten Dr. Lichtenstern und im Beisein des landesfürstlichen Commissärs, k. k. Statthaltereirathes Carl Janka, die diesjährige ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Dux-Bodenbacher Eisenbahn abgehalten. Bei derselben waren 7025 Actien mit 350 Stimmen vertreten. Dem Geschäftsberichte zufolge wurden der Gesellschaft im März d. J. auf Grund der Reassumirung der Steuerbemessung für die Jahre 1886 bis 1891 Seitens der Steuerverwaltung 266.564 fl. zurückbezahlt. Wegen Rückvergütung der Landes-, Bezirks- und Gemeindeumlagen im beiläufigen Betrage von 133.000 fl. seien gleichfalls die erforderlichen Schritte unternommen worden. Der Bericht erklärt ferner, dass dafür vorgesorgt werden müsse, dass der Buchwerth des gesellschaftlichen Kohlenwerkes innerhalb der nächsten acht Jahre, während welcher Zeit das Kohlenwerk voraussichtlich noch productionsfähig bleiben werde, zur Amortisation gelangen könne. Zu diesem Zwecke stünden der Gesellschaft beiläufig 810.000 fl. zur Verfügung, während der Rest von 500.000 fl. innerhalb der nächsten acht Jahre durch jährliche Quoten von 63.000 fl. aus den gesellschaftlichen Erträgnissen zur Abschreibung gelangen solle. Der Gewinn des abgelaufenen Jahres beträgt laut Bilanz 163.328 fl., wovon 107.765 fl. auf das Kohlenwerk entfallen. Die Generalversammlung nahm den Bericht zur Kenntniss und ertheilte dem Verwaltungsrathe einstimmig das Absolutorium. Ueber Antrag des letzteren wurde beschlossen, den Coupon wie im Vorjahre mit 2 fl. 50 kr. = 5 pCt. einzulösen und 50.000 fl. dem Amortisationsconto zu überweisen. Die ausscheidenden Verwaltungsrathsmitglieder Consul Gutmann und Dr. Lichtenstern wurden wiedergewählt.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. (Alphabetisches Verzeichniss der Eigenthumsmerkmale der Eisenbahn-Güterwagen.) Seitens der geschäftsführenden Verwaltung ist das vorgenannte Verzeichniss neu herausgegeben und an die Vereinsverwaltungen vertheilt worden; durch dasselbe wird das im März 1894 ausgegebene Verzeichniss aufgehoben.

Personal-Nachrichten.

Der Handelsminister hat den Ministerial-Vicesecretär Dr. Florian Freiherrn von Baumgartner zum Ministerialsecretär im Handelsministerium ernannt.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Norddeutsch-Oesterreichisch-Ungarisch-Rumänischer Personenverkehr über Bodenbach.

Einführung des Nachtrages II zu dem ab 1. September 1893 giltigen Tarife.

Mit 1. August 1896 tritt der Nachtrag II zum Tarife für die Beförderung von Personen und Reisegepäck zwischen norddeutschen Stationen einerseits und österreichischen, ungarischen und rumänischen Stationen andererseits über Bodenbach in Kraft.

Dieser Nachtrag enthält:

A. Abänderung des Vorwortes und Ergänzung der Zusatzbestimmungen;
B. Berichtigung des Haupttarifes;
C. Aufhebung von Tarifsätzen;
D. Aenderung des Fahrschein-Verzeichnisses;
E. Anderweite Tarifsätze;
F. Neue Tarifsätze.

Exemplare dieses Nachtrages sind demnächst bei den betheiligten Verwaltungen käuflich zu erhalten.

Wien, am 12. Juni 1896. [437]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn. Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Einführung directer Fahrkarten im Verkehre zwischen Salesel und Mariaschein, Teplitz und Brüx.

Mit Giltigkeit vom 1. Juli 1896 gelangen für nachstehende Stationsverbindungen directe Fahrkarten II. und III. Classe zur Ausgabe.

Die Preise betragen:

Salesel nach oder von	Personenzüge II.	Personenzüge III.	Züge zu ermässigten Preisen II.	Züge zu ermässigten Preisen III.
	Kreuzer inclusive Stempel			
Mariaschein	71	36	62	32
Teplitz	71	36	62	32
Brüx	132	66	123	62

Teplitz, Wien, am 13. Juni 1896. [438]

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Einführung des II. Nachtrages zu den vom 1. September 1895 giltigen reglementarischen Bestimmungen und Tarifen für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Expressgut und Hunden im Localverkehre.

Mit Giltigkeit vom 1. Juli 1896 gelangt zu dem obbezeichneten Tarife der II. Nachtrag zur Einführung.

Derselbe enthält Aenderungen und Ergänzungen der reglementarischen Bestimmungen, Fahrpreisbegünstigungen für Reisen grösserer Gesellschaften und Schulausflüge, Ausnahmebestimmungen für die Berechnung von Fahrpreisen, sowie Ausnahmetarife.

Exemplare dieses Tarifnachtrages sind bei den k. k. Eisenbahn-Betriebsdirectionen, sowie auch im Wege der Stationen zum Preise von 5 kr. österr. Währung erhältlich.

Wien, am 11. Juni 1896. [439]

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahnverband.

Aufhebung des vom 1. März 1892 giltigen Gütertarifes, Theil II, Heft 1.

Mit 31. Juli 1896 tritt der in der Ueberschrift bezeichnete Gütertarif sammt allen erschienenen Nachträgen, sowie den hiezu im Instructionswege eingeführten Frachtsätzen aussen Kraft.

Als Ersatz hiefür gelangt mit Wirksamkeit vom 1. August 1896 ein neuer Gütertarif, Theil II, Heft 1, mit theilweise erhöhten Frachtsätzen, ferner ein neuer Gütertarif, Theil II, Heft A (Gemeinschaftliches Heft), zur Einführung.

Exemplare der neuen Tarife sind durch die betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen und Stationen zu beziehen.

Wien, am 13. Juni 1896. [440]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Kremsthalbahn.

Berichtigung des Personentarifes.

In dem ab 1. November 1893 giltigen Tarif für die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Hunden ist auf Seite 21, B Tarife I Beförderung von Personen, nachfolgende Berichtigung vorzunehmen:

1. Alinea 2: „Die nach vorangeführten Einheitssätzen . . . . . . etc.“ erhält folgende neue Fassung:
„Die nach vorangeführten Einsätzen entfallenden Fahrpreise gelangen jedoch dermalen nicht zur Berechnung, sondern es werden die Fahrpreise, in welchen die ärarische Stempelgebühr inbegriffen ist, nach den auf Seite 30—33 dieses Tarifes befindlichen Gebührentabellen eingehoben“.
2. Alinea 5: „Im Sinne des bestehenden Stempelgesetzes . . . . . . etc.“ hat vollständig zu entfallen.

Linz, am 14. Juni 1896. [441]

K. k. priv. Oesterreichische Nordwestbahn. K. k. priv. Südnorddeutsche Verbindungsbahn. K. k. priv. Böhmische Nordbahn.

Einführung directer Fahrkarten.

Von jetzt ab gelangen von, bezw. nach Prag Nordwestbahnhof directe einfache Fahrkarten für combinirte Züge in folgenden Verkehrsbeziehungen zu nebenstehenden Preisen zur Ausgabe:

Ueber Nimburg-Jungbunzlau-Turnau.

Zwischen Prag Oe.N.W.B. und	I. Cl.	II. Cl.	III. Cl
	Gulden		
Langenbruck	—	4·52	2·26
Liebenau	—	4·22	2·11
Reichenau i. B.	—	4·22	2·11
Reichenberg	7·08	4·72	2·36
Sichrov	—	4·02	2·01

Diese Fahrkarten gelten in der Strecke Prag Oe.N.W.B. bis Jungbunzlau für Schnellzüge, sonst für Personenzüge.

Wien, am 14. Juni 1896. [442]

Die Direction der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
									Kreuzer					
1095	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Cement	Kwassitz-Tlumatschau	Standing transito (für Sendungen nach Freiberg)	Zahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen; Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. Die Sendungen müssen zu Erweiterungsbauten von Industrie-Etablissements in Freiberg verwendet werden	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1896	Localtarif vom 1. Jänner 1893	13·9	11·1	2·8	Im Rückvergütungswege	Auf das bauführende industrielle Etablissement in Freiberg als Aufgeber und Empfänger lautende Frachtbriefe, welche seitens der Empfangsstation die Bestätigung darüber tragen müssen, dass die Sendungen bei Erweiterungsbauten von Industrie-Etablissements in Freiberg verwendet worden sind, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses. Die bezeichneten Frachtdocumente werden nicht wieder zurückgestellt	
			Ziegel (Mauer- und Dachziegel), Chamotteziegel und Chamottemörtel, dann Klinkerplatten	Olmütz Brünn Nordbahnhof Zellerndorf Floridsdorf Wien Nordbahnhof Hrachowetz Krasna					Verschieden	11·1 20·1 32·5 31·7 32·3 17·7 16·0	Verschieden			
			Eisen und Stahl, dann Eisen- und Stahlwaaren der Positionen E—6 und E—7 der Güterclassification des Tarif-Theiles I vom 1. Jänner 1893	Wien Nordbahnhof		Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindest. 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen			68·8	63·7	5·1			
				Brünn Nordbahnhof					45·5	39·5	6·0			
				Olmütz					27·5	21·8	5·7			
			Asphalt (unverpackt), Dachtheer, Dachpappe und Papier (für Holz-Cement-Eindeckung)	Floridsdorf					Verschieden	62·4	Verschieden			
			Transmissionsseile	Wien Nordbahnhof		Aufgabe in beliebigen Mengen;				84·9				
1096	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Materialien und Einrichtungen zum Fabriksbaue	allen Stationen der Murthalbahn Unzmarkt-Mauterndorf	Tamsweg	Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Bis auf Weiteres, längst. bis 31. December 1896	Localtarif der Murthalbahn Unzmarkt-Mauterndorf	Verschieden	Verschieden	50 Percent	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe, welche vom Empfänger bis längstens Ende März 1897 zu bewirken ist	Die Frachtbriefe der zur Aufgabe gelangenden Sendungen müssen deutlich die Bezeichnung als zum Baue der Fabrik in Tamsweg gehörend enthalten und an das Baugeschäft von Andreas Forabosko adressirt sein

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
1097	Böhmischen Nordbahn		Bleche aller Art	Schönau	Georgswalde-Ebersbach	Bei Aufgabe in beliebigen Quantitäten	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1896	Localgütertarif	Verschieden	10 kr.	Verschieden	Im Kartirungswege		
1098	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Böhmischen Nordbahn	Heu und Stroh	Böhmisch-Leipa	Theresienstadt	Aufgabe in ganzen Wagenladungen; Aufrechthaltung der sonstigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarife	Besteht kein directer Frachtsatz	fl. 14·40 pro vierrädrigen Wagen mit höchstens 14 m² Ladefläche		Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigenen Kosten zu besorgen
1099	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Ziegel (der Pos. Z—1 der allgemeinen Güterclassification im Tarif Theil I vom 1. Jänner 1893)	Opočno	Braunau	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarif	18·9 kr.	14·6 kr.	4·3 kr.	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
1100	Südbahn-Gesellschaft	Eisenbahn Wien-Aspang	Brennholz	Szombathely und Acsád	Klein-Schwechat	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro verwendeten Wagen und Frachtbrief. Das Auf- und Abladen hat durch die Parteien, bezw. auf deren Kosten zu erfolgen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Besteht kein directer Tarif		52 Heller incl. ungar. Steuer		Im Kartirungswege		
1101	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Chamotte, Chamotteziegel, Chamottesteine, Chamottemörtel	Ober-Bris	Bosna-Brod transit	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens aber für das Ladegewicht des verwendeten Wagens	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896		Bestehen keine directen Frachtsätze	269 Heller inclus. Mgb. und ungar. Transportsteuer		Im Kartirungswege		
1102	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Eiserne Wasserleitungsröhren	Aachen und Aachen Templerbend	Braila	Aufgabe in Mengen von mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Vom 1. Juli 1896 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1896	Rumänisch-Norddeutscher Verbandtarif, Theil II, Heft 1 vom 1. Juni 1895	664 Centimes	590 Centimes	74 Centimes	Im Kartirungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
									kr.	kr.	kr.			
1103	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Pflastersteine und Trottoirplatten, aus Thonmasse gebrannt (incl. Klinker *) Backsteine aus Chamotte oder feuerfestem Thon, feuerfeste Ziegel aus Pos. Z—1 der Güterclassification des gemeinsamen Tarifes, Theil I	O b e r - B ř i s	N u s s d o r f t r a n s i t	Aufgabe mit directen Frachtbriefen nach ungarischen Stationen. Zahlung der Fracht für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1896	L o c a l t a r i f	45	41	4	Im Kartirungswege		Der zugestandene Frachtsatz findet nur auf Sendungen nach jenen ungarischen Stationen Anwendung, welche ausschliesslich via N u s s d o r f instradiren
			Chamottesteine aus Pos. C—8 der Güterclassification des gemeinsamen Tarifes, Theil I			Aufgabe mit directen Frachtbriefen nach ungarischen Stationen. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen			*54	*41	*13			
1104	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Südbahn-Gesellschaft	Holz der Pos. H—19 der Güterclassification des Tariftheiles I als Frachtgut	T r e f f e n	G ö r z	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1896	Localtarif		kr. 59·5		Im Kartirungswege		
			Brennholz und Holzkohle als Frachtgut							47·5				
1105	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Kalkstein der Pos. S—58 der Güterclassification des Tariftheiles I als Frachtgut	der currenten Strecke zwischen Berann und Carlstein	R a d o t i n	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens und Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1896	Localtarif	10 kr. ö. W.	9 kr. ö. W.	1 kr. ö. W.	Im Kartirungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9		10		11		12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht			Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)		Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)		Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg		per 100 kg						
									Heller								
									a)	b)	a)	b)	a)	b)			
1106	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Eier	Brody (Bhf.) trs.	Eisenstein transit (für Bayern und Süddeutschland und darüber hinaus)	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens a) 5.000 kg, b) 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Sendungen sind entweder mit directen Frachtbriefen nach einer bayerischen, bezw. süddeutschen und darüber hinausliegenden Station oder mit Frachtbriefen aufzugeben, welche auf die Station Eisenstein, bezw. Furth i. W. lauten und mit der Bemerkung versehen sind, dass die betreffende Sendung nach Bayern, bezw. Süddeutschland oder darüber hinaus bestimmt ist. In letzterem Falle muss die Weiteraufgabe nach Bayern, bezw. Süddeutschland oder darüber hinaus auch thatsächlich erfolgen, widrigenfalls die Fracht auf die für den Locoverkehr mit Eisenstein, bezw. Furth i. W. bestehenden Frachtsätze erhöht wird. Im Uebrigen sind die Bestimmungen des Tarifes für den Oesterr.-Ungar.-Russischen Grenzverkehr massgehend	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1896	Tarif-Theil II, Heft 1, für den Oesterr.-Ungar.-Russischen Grenzverkehr	684	642	558	439	126	203	Im Kartirungswege		
				Nowosielitza (Bhf.) trs.					744	694	651	512	93	182			
				Podwołoczyska (Bhf.) trs.					724	678	603	475	121	203			
				Husiatyn trs.					Bestehen keine directen Verbandssätze		659	519					
				Brody (Bhf.) trs.	Furth i. W. transit (für Bayern und Süddeutschland und darüber hinaus)				700	658	543	428	157	230			
				Nowosielitza (Bhf.) trs.					760	712	637	501	123	211			
				Podwołoczyska (Bhf.) trs.					740	694	589	464	151	230			
				Husiatyn trs.					Bestehen keine directen Verbandssätze		645	507					
1107	Buschtěhrader Eisenbahn	Betheiligten Verwaltungen	a) Chamotte, auch Chamottesteine . . . der Pos. C-8; Chamottemörtel und Chamottemehl . . . der Pos. C-9; Chamottescherben aus . . . der Pos. S-17; b) Chamotteziegel (Mauer- und Dachziegel aus Chamotte) aus der Pos. Z-1 der Güterclassification des Tarifes Theil I der österr., ungar., bosnischen und herzegowinischen Eisenbahnen vom 1. Jänner 1893	Bodenbach (St.E.G.)	Iglau Stadt	1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens ad a) 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen, ad b) das Ladegewicht des verwendeten Wagens. 2. Einhaltung der übrigen für Güter der Classe C allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1896	Tarif, Theil II, Heft 1, des Nordwestböhmischen Eisenbahnverbandes vom 1. Juli 1894 sammt Nachträgen I—III	108 Heller		92 Heller		16 Heller		Im Kartirungswege		
				Bodenbach (B.N.B.)	Iglau (Oe.N.W.B.) oder Iglau Stadt				108 Heller		92 Heller		16 Heller				

Ausserkraftsetzung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6		7	8
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der betheiligten Bahnverwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Zeitpunkt der Aufhebung	Besondere Bemerkungen
					von	nach		
26	Nr. 131 vom 9. November 1895	Post 1782		Baumaterialien, Einrichtungsgegenstände, Eisenbahnwagen, Locomotive, Brückenbestandtheile, Schienen und Schienenbefestigungsmittel zum Bau, resp. zur Ausrüstung der Valsuganabahn	Sämmtlichen österr. Südbahnstationen	Trient (Trento)	Mit 30. Juni 1896	

Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Angabe der Berichtigung, beziehungsweise Umschreibung derselben	Bemerkungen
						von	nach		
32	Nr. 33 vom 21. März 1896	Post 640	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Oesterr. Nordwestbahn, Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Kaschau-Oderberger Eisenbahn	a) Feuerfester Mörtel (Chamottemörtel) b) Feuerfeste Ziegel	Zliv	Mähr.-Ostrau Oderberg Teschen Trzynietz	Der Inhalt der Rubrik „Bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen" ist zu ergänzen mit: „Das Auf- und Abladen der Sendungen in diesen Stationen ist durch die Parteien, bezw. auf deren Kosten zu besorgen"	

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 68. **Wien, 18. Juni 1896.** **IX. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Gesetz vom 1. Juni 1896,*) betreffend den Bau der Eisenbahn Chodorów-Podwysokie.

Mit Zustimmung beider Häuser des Reichsrathes finde Ich anzuordnen, wie folgt:

Artikel I.

Die Regierung wird ermächtigt, eine von der Lemberg-Czernowitzer Eisenbahn abzweigende Eisenbahn von Chodorów über Rohatyn nach Podwysokie zum Anschlusse an die den Gegenstand des Gesetzes vom 26. December 1893, R.-G.-Bl. Nr. 9 ex 1894, bildende Eisenbahn Halicz-Ostrów (Tarnopol) mit dem veranschlagten Kostenbetrage von 3,650.000 fl., welcher zugleich als Maximalbetrag zu gelten hat, auf Staatskosten herzustellen.

Artikel II.

Die Ausführung der nach Artikel I herzustellenden Eisenbahn ist an die Bedingung geknüpft, dass vom Königreiche Galizien aus Landesmitteln ein nicht rückzahlbarer Beitrag zu den Kosten der bezeichneten Eisenbahn in jener Höhe geleistet wird, welche erforderlich ist, um die von den Interessenten zu leistenden, ebenfalls nicht rückzahlbaren Beiträge auf den Betrag von 1,000.000 fl. ö. W. zu ergänzen.

Die in Vorstehendem bedungenen Beiträge sind je zur Hälfte bei Inangriffnahme des Bahnbaues und nach Vollendung der Bahn flüssig zu machen.

Hiebei können, insoweit nicht abweichende Vereinbarungen getroffen wurden, etwa zugesagte Naturalleistungen (Grundabtretung, Materiallieferungen etc.) eingerechnet werden.

Die Bewerthung derartiger Naturalleistungen hat im Einvernehmen zwischen Staat und Interessenten, und bei dessen Abgang durch freiwillige gerichtliche Schätzung stattzufinden.

Artikel III.

Der Bau der im Artikel I bezeichneten, als Hauptbahn zweiten Ranges auszuführenden Bahnlinie ist im Jahre 1896 in Angriff zu nehmen und längstens binnen zwei Jahren, vom Baubeginne an gerechnet, zu vollenden.

Artikel IV.

Zum Zwecke der Bestreitung des auf das Jahr 1896 entfallenden Theiles der Baukosten wird der Regierung für das gedachte Jahr ein Specialcredit von 2,000.000 fl. bewilligt.

Die Beschaffung der Geldmittel für den oben bewilligten Credit hat bezüglich des Theilbetrages von 500.000 fl. durch die bei Inangriffnahme des Bahnbaues fällige erste Rate der nach Artikel II bedungenen Beiträge des Königreiches Galizien und der Interessenten zu erfolgen. Die Bedeckung des hienach erübrigenden Restbetrages von 1,500.000 fl., sowie der weiteren Beträge, welche zur Bestreitung der Baukosten abzüglich der bei der Bauvollendung fälligen zweiten Rate der Landes- und Interessentenbeiträge noch erforderlich sein werden, ist im verfassungsmässigen Wege anzusprechen.

---

*) Enthalten in dem am 16. Juni 1896 ausgegebenen XXXIII. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 86.

Artikel V.

In Ansehung der nach Artikel I herzustellenden Eisenbahn wird die Befreiung von den Stempeln und Gebühren für alle Verträge, Eingaben und Urkunden zum Zwecke der Grundeinlösung, des Baues und der Instruirung der Bahn, sowie von der bei der Grundeinlösung auflaufenden Uebertragungsgebühr gewährt.

Artikel VI.

Die im Artikel I dieses Gesetzes bezeichnete Eisenbahn ist vom Staate in eigener Regie zu betreiben, und darf die Uebertragung des Betriebes an einen Privaten oder an eine Gesellschaft nur auf Grund eines hierüber zu erlassenden Gesetzes erfolgen.

Artikel VII.

Mit dem Vollzuge dieses Gesetzes, welches mit dem Tage seiner Kundmachung in Wirksamkeit tritt, sind Mein Eisenbahnminister und Mein Finanzminister beauftragt.

Budapest, am 1. Juni 1896.

Franz Joseph m. p

Badeni m. p. **Guttenberg** m. p. **Biliński** m. p.

Seine k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 1. Juni 1896 dem Beschlusse des Landtages des Königreiches Galizien und Lodomerien sammt dem Grossherzogthume Krakau vom 8. Februar 1896, betreffend die finanzielle Förderung der Localbahn Jaworżno-Piła durch das Land, soweit durch diesen Beschluss das Land dauernd belastet wird, die Allerhöchste Genehmigung zu ertheilen geruht.

Wien, am 9. Juni 1896. Z. 5617/I.

Verlängerung der Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von Schwanenstadt nach Taufkirchen, eventuell bis Neumarkt-Kallham.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat die dem Bürgermeister Johann Fuchs in Schwanenstadt mit den Erlässen des k. k. Handelsministeriums vom 21. April 1895, Z. 16.231 (Verordnungs-Blatt Nr. 55 vom 11. Mai 1895), und vom 10. October 1895, Z. 55.816 (Verordnungs-Blatt Nr. 128 vom 31. October 1895), ertheilte und sohin verlängerte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von der Station Schwanenstadt der Staatsbahnlinie Wien—Salzburg über Gaspoltshofen, eventuell über Haag und Aistersheim nach Taufkirchen bei Grieskirchen, eventuell bis zur Station Neumarkt-Kallham der Staatsbahnlinie Wels—Passau auf weitere sechs Monate verlängert.

Wien, am 8. Mai 1896. Z. 3895/I.

Aus den Entscheidungen der königlich ungarischen Gerichte.

Eisenbahnbedienstete und Eisenbahnbeamte, welche durch Verletzung einer ihnen obliegenden Dienstpflicht auf einem Eisenbahnzuge oder in dessen Nähe befindliche Personen oder Sachen der Gefahr einer Verletzung oder Beschädigung durch die Eisenbahn aussetzen, sind gemäss § 438 des ung. Str.-G. mit Gefängniss von 2 bis 5 Jahren zu bestrafen.

Ein bei der mit Dampf betriebenen Strasseneisenbahn angestellter Bremser hatte durch seine Nachlässigkeit die schwere körperliche Beschädigung mehrerer Personen verursacht. Wegen dieses Vergehens wurde er von der I. Instanz mit Rücksicht darauf nur zu drei Monaten Gefängniss und 10 fl. Geldstrafe verurtheilt, dass auf seine strafbare Handlung nicht nur die in der obigen Ueberschrift citirte Gesetzesbestimmung, sondern auch die des § 310, P. 2 Str.-G. anwendbar ist, wonach eine durch Unkenntniss oder Nachlässigkeit verursachte körperliche Beschädigung mit Gefängniss bis zu 1 Jahre und einer Geldbusse bis zu 500 fl. bestraft wird, und solche Milderungsumstände obwalten, welche die Anwendung des § 92 (ausserordentliche Milderung) rechtfertigen.

Die kgl. Tafel in Budapest fand keinen anderen Milderungsgrund, als die Unbescholtenheit des Angeklagten, dagegen als erschwerend, dass die beiden citirten Paragraphe auf sein Verschulden anwendbar sind, und erhöhte daher seine Strafe auf 2 Jahre 6 Monate Gefängniss.

Die kgl. Curie hat mit Entscheidung vom 12. März 1896, Z. 2124, unter Abänderung beider Urtheile die Strafe auf 9 Monate herabgesetzt, in welche auch die Zeit der Untersuchungshaft einzurechnen ist.

In der Motivirung wird Folgendes ausgeführt: Bei der Schaffung des Gesetzesparagraphen 438 wurde auf die Gefährlichkeit bei den mit Dampf betriebenen Eisenbahnen, und insbesondere darauf Rücksicht genommen, dass der Bremser mit der grösstmöglichen Pünktlichkeit und Instructionsmässigkeit seinen Dienst versehe, ferner, dass aus dieser Ursache das Bahnpersonale auf die Signale und den Bahnkörper sein stetes Augenmerk zu richten habe. Verstösse gegen diese Vorschriften sind mit Recht strenger zu ahnden.

Die Entschuldigung des Angeklagten, dass sein Verhalten bei einer Strasseneisenbahn vollkommen genügt, war deshalb nicht zu berücksichtigen, weil das ihm zur Last gelegte Verschulden zwar auf einer Strasseneisenbahn, aber nicht auf einer Pferdebahn eingetreten ist, wo nämlich die Gefahr weit geringer und die Aufmerksamkeit des Bremsers, resp. Kutschers auch durch anderweitige Verhältnisse des nicht abgeschlossenen Bahnkörpers in Anspruch genommen wird; es ist daher auf den Angeklagten zwar der § 438 Str.-G. anzuwenden, jedoch war mit Rücksicht auf die zahlreichen Milderungsumstände, welche ihm zu Gute kommen (und im Urtheile speciell angeführt sind), seine Strafe herabzusetzen

---

Ansprüche auf Rückerstattung solcher Mehrfrachtgebühren, welche vor dem 1. Jänner 1893 entstanden waren, sind gemäss § 61/4 des Betriebsreglements als verjährt anzusehen und können daher nicht mehr geltend gemacht werden.

Die kgl. Ungarischen Staatsbahnen wurden wegen Rückerstattung einer vor dem 1. Jänner 1893 bezahlten Mehrfracht im Laufe des Jahres 1894 geklagt und von der I. Instanz hiezu aus dem Grunde verurtheilt, weil zur Zeit der actio nata die in Ungarn allgemeine gesetzliche Verjährungsdauer von 32 Jahren auch für Forderungen aus dem Eisenbahnbetriebe Geltung hatte, dann weil das Berner internationale Uebereinkommen gemäss Ges.-Art. XXV ex 1892, auf welchem das neue Betriebsreglement, somit auch dessen die Verjährung auf 1 Jahr einschränkender § 61, Punkt 4, beruht, nicht zurückwirken kann.

Die kgl. Tafel in Budapest hob dieses Urtheil auf und wies den Kläger mit seinem Anspruche aus folgenden Gründen ab:

Es ist allerdings richtig, dass weder der vom Erstgerichte citirte Ges.-Art. XXV ex 1892, noch der darin bezogene § 61/4 B.-R. eine Präclusivfrist für die Geltendmachung der vor dessen Inslebentreten entstandenen Forderungen aus dem Frachtgeschäfte der Eisenbahnen vorgeschrieben hat; indessen wurde aber die Regierung bei der Schaffung des erwähnten Gesetzartikels ermächtigt, in dem danach zu erlassenden Betriebsreglement auch solche Aenderungen vorzunehmen, welche den Bestimmungen des Handelsgesetzes entgegenstehen.

Eine solche Aenderung ist nun die einjährige Verjährungsfrist, welche auf alle vor dem Jahre 1893 aus dem Frachtgeschäfte der Eisenbahnen entstandenen Forderungen Anwendung finden muss, weil die jeweiligen Bestimmungen über die Verjährung sich nicht als Rechte darstellen, welche erworben und nicht durch spätere Bestimmungen aufgehoben werden können.

Der frühere diesfällige Rechtszustand verlangt nämlich nur, dass die unter der Herrschaft der längeren Verjährung begonnene Verjährung nicht mit dem gesetzlichen Eintritt der kürzeren Verjährung als beendet anzusehen sei, wenn auch diese Forderung nach der neuen Gesetzesbestimmung schon verjährt wäre, daher diese kürzere Verjährungszeit auch für die früheren Forderungen in der ganzen Dauer zu laufen hat.

Nachdem aber der klägerische Anspruch erst im Jahre 1894 geltend gemacht wurde, so musste derselbe abgewiesen werden.

Die kgl. Curie hat dieses Urtheil aus dessen Motiven mit Entscheidung Z. 21.746 vom 21. Februar 1896 vollinhaltlich bestätigt.

Inland.

Parlamentarisches.

In der 510. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 15. Juni interpellirten die Abgeordneten Krumbholz und Genossen den Herrn Eisenbahnminister in Betreff der Eisenbahnstation Nautonic-Lichoceves.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Aussig-Teplitzer Bahn. (Aenderung an der Weichenanlage und Aufstellung einer Stellwerkshütte in Ullersdorf.) Das Project für die Errichtung einer centralen Stellung und Verriegelung der auf der Westseite der Station Ullersdorf befindlichen Weichen Nr. 11 bis 20, sowie die Aufstellung einer Stellwerkshütte daselbst wurde zur Ausführung genehmigt. [13. Mai, Z. 4496/I.]

Böhmische Nordbahn-Gesellschaft. (Linie Prag—Georgswalde-Ebersbach: Herstellung von Weichensicherungsanlagen.) In den Stationen Satalic, Stranov-Krnsko, Habichtstein und Langenau, dann in der Haltestelle Kojetic-Grossdorf wurde die Herstellung von Weichensicherungsanlagen genehmigt. [9. Mai, E.-M.-Z. 4412.]

— (Linie Rumburg—Nixdorf: Sicherheitsvorkehrungen bei den Wegübersetzungen.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Rumburg hat die mit dem Erlasse des Eisenbahnministeriums Z. 2840/I vom 27. April angeordnete Festsetzung von Sicherheitsvorkehrungen bei den Wegübersetzungen der Localbahn Rumburg—Nixdorf für den 17. Juni anberaumt, und wird der k. k. Bezirkshauptmann die Commission leiten. [G.-I.-Z. 10.840.]

— (Herstellung von Brunnen und Wächter-Schutzhütten.) Bei dem Wächterhause Nr. 10, dann beim Wächterhause Nr. b/6 der Linie Bakov—Turnau, sowie beim Aufnahmsgebäude der Station Politz-Sandau der Linie Bodenbach—Böhm.-Leipa und in der Nähe des Wasserstationsgebäudes der Station Falkenau der Linie Bodenbach—Warnsdorf werden Brunnen hergestellt. Weiters werden bei den Wächterhäusern 7, 25, 27, 30, 34, 35, 41, sowie bei dem Stationswächterhause b der Station Habichtstein der Linie Prag—Georgswalde-Ebersbach und beim Wächterhause Nr. c/8 der Linie Bodenbach—Warnsdorf Wächter-Schutzhütten aufgestellt. [4. Mai, E.-M.-Z. 4308.]

Buschtěhrader Eisenbahn. (Linie Prag—Eger: Trockenlegung des Gewölbes im Tunnel zwischen km 44·959—45·435.) Das Project für die Fortsetzung der behufs Trockenlegung des Gewölbes im Tunnel zwischen km 44·959 bis 45·435 der Linie—Eger bisher durchgeführten Entwässerungsarbeiten wurde zur Ausführung genehmigt. [16. Mai, E.-M.-Z. 3668/I.]

— (Linien Prag—Eger, Prag—Hostiwitz und Krupa—Kolleschowitz: Pflasterungen von Plätzen und Strassen in mehreren Stationen.) In den nachbenannten Stationen werden folgende Herstellungen durchgeführt: Die Pflasterung der Depotplätze 13b und 13c sammt Zufahrt in der Station Prag (Bubna); die Vervollständigung des gepflasterten Rübenladeplatzes in der Station Unhoscht; die Erbreiterung des gepflasterten Ladeplatzes in der Station Lana; die Herstellung eines gepflasterten Ladeplatzes sammt Zufahrt in der Station Krupa; die Herstellung eines neuen Ladeplatzes in der Station Satkau-Teschnitz; die Vergrösserung des gepflasterten Ladeplatzes in der Station Priesen; die Fortsetzung des gepflasterten Wagenaufstellungsplatzes vor dem Aufnahmsgebäude in der Station Karlsbad; die Verlängerung des gepflasterten Ladeplatzes in der Station Maria Kulm; die Pflasterung der Depotplätze in der Station Prag (Smichow); die Vergrösserung des gepflasterten Ladeplatzes in der Station Herrndorf. [25. Mai, Z. 3669/I.]

— (Linie Prag—Hostiwitz: Umbau eines Waagehäuschens in der Station Prag [Smichow]). Die Verlängerung und der Umbau des dem Kohlenhändler S. Bloch gehörigen Waagehäuschens am Depotplatze Nr. 2 in der Station Prag (Smichow) wurde genehmigt. [21. Mai, E.-M.-Z. 4092/I.]

Böhmische Commercialbahnen. (Bauherstellung in der Station Kopidlno.) Das vorgelegte Project für die Aufstellung eines Buffetpavillons in der Station Kopidlno der Böhm. Commercialbahnen wurde gutgeheissen und an die k. k. Statthalterei in Prag mit der Ermächtigung übermittelt, bei anstandslosem Prüfungsbefunde den Bauconsens im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums zu ertheilen. [E.-M.-Z. 5005.]

Localbahn Rakonitz-Pladen-Petschau. (Geleisepläne.) Die vom Landesausschusse in Prag vorgelegten Geleisepläne der Stationen Lubentz, Chiesch, Protiwitz, Luditz, Boheutsch und Buchau, dann der Haltestellen Liebkowitz und Luditz der Strecken Pladen—Luditz und Protiwitz—Buchau der Localbahn Rakonitz-Pladen-Petschau mit der Abzweigung von Protiwitz nach Buchau wurden zur Ausführung genehmigt. [E.-M.-Z. 4772.]

Localbahn Čerčan-Modřan. (Theilstrecke Čerčan—Požar: Verlegung der Wirthschaftsrampe in km 11·2/3) Das vom Landesausschusse in Prag vorgelegte Project, betreffend die Verlegung der Wirthschaftsrampe von km 11·2/3 nach km 11·4 der Theilstrecke Čerčan—Požar der Localbahn Čerčan-Modřan wurde genehmigt. [E.-M.-Z. 5137.]

Wiener Tramway-Gesellschaft. (Verlegung der Tramwaygeleise in der Hernalser Hauptstrasse: Bauconsens.) Auf Grund des Ergebnisses der am 15. Mai durchgeführten politischen Begehung des Projectes der Wiener Tramway-Gesellschaft für die Umlegung der Tramwaygeleise in der Hernalser Hauptstrasse aus Anlass der Erbauung der Strassenbrücke nächst der Station Hernals der Vorortelinie der Wiener Stadtbahnen wurde der Bauconsens ex commissione ertheilt. [E.-M.-Z. 5256.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Verkehrsstörungen und Behebung von solchen.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen: (Eisenbahn-Betriebsdirection Lemberg.)

13. Juni. In Folge gänzlichen Hinwegreissens eines Objectes in der Station Nadyby in km 16·6/7 musste der Gesammtverkehr in der Strecke Nadyby—Chyrów eingestellt werden. Personenverkehr wird ab 14. Juni mittelst Umsteigens wieder aufgenommen.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn:

13. Juni. Der Gesammtverkehr auf der Localbahn Zauchtl-Bautsch wurde mit den Zügen 3301 und 3318 wieder aufgenommen.

Nachrichten aus Ungarn.

Lonjathalbahn, d. i. die projectirte Linie Dugoselo—Novska in Croatien und deren Flügelbahn Banovajarnga—Pakrácz. (Concessionsurkunde.) Der „Vasuti és közlekedésy közlöny“ Nr. 60 ex 1896 und dessen darauffolgende Nummern verlautbaren die zufolge Erlasses des kgl. ungarischen Handelsministers vom 27. März, Z. 2677, zu Gunsten des Ausbaues und Betriebes der projectirten Lonjathalbahn (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 109 ex 1894) erflossene Concessionsurkunde. Concessionäre dieser Bahn sind der Grossgrundbesitzer Graf Arthur Berchtold und Consorten, und sind deren effective Baukosten mit 4,200.000 fl. bemessen, von welcher Summe der Betrag von 226.400 fl. für Beschaffung der Fahrbetriebsmittel entfällt. Die Hauptstrecke der projectirten, im Sinne des G.-A. XXXI ex 1888 als normalspurige Localbahn zu erbauenden und als solche zu betreibenden Lonjathalbahn geht von der Station Dugoselo der südlichen Hauptlinie Budapest—Dombovár—Gyékenyés—Dugoselo—Zágráb—Fiume der kgl. Ungar. Staatsbahnen aus und wird diese im Bereiche der Comitate Zágráb, Belovár und Gradiska in der Station Novska mit deren Linie (Zágráb—) Sziszék—Novska—Bród verbinden, während die Flügelbahn Banovajaruga—Pakrácz von deren zukünftigen Station Banovajaruga aus im Bereiche des Comitates Požega zum Anschlusse an die derzeit als Sackbahn endigende Localbahn Barcs—Pakrácz-Lipik des Südbahnbetriebes führen wird.

Budapester Strasseneisenbahn-Actiengesellschaft. (Technisch-polizeiliche Begehung und Betriebseröffnung einer auf elektrischen Betrieb umgestalteten Theilstrecke.) Am 29. Mai fand in Budapest unter Führung des Sectionsrathes Dr. Josef Stettina des kgl. ungar. Handelsministeriums und mit Beiziehung der Vertreter der interessirten Staats-, Comitats- und Communalbehörden, sowie im Beisein der unter dem Präsidium des Staatssecretärs Ladislaus Vörös des kgl. ungar. Handelsministeriums stehenden gemischten Commission (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 110 und 114 ex 1895) für Verkehrsangelegenheiten im Bereiche Budapests die technisch-polizeiliche Begehung der nunmehr definitiv auf elektrischen Betrieb eingerichteten Theilstrecke Westbahnhof der kgl. Ungar. Staatsbahnen—Uj-Pest (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 9) statt. Die Commission besuchte vorerst die gesellschaftliche Central-Stromerzeugungsstation. Dieselbe ist ein mit allen neueren technischen Errungenschaften ausgestattetes Etablissement. In demselben befindet sich ein Kesselhaus mit sechs grossen Kesseln, System Babcock-Willcox, mit Wasserreinigern und Rohrleitungen, welche die amerikanischen Worthington-Dampfpumpen und die Kessel verbinden. Zwei Dynamomotoren zu je dreihundert Pferdekräften sind bereits mit der Condensator-Tandem-Dampfmaschine verbunden und im Betriebe; die Montirung einer dritten 600pferdekräftigen Dampfmaschine ist im Zuge, während eine weitere Dampfmaschine zu 600 Pferdekräften in den nächsten Tagen aufgestellt wird, so dass die Station auf 1800 Pferdekräfte eingerichtet sein wird. Der erzeugte Strom wird auf einer Stromvertheilungstafel gemessen und auf die einzelnen Linien vertheilt. Die Linie Westbahnhof—Neupest besteht aus drei Abschnitten, die von einander unabhängig sind. Sie ist 5·8 km lang, durchwegs doppelgeleisig, mit Schienen des neuen Systems Haarmann versehen. Die Linie hat Oberleitung, welche auf eisernen Säulen ruht und so eingerichtet ist, dass sie bei dem stärksten Verkehr nicht versagen wird. Die Halle, welche auf der Endstation an der Grenze Neupests erbaut worden ist, hat für 42 Waggons Raum. Von den 42 Waggons sind 28 Motorwagen erster Classe für je 50 Personen; als Ersatz der wegfallenden „Imperials“ kommen sogenannte Beiwagen, welche angekoppelt werden und gleichfalls 50 Personen zu fassen vermögen, so dass ein Zug 100 Personen wird befördern können, ohne dass die Wagen überfüllt sein werden. Die Fahrgeschwindigkeit variirt auf der 5·8 km langen Strecke zwischen 18 und 20 Minuten. Erbauer der Linie ist ein Consortium, welchem die Bauunternehmer Michael Hirsch und Heinrich Reinisch, ferner die Schiff- und Maschinenbau-Actiengesellschaft „Danubius“ und die Maschinenbau-Actiengesellschaft Schlick angehören. Nachdem der Bau der Linie sowohl, als auch die Durchführung des elektrischen Betriebes als entsprechend befunden wurden, ertheilte der Commissionsleiter die Bewilligung zur sofortigen Eröffnung des Betriebes.

Budapester Stadtbahn-Actiengesellschaft für Strasseneisenbahnen mit elektrischem Betriebe. (Vermehrung des Wagenparkes.) Die Direction der Budapester Stadtbahn-Gesellschaft hat den Beschluss gefasst, die Zahl der elektrischen Wagen mindestens um zwanzig zu vermehren. Der Minister fordert ferner die Gesellschaft auf, innerhalb vierzehn Tagen anstatt der gegenwärtigen mit einem Motor versehenen Wagen sofort sogenannte Dresdener Waggons mit zwei Motoren in Verkehr zu setzen.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. (Ausgabe bedeutend ermässigter Wochen-Abonnementskarten ausschliesslich für Arbeiter.) Die Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen verlautbart, dass im Interesse des Arbeiterstandes sowohl, als auch zur Förderung der Budapester Fabriks- und Gewerbeindustrie vom 15. Juni angefangen von den in der Umgebung von Budapest liegenden Stationen bis zu einer Entfernung von 40 km, bezw. von solchen Stationen, welche im Verkehre mit Budapest in die II. Fernverkehrszone fallen, Arbeiter-Wochen-Abonnementskarten zur Ausgabe gelangen. Diese Abonnementskarten werden auf Grund eines an die Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen zu richtenden stempelfreien Schreibens, jedoch nur für Fabriks- und Industriearbeiter, Hilfsarbeiter und Lehrlinge ohne Rücksicht auf Alter und Geschlecht bewilligt; hiebei wird bemerkt, dass mit Einem Schreiben auch für mehrere in derselben Fabrik, resp. Werkstätte beschäftigte Arbeiter, und zwar eventuell auch durch den Arbeitgeber die nöthigen Legitimationen verlangt werden können. Behufs Inanspruchnahme dieser Karten werden Legitimationen ausgefolgt, welche auf Grund der von der Direction ertheilten Genehmigung Seitens der betreffenden Stationen den Arbeitern unentgeltlich ausgefolgt werden. Diese Legitimationen sind drei Monate giltig. Nach Ablauf dieser Zeit werden dieselben in der betreffenden Station unentgeltlich gegen neue umgetauscht. Die Legitimationen sind von dem Arbeitgeber auszufüllen, zu unterschreiben und mit dem Firmastempel zu versehen; weiter sind dieselben auch von dem Arbeiter selbst zu unterschreiben und sodann Seitens der betreffenden Ortsbehörde zu legalisiren. Mit den auf Grund dieser Legitimationen ausgefolgten Abonnements-Wochenkarten können die Arbeiter von ihrem Wohnorte nach Budapest und retour mit Ausnahme der Sonn- und Feiertage mit den hiefür besonders bezeichneten Personen- und gemischten Zügen täglich einmal hin und retour fahren.

— (Anhalten der Schnellzüge in der Station Perbete.) Die Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen verlautbart, dass in der Station Perbete der donaulinksuferseitigen Hauptstrecke Marchegg—Budapest der kgl. Ungarischen Staatsbahnen die von Budapest-Westbahnhof via Perbete—Galantha—Zsolna in beiden Richtungen verkehrenden Tages-Schnellzüge vom 3. Juni an bedingungsweise anhalten.

Südbahn-Gesellschaft. (Einführung eines Verkehrs directer Wagen zwischen den Budapester Stationen und Villach.) Die Budapester Betriebsdirection der Südbahn-Gesellschaft verlautbart, dass mit 15. Juni bei den Tages-Schnellzügen Nr. 203 und 204 nebst dem von Budapest-Südbahnhof nach

Villach verkehrenden directen Wagen I. und II. Classe auch zwischen Budapest-Ostbahnhof und Villach via Kelenföld—Pragerhof—Marburg je ein directer Wagen I. und II. Classe in Verkehr gesetzt wird. Abfahrt des Zuges von Budapest-Südbahnhof 7 Uhr, bezw. von Budapest-Ostbahnhof 6 U. 35 M. Früh, Ankunft in Villach 8 U. 12 M. Abds.; in der Gegenrichtung Abfahrt des Zuges von Villach 6 U. 20 M. Früh, Ankunft in Budapest-Südbahnhof 9 U. 40 M., bezw. in Budapest-Ostbahnhof 10 U. Abds.

Ungarische Localbahn-Actiengesellschaft. (Ordentliche Generalversammlung.) Am 9. Juni fand in Budapest unter Vorsitz des Directionspräsidenten Leo Lánczy, Generaldirector der Commercialbank, die diesjährige ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Ungarischen Localbahn-Actiengesellschaft (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 77 ex 1895) statt. Nach Constatirung der Beschlussfähigkeit der Versammlung und Constituirung des Bureau gelangte der Bericht der Direction über die Gestion im Geschäftsjahre 1895 zur Verlesung. Diesem zufolge hat die Gesellschaft die 130 km lange Localbahn Hermannstadt-Rothenthurmpass (vergl. Vorconcession Vrdgs.-Bl. Nr. 11 ex 1894), die 30 km lange Localbahn Kecskemét—Tisza-Ugh (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 6 ex 1894, Vorconcession Post 5), die 46 km lange Localbahn Karczag—Tisza-Füred (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 132 ex 1894), die 41 km lange Localbahn Pápa-Csorna (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 102 ex 1895), die 101 km lange Localbahn der Comitate Weissenburg und Tolna (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 87 ex 1895) und die 37 km lange Localbahn Temesvár-Buziás (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 139 ex 1895) finanzirt, welche Geschäfte aber nur zum kleineren Theil im abgelaufenen Rechnungsjahre abgewickelt wurden, während deren vollständige Finalisirung im Laufe des Jahres 1896 erfolgen wird. Die Bilanz schliesst mit einem Reingewinne von fl. 105.044·67, wovon die Direction fl. 100.000 zur Bezahlung einer Dividende von 5 pCt. des Actiencapitals zu verwenden, fl. 3000 dem Reservefonds zuzuwenden und den Rest auf neue Rechnung vorzutragen proponirt. Nach Kenntnissnahme und Genehmigung des Berichtes und Ertheilung des Absolutoriums an die Direction und den Aufsichtsrath folgten die Wahlen in diese beiden Körperschaften.

Zahnradbahn auf den Svábhegy (Schwabenberg) in Budapest. (Ordentliche Generalversammlung.) Am 9. Juni fand in Budapest unter Vorsitz des Directionspräsidenten Wilhelm von Lindheim die diesjährige ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Budapester Bergbahn mit Zahnradbetrieb auf den Svábhegy statt. Nach Constatirung der Beschlussfähigkeit der Versammlung und Constituirung des Bureau gelangte der Bericht der Direction über die Gestion im Betriebsjahre 1895 zur Verlesung, welcher constatirt, dass im Jahre 1895 ein Reingewinn von fl. 335·64 erzielt wurde, der auf neue Rechnung vorgetragen wird. Die Generalversammlung nahm zur Kenntniss, dass die Direction wegen Umgestaltung des Betriebes und Einführung von elektrischen oder anderen Motoren die nöthigen Schritte unternommen hat, und dass demgemäss die bereits im Zuge befindlichen Verhandlungen mit dem Ministerium und dem Municipium womöglich noch in diesem Jahre zum Abschlusse kommen dürften. Die Pläne zur Errichtung eines zweiten Geleises, sowie für die beabsichtigte neue mechanische Einrichtung werden ehestens eingereicht werden. Nach Kenntnissnahme und Genehmigung des Berichtes und Ertheilung des Absolutoriums an die Direction und den Aufsichtsrath folgten die Wahlen in diese beiden Körperschaften.

Barcs-Pakráczer Eisenbahn-Actiengesellschaft. (Ordentliche Generalversammlung.) Am 11. Juni fand in Budapest unter Vorsitz des Directionspräsidenten Maximilian Brám Ritter von Bárdány die diesjährige ordentliche Generalversammlung der Actionäre der im Betriebe der Südbahn-Gesellschaft stehenden Eisenbahn Barcs-Pakrácz (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 75 ex 1895) statt. Nach Constatirung der Beschlussfähigkeit der Versammlung und Constituirung des Bureau gelangte der Bericht der Direction über die Gestion im Betriebsjahre 1895 zur Verlesung. Diesem zufolge beliefen sich das Bruttoerträgniss auf fl. 372.077·72, die Betriebsausgaben auf fl. 252.796·22, es resultirt sonach ein Betriebsüberschuss von fl. 119.281·50. Auf den Linien der Gesellschaft wurden 64.790 Civilpersonen befördert, die fl. 57.899 entrichteten, weiter 3359 Militärpersonen mit fl. 1864 Einnahmen. Der Civilgepäcksverkehr betrug 278 Tonnen mit fl. 1792 Einnahmen, der Eilgutverkehr 406 Tonnen mit fl. 4396 und der Güterverkehr 152.348 Tonnen mit fl. 268.693. Der Jahresbeitrag der Regierung für die Beförderung von Strassenbaumaterialien per fl. 10.000 wurde dem Specialfonds zugeführt, dessen Effectenbestand sich auf den Werth von fl. 422.983·65 erhöhte. Der von der Südbahn an die Gesellschaft geleistete vertragsmässige Beitrag beläuft sich auf fl. 180.718·50. Der Bericht zählt alle bewerkstelligten Bauten auf und theilt mit, dass die auf Grund des G.-A. XXII ex 1886 bewilligte zehnjährige Haussteuerfreiheit für die längs der gesellschaftlichen Linien errichteten Gebäude im Jahre 1895 abgelaufen ist; die in Rede stehenden Steuern dürften circa fl. 900 betragen und werden zu Lasten des Erträgnissconto des Specialfonds abgestattet werden. Die am 1. Juli 1895 zur Verlosung und am 2. Jänner zur Einlösung gelangten 68 Stück Prioritätsactien führen die Nummern 13 333—13.400. Das Pauschale für die Postbeförderung im Betrage von fl. 16.000 wurde den Betriebseinnahmen gutgebracht; wegen Erneuerung des Postvertrages, der mit August 1895 zu Ende ging, hat die Direction beim Handelsministerium die nöthigen Verhandlungen eingeleitet. Nach Kenntnissnahme und Genehmigung des Berichtes und Ertheilung des Absolutoriums an die Direction und den Aufsichtsrath folgten die Wahlen in diese beiden Körperschaften.

Ausland.

Deutsches Reich. (Betriebsergebnisse deutscher Eisenbahnen im Monate März 1896.) Die im Reichs-Eisenbahnamte aufgestellte Uebersicht der Betriebsergebnisse deutscher Eisenbahnen für den Monat März ergibt für die 61 Bahnen, welche auch schon im entsprechenden Monate des Vorjahres im Betriebe waren und zur Vergleichung gezogen werden konnten, mit einer Gesammtbetriebslänge von 39.625·65 km, Folgendes:

Im Monate März betrug die Einnahme:

a) aus dem Personenverkehre: im Ganzen 25,986.527 Mk. oder 2,313.610 Mk. mehr als in demselben Monate des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 669 Mk. oder 7·21 pCt. mehr als in demselben Monate des Vorjahres;
b) aus dem Güterverkehre: im Ganzen 75,583.253 Mk. oder 2,872.586 Mk. mehr als in demselben Monate des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 1913 Mk. oder 1·54 pCt. mehr als in demselben Monate des Vorjahres.

In der Zeit vom Beginne des Etatsjahres bis Ende März betrug die Einnahme:

A. Bei denjenigen Bahnen, deren Rechnungsjahr die Zeit vom 1. April bis 31. März umfasst:

a) aus dem Personenverkehre: im Ganzen 310,142.838 Mk. oder 24,192.940 Mk. mehr als in demselben Zeitraume des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 9690 Mk. oder 6·20 pCt. mehr als in demselben Zeitraume des Vorjahres;
b) aus dem Güterverkehre: im Ganzen 768,704.816 Mk. oder 44,500.528 Mk. mehr als in demselben Zeitraume des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 23.616 Mk. oder 3·95 pCt. mehr als in demselben Zeitraume des Vorjahres.

B. Bei denjenigen Bahnen, deren Rechnungsjahr mit dem Kalenderjahre zusammenfällt:

a) aus dem Personenverkehre: im Ganzen 12,209.952 Mk. oder 1,341.036 Mk. mehr als in demselben Zeitraume des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 1874 Mk. oder 9·72 pCt. mehr als in demselben Zeitraume des Vorjahres;
b) aus dem Güterverkehre: im Ganzen 32,126.985 Mk. oder 4,112.137 Mk. mehr als in demselben Zeitraume des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 4854 Mk. oder 11·66 pCt. mehr als in demselben Zeitraume des Vorjahres.

Bayern. (Aenderung von Stationsnamen.) Die Stationen Moosach der Bahnlinie München—Regensburg und Bruck der Bahnlinie München—Kempten haben die Bezeichnung „Moosach bei München“ und „Bruck bei München“, die für Güterabfertigung eingerichteten Haltestellen Moosach der Localbahn Grafing-Glonn und Bruck der Localbahn Erlangen-Herzogenaurach die Bezeichnung „Moosach bei Grafing“ und „Bruck bei Erlangen“ erhalten.

Schiffahrt.

Oesterr. Nordwest - Dampfschiffahrts - Gesellschaft. (Geschäftsbericht 1895. XV. ordentliche Generalversammlung.) Der Bericht des Verwaltungsrathes über das Jahr 1895, das 14. Geschäftsjahr des Unternehmens, beginnt mit der Constatirung des Umstandes, dass die Eröffnung des Betriebes auf der ganzen Schiffahrtsstrecke sich bis zum 9. April verzögerte. Auf der Unterelbe sei die Eisdecke mittelst Eisbrechers aller-

dings schon gegen Mitte März beseitigt worden, so dass zahlreiche Schleppdampfer bereits am 20. März die Bergfahrt von Hamburg antraten, allein auf der Oberelbe trat an letzterem Tage wieder starker Eisgang ein, dem ein bedeutendes Hochwasser folgte, das die Durchfahrt der Brücken bis zum Anfang April verhinderte. Dann blieben die Wasserstandsverhältnisse bis Ende Juni andauernd günstig, wogegen in den Sommermonaten die Frachtschiffe nur mehr halbe Ladung, im September sogar nur mehr ein Drittel Ladung nehmen konnten. Im Spätherbste war der Wasserstand andauernd ungünstig; erst im December trat wieder eine kleine Besserung ein. Die Einstellung der Schiffahrt erfolgte erst gegen Jahresschluss, und war es möglich, fast alle Ladungen in den Bestimmungshafen zu bringen. Der Güterzufluss war im ersten Halbjahre reichlich; in der zweiten Jahreshälfte trat namentlich im Thalverkehre eine starke Abnahme ein. Da jedoch die Frachtsätze eine entsprechende Erhöhung erfuhren und die Reparaturen weniger erforderten, gleicht das Jahresergebniss so ziemlich dem der beiden Vorjahre. Befördert wurden im Bergverkehre 358.149·1 (— 7278·6) t, darunter mit eigenen Frachtschiffen 146.595·5 (— 14.971·5) t, mit Verbandkähnen 211.553·6 (+ 7692·9) t, im Thalverkehre 282.233·8 (— 79.188·5) t, und zwar mit eigenen Frachtschiffen 190.731·8 (— 61.400·3) t, mit Verbandschiffen 91.502·0 (— 17.788·2) t. An Frachtgeldern wurden eingenommen 2,063.207·60 (plus 101.794·51) Mk. und 1317·51 (— 63.738·76) fl., an Schlepplöhnen 1,903.051·53 (— 49.707·76) Mk. und 623·42 (+ 616·92) fl.

Die gesellschaftliche Dampfschiff- und Maschinenbauanstalt in Dresden war für den eigenen Schiffspark durch Reconstructionen und Reparaturen und durch den Bau eines neuen Inspectionsdampfers beschäftigt; für fremde Rechnung lieferte dieselbe zwei grössere Radschleppdampfer, verschiedene kleine Schrauben- und Raddampfer, Kessel- und Maschinenanlagen. Behufs Erhöhung der Leistungsfähigkeit wurde eine den neuesten Anforderungen der Technik entsprechende grosse Kesselschmiede in dem bisherigen grossen Giessereigebäude errichtet, dagegen die nicht mehr rentable Giesserei in ihrem Umfange reducirt. Die neue, gegen Ende August in Thätigkeit getretene Anlage erhielt sofort durch die Erzeugung von fünf grossen Doppelkesseln für das Elektricitätswerk der Stadt Dresden und den Bau der hiefür nöthigen drei grossen Dampfmaschinen Beschäftigung, doch konnten diese Kessel und Maschinen bis Jahresschluss nicht mehr vollendet werden, so dass auch die Abrechnung hierüber erst im Jahre 1896 erfolgen wird. Auch sonstige Aufträge für ungefähr eine Million Mark wurden in das Jahr 1896 übernommen, das überdies zahlreiche Neubestellungen brachte, so dass die Maschinenbauanstalt andauernd sehr stark beschäftigt sein wird.

Die Bilanz der Gesellschaft weist auf unter den Activen: Schiffspark, und zwar: Dampfschiffconto 1,208.692 fl. 62 kr., Kettendampferconto 148.761 fl. 75 kr., Frachtschiffconto 998.825 fl. 20 kr., Dampfkrahn- und Dampfwindenconto 99.145 fl. 41 kr., Dampfbaggerconto 5391 fl. 28 kr., Schuten-, Bollen-, Stationszillen- und Pontonsconto 86.512 fl. 72 kr.; an Realitätenconto, und zwar: für Gebäude 213.941 fl. 74 kr., für Grundstücke 96.690 fl. 96 kr.; an Flussketten conto 144.274 fl. 93 kr.; an Inventarconto 490.908 fl. 95 kr.; an Materiallagerconto 281.444 Mk. 53 Pf. und 23.891 fl. 46 kr.; an Cautionsconto 25.069 Mk. 98 Pf. und 22.788 fl. 70 kr; an Ausständen 827.617 Mk. 11 Pf. und 122.178 fl. 74 kr.; an Schiffsassecuranzfondsconto 67.693 fl. 20 kr.; an Reservefondsconto 67.704 fl. 75 kr.; an Beamten-Unterstützungsfondsconto 26.944 fl. 25 kr.; an Special-Unterstützungsfondsconto 28.061 fl. 25 kr.; für die Dampfschiff- und Maschinenbauanstalt an Grundstücken, Gebäuden, Betriebs- und Werkzeugmaschinen, Modellen und Diversem 1,704.540 Mk. 8 Pf.; an Fabrikationsbeständen, Cassa, Werthpapieren u. s. w. 638.554 Mk. 78 Pf.; an Debitoren 214.222 Mk. 54 Pf.; für Agioconto 828.747 fl. 33 kr. An Passiven sind eingestellt unter Anderem: 4,000.000 fl. Actiencapital, Creditoren 1,419.954 Mk. 40 Pf. und 17.197 fl. 23 kr., Schiffsassecuranzfonds 56.876 fl. 36 kr., Reservefondsconto 68.985 fl. 54 kr., Specialreservefonds 20.000 fl., Beamten-Unterstützungsfonds 27.495 fl. 71 kr., Special-Unterstützungsfonds 27.817 fl. 43 kr., Dampfschiff- und Maschinenbauanstalt 876.297 Mk. 10 Pf., Ueberschuss mit 31. December 1895: 460.029 fl. 95 kr.

Die am 13. Mai unter dem Vorsitze des Verwaltungsraths-Präsidenten, Reichsraths- und Landtags-Abgeordneten Dr. Russ, abgehaltene Generalversammlung, an welcher 14 Actionäre in Vertretung von 13.678 Actien mit 544 Stimmen theilnahmen, beschloss, von dem Ueberschusse per 460.029 fl. 95 kr. für Abschreibungen den Betrag von 267.358 fl. 68 kr. zu verwenden, den Schiffsassecuranzfonds mit 13.389 fl. 90 kr., den Reservefonds mit 8964 fl. 6 kr. zu dotiren, dem Beamten-Unterstützungsfonds 4000 fl. und dem Special-Unterstützungsfonds für das Schiffspersonale 2000 fl. zuzuwenden, 160.000 fl. als vierpercentige Dividende an die Actionäre zu vertheilen und den Restbetrag von 4317 fl. 13 kr. auf neue Rechnung vorzutragen. Der ausscheidende Verwaltungsrath Dr. Alois Millanich wurde wiedergewählt.

„Adria", kgl. ungarische Seeschiffahrts-Actiengesellschaft. (Einstellung eines neuen Dampfers.) Die Direction der „Adria" verlautbart, dass vom 16. Juni angefangen zwischen Fiume und Venedig der neue, elegant eingerichtete Salon-Eildampfer „Dániel Ernö" verkehrt, welcher diese Strecke in zehn Stunden, demnach in einer um vier Stunden kürzeren Zeit als bisher zurücklegen wird. Dieser mit dem grössten Comfort ausgestattete Dampfer hat ausser dem I. Platz noch eine Luxusclasse mit separatem eleganten Salon, Promenadedeck, Cabinen mit vorzüglichen Betten, Rauchzimmer, elektrische Beleuchtung, Dampfheizung etc. Auf der Route Fiume—Ancona verkehrt der mit ähnlichem Comfort ausgestattete Eildampfer „Villám", welcher gleich dem „Dániel Ernö" ausser dem I. Platze auch mit einer Luxusclasse, mit separatem eleganten Salon und Cabinen versehen wurde. Ausserdem befindet sich auf diesem Dampfer ein kleiner eleganter besonderer Familiensalon mit vier Schlafstellen, welcher gegen Bezahlung von vier Schlafstellen gemiethet werden kann. Im Anschlusse an die Fahrten dieser Dampfer werden zwischen Budapest und Fiume vom 15. Juni angefangen eigene, nur aus Salonwagen I. Classe bestehende Luxuszüge verkehren, welche die Strecke Budapest—Fiume in 11¾ Stunden zurücklegen. Die Fahrordnung dieser Luxuszüge und Salondampfer ist folgende: Abfahrt von Budapest jeden Samstag und Dienstag um 7 Uhr 15 Minuten Früh; Ankunft in Fiume Abends 7 Uhr; Weiterfahrt mit Dampfer nach Venedig, sowie nach Ancona 8 Uhr Abends, Ankunft in Venedig am nächsten Tage 6 Uhr Früh und in Ancona um 5½ Uhr Früh. Rückfahrt der Dampfer von Venedig, sowie von Ancona jeden Sonntag und Donnerstag um 9 Uhr Abends, Ankunft in Fiume am nächsten Tage um 7 Uhr Früh; Weiterfahrt mit dem Luxuszuge jeden Montag und Freitag nach Budapest um 8 Uhr 30 Minuten Früh; Ankunft dortselbst an demselben Tage um 8 Uhr 25 Minuten Abends. Die Luxuszüge fahren in Fiume bis zum Landungsplatze der Dampfer, ebenso werden die Reisenden in Ancona vom Landungsplatze der Bahn durch die Bahn abgeholt. Zwischen Ancona Hafen und Rom verkehren in beiden Richtungen directe Wagen I./II. Classe. Die Fahrordnung wurde derart festgestellt, dass die Reisenden nach Italien nur eine Nacht auf der Reise verbringen, und zwar auf dem Dampfer, wo denselben Betten zur Verfügung stehen. Die Ankunft erfolgt in den nachbenannten grösseren italienischen Stationen bei Reisen von Budapest am nächsten Tage, und zwar in Mailand um 2 Uhr 25 Minuten Nachmittags (Fahrtdauer 31 Stunden), in Bologna um 2 Uhr 40 Minuten Nachmittags (Fahrtdauer 31½ Stunden), in Rom um 2 Uhr 50 Minuten Nachmittags (Fahrtdauer 31½ Stunden), in Genua um 6 Uhr 18 Minuten Abends (Fahrtdauer 35 Stunden), in Florenz um 6 Uhr 25 Minuten Abends (Fahrtdauer 35 Stunden), in Turin um 7 Uhr 20 Minuten Abends (Fahrtdauer 36 Stunden), in Neapel um 11 Uhr 25 Minuten Nachts (Fahrtdauer 40 Stunden), in Nizza um 12 Uhr 46 Minuten Nachts (Fahrtdauer 41½ Stunden.

Die schon bisher bestehenden directen Schnellzugs- und Rundreisebillets I. Classe sind gegen Aufzahlung der entfallenden Zusatzgebühren von je 3 fl. auch für die Luxuszüge und Schiffs-Luxus-Abtheilung giltig.

Franzenscanal-Actiengesellschaft. (Ordentliche Generalversammlung.) Am 10. Juni fand in Budapest unter Vorsitz des Directionspräsidenten General Stefan Türr die diesjährige ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Franzenscanal-Actiengesellschaft statt. Nach Constatirung der Beschlussfähigkeit der Versammlung und Constituirung des Bureau gelangte der Bericht der Direction über die Gestion im Betriebsjahre 1895 zur Verlesung. Diesem zufolge wurde im abgelaufenen Jahre ein Reingewinn von fl. 67.374·59 erzielt. Die Geringfügigkeit des Resultates ist vornehmlich den Wasserstandsverhältnissen zuzuschreiben; im Frühjahr hat nämlich das Hochwasser der Donau selbst das 1876er Niveau überschritten, die Theiss aber hatte eine Höhe erreicht wie noch nie zuvor, und die Schiffahrt wurde um zwei Monate später eröffnet als in sonstigen Jahren. Ferner sind der obere Kopf der Neusatzer Schleuse mit der auf demselben befindlichen Brücke, sowie die Wand des Entwässerungscanals in ihrer ganzen Länge ganz unerwartet eingestürzt (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 124 ex 1895), während an der Neusatzer Doppelschleuse Zeichen von Unterwaschungen zu Tage traten. Die nöthigen Wiederherstellungsarbeiten wurden sofort in Angriff genommen, zum grossen Theil auch durchgeführt. Die Kosten dieser Arbeiten belaufen sich auf fl. 50.000,

die aus dem Reingewinn gedeckt werden müssen, so dass heuer nach den Prioritätsactien eine Dividende nicht gezahlt werden kann. Ein wesentlich günstigeres Resultat erzielte die Gesellschaft mit dem Inslebenrufen neuer Industriezweige längs der Ufer des Canals, wodurch ein bedeutendes Frachtquantum gesichert wurde. Der Bericht constatirt ferner, dass die Verlegung der Canalmündung von Bács-Földvár nach Ó-Becse (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 40 ex 1893) bereits in Angriff genommen wurde, welche Arbeit hoffentlich bis Ende des nächsten Jahres bewerkstelligt sein dürfte. Die Brutto-Einnahmen der Gesellschaft betrugen im Jahre 1895 fl. 306.757·31, die Ausgaben hingegen fl. 239.382·72, so dass ein Ueberschuss von fl. 67.374·59 resultirt. Nach Kenntnissnahme des Berichtes und Ertheilung des Absolutoriums an die Direction und den Aufsichtsrath folgten die Wahlen in diese beiden Körperschaften.

Verschiedene Mittheilungen.

Fahrpreisermässigung für die Besucher der böhmischen Schlachtfelder. Die österr. Bahnverwaltungen — mit Ausnahme der Südbahn-Gesellschaft — haben den Besuchern der böhmischen Schlachtfelder auf Grund von auf Namen lautenden und von dem Centralvereine zur Erhaltung der Kriegerdenkmale vom Jahre 1866 in Böhmen ausgefertigten, nebst der Unterschrift des Ausstellers auch mit dem Vereinssiegel versehenen Legitimationen in der Zeit vom 22. Juni bis 10. Juli die Fahrt nach und von den Eisenbahnstationen des böhmischen Kriegsschauplatzes in der II. Schnellzugsclasse gegen Lösung von Personenzugskarten II. Classe, in der II. Personenzugsclasse gegen Lösung von Personenzugskarten III. Classe und in der III. Personenzugsclasse gegen Lösung von halben Personenzugskarten III. Classe zugestanden. Die betreffenden Legitimationen werden bei Lösung der Fahrkarten Seitens der Personencassen abgestempelt und bei der Rückfahrt als solche nur dann anerkannt werden, wenn dieselben von der Personencasse in Königgrätz oder einer anderen am böhmischen Kriegsschauplatze gelegenen und von dem genannten Centralvereine namhaft zu machenden Eisenbahnstation abgestempelt sind. Von den zur Ausfertigung gelangenden Legitimationskarten sind Seitens des Centralvereines den österr. Bahnverwaltungen Muster einzusenden. — Auf den Linien der Südbahn-Gesellschaft, welche diesem Zugeständnisse mit Rücksicht auf die bei derselben bestehenden Tour- und Retourkarten, welche durchschnittlich 33 pCt. Nachlass gegenüber den einfachen Fahrpreisen gewähren, sich nicht vollständig angeschlossen hat, steht es den Besuchern der böhmischen Schlachtfelder frei, bei Benützung der II. Classe der Schnell- und Personenzüge die tarifmässigen Tour- und Retourkarten zu lösen. Dagegen ist die Südbahn-Gesellschaft bereit, für die III. Classe der Personenzüge — jedoch mit Ausschluss der Schnellzüge — eine 50percentige Ermässigung in der Weise einzuräumen, dass die Fahrt in der III. Classe Personenzug gegen Lösung von halben Personenzugs-Fahrkarten III. Classe unternommen werden kann. Diese Ermässigung wird gegen Vorweis der bezogenen, auf Namen lautenden und von dem Centralvereine zur Erhaltung der Kriegerdenkmale ausgefertigten und nebst der Unterschrift des Ausstellers auch mit dem Vereinssiegel versehenen Legitimationen in der Zeit vom 22. Juni bis 10. Juli gewährt. [7. Juni, Z. 5540/I.]

Befugnisse des Centralamtes für den internationalen Eisenbahntransport in Bern. Aus Nr. 5 (Seite 209 ff.) der „Zeitschrift für den internationalen Eisenbahntransport“ entnehmen wir die nachstehende Mittheilung des Centralamtes für den internationalen Eisenbahntransport in Bern:

„In der Nummer vom 11. April hat das „Journal des Transports“ sein Bedauern darüber ausgesprochen, dass es die Conferenz, betreffend die Revision des internationalen Uebereinkommens über das Eisenbahn-Frachtrecht, welche vom 16. März bis 2. April in Paris stattgefunden hatte, nicht für zweckmässig erachtet hat, die Befugnisse des Centralamtes für den internationalen Eisenbahntransport in Bern zu erweitern. ‚Manche‘ — sagt es — ‚hätten gewünscht, dass das Centralamt in gewissen besonderen und als solche vorgesehenen Fällen nicht blos bei Streitigkeiten unter den Eisenbahn-Gesellschaften, sondern auch in Streitsachen zwischen diesen und dem Publicum einen schiedsgerichtlichen Entscheid abgeben könnte.‘

Das Centralamt ist der Ansicht, dass es schwierig sein möchte, demselben die neue Art schiedsgerichtlicher Functionen zuzuweisen, von denen das ‚Journal des Transports‘ spricht. Es will nicht von der Quantität der Arbeit sprechen, welche für das Centralamt aus der Verpflichtung entstehen könnte, auch nur einen Bruchtheil der in dem Gebiete des internationalen Uebereinkommens vorkommenden Differenzen zwischen Eisenbahnen und Publicum zu behandeln. Aber es muss darauf aufmerksam machen, das bei der Ausdehnung des Geltungsbereiches des internationalen Uebereinkommens die Sichtung der in jedem einzelnen Falle zu prüfenden thatsächlichen Verhältnisse sehr oft den grössten Schwierigkeiten begegnen könnte und dass darunter die Qualität der Entscheidungen leiden müsste. Dass das Centralamt die Behandlung solcher Streitigkeiten nur auf Wunsch aller Betheiligten zu übernehmen hätte, ändert nichts an dieser Betrachtung, legt aber sogleich das Bedenken nahe, wie unmöglich die Lage sich gestalten müsste, wenn in auch nur anscheinend ähnlichen Fällen die Entscheidungen der ordentlichen Gerichte und diejenigen des Centralamtes aus einander gehen sollten. Es scheint, dass schon deswegen die einzelnen Staaten zu einer Erweiterung der schiedsgerichtlichen Befugnisse des Centralamtes keine Hand bieten möchten.

Das Centralamt hatte bisher gesucht, dem Publicum durch die Beantwortung von Anfragen, welche über zweifelhafte Punkte ihm vorgelegt wurden, sich nützlich zu machen. Es hat auf diese Weise zahlreiche Streitfragen beleuchten und damit wohl auch, in mehr als einem Falle, zur Vermeidung von Processen beitragen können. Aber es hat sich nie verhehlt, dass es sich dabei auf einer schlüpfrigen Fläche bewege, auf welcher der Fuss nur mit vieler Vorsicht abgestellt werden könne. Denn weil es sich nicht um ein Verfahren handelte, in welchem die beiden Parteien contradictorisch gehört werden konnten, so war das Centralamt immer in der Gefahr, eine Meinungsäusserung abzugeben, die nicht auf voller Kenntniss aller thatsächlichen Verhältnisse beruhte, und deren man sich dann mit Unrecht bedienen konnte. Dies ist der Grund der ganz besonderen Reserve, welche es sich aufzuerlegen für nöthig fand, und in jenen Fällen, wo es bereits vorhandene Streitfälle zu erkennen glaubte, hinderte, sich überhaupt auszusprechen.

Die Revisionsconferenz hat sich mit dieser Sachlage beschäftigt. Sie hat einmüthigt anerkannt, dass, dank der Vorsicht des Centralamtes, aus dem Verhalten desselben keine praktischen Schwierigkeiten sich herausgestellt haben. Bei den Zweifeln aber, die das Amt selbst darüber äusserte, ob mit der Beantwortung solcher Anfragen fortgefahren werden soll, fand die Conferenz, dass es vorzuziehen sei, darauf zu verzichten.

In Folge dessen wird das Centralamt von nun an aufhören, die besonderen Anfragen, welche ihm über die Bedeutung des einen oder anderen Artikels des internationalen Uebereinkommens zugehen, zu beantworten. Dagegen können diese Fragen den Gegenstand von Abhandlungen in der Zeitschrift bilden, welche die Verantwortlichkeit des Centralamtes nicht direct engagiren.

Diese Lösung kann dem Centralamt nur angenehm sein, denn sie entbindet es künftig davon, Anfragen zu prüfen, die nicht selten verfänglicher Natur waren, und auf welche dasselbe, mangels der Möglichkeit eingehender Untersuchungen, nur ausweichende Antworten geben konnte, die man wohl hie und da als sibyllinische bezeichnet haben mag.“

Steyrthalbahn-Gesellschaft. (Generalversammlung.) Am 21. Mai wurde in Steyr unter dem Vorsitze des Präsidenten Dr. Johann Hochhauser und im Beisein des landesfürstlichen Commissärs, k. k. Statthaltereirathes Hugo Ritter von Hebenstreit, die 8. ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Steyrthalbahn-Gesellschaft abgehalten. Bei derselben waren 18 Actionäre anwesend, welche 976 Stimmen vertraten. Nach dem pro 1895 veröffentlichten Geschäftsberichte betrugen die Gesammteinnahmen, inclusive des Vortrages aus dem Vorjahre, 100.195 fl.; denselben stehen Ausgaben von 77.137 fl. gegenüber, so dass ein Ueberschuss von 23.058 fl. (+ 815 fl. gegen das Jahr 1894) der Generalversammlung zur Verfügung stand. Dieselbe beschloss über Antrag des vorher absolvirten Verwaltungsrathes, hievon vorerst 860 fl. zur statutenmässigen Actientilgung in Abzug zu bringen, 20.000 fl. zur Abzahlung der gesellschaftlichen Bauschuld zu verwenden und die hiefür entfallenden 200 Stück unbegebenen Actien dem Betriebs-Reservefonds zu überweisen und den restlichen Betrag von 2198 fl. als Remuneration für die Bediensteten zu verwenden. In den Revisionsausschuss wurden Gottlieb Bruckschweiger, Robert Baron Buddenbrock und Johann Scholz, sowie als Ersatzmann Dr. Friedrich Höfner gewählt. Von einer Ergänzungswahl für den aus dem Verwaltungsrathe ausgeschiedenen Fritz Hähnel wurde abgesehen.

Kolomeaer Localbahnen. (Generalversammlung.) Am 23. Mai wurde unter Vorsitz des Präsidenten Sergius Fürst Radziwill und im Beisein des landesfürstlichen Commissärs, k. k. Sectionsrathes Dr. Rudolf Schuster Edler von Bonnott, die 9. ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Kolomeaer

Localbahnen abgehalten. Bei derselben waren 12 Actionäre anwesend, welche 3275 Actien mit 131 Stimmen vertraten. Nach dem vorgelegten Geschäftsberichte haben im letzten Jahre sowohl der Betriebsüberschuss per 3614 fl., als auch das verfügbare Reinerträgniss per 322 fl. gegenüber dem Jahre 1894 eine wesentliche Verringerung erfahren. Nach Antrag des vorher absolvirten Verwaltungsrathes wurde der letztere Betrag auf neue Rechnung vorgetragen. Die ausscheidenden Verwaltungsrathsmitglieder Emanuel A. Ziffer und Wilhelm von Lindheim, sowie der bisherige Revisionsausschuss wurden wiedergewählt. In der nach der Generalversammlung abgehaltenen Sitzung des Verwaltungsrathes wurden Sergius Fürst Radziwill zum Präsidenten und Emanuel A. Ziffer zum Vicepräsidenten, ferner der Letztgenannte, sowie Wilhelm von Lindheim und Max Luschka Edler von Sellheim zu Mitgliedern des Executivcomité wiedergewählt.

Südbahn-Gesellschaft. (Generalversammlung.) Am 29. Mai wurde unter Vorsitz des Präsidenten Prinz Egon Hohenlohe und im Beisein des landesfürstlichen Commissärs, k. k. Sectionschefs Rudolf Freiherr von Lilienau, die 46. ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Südbahn-Gesellschaft abgehalten. Bei derselben waren 112 Actionäre anwesend, welche 105.557 Actien vertraten. Nach dem pro 1895 veröffentlichten Geschäftsberichte betrug das Reinerträgniss des gesammten Eisenbahnnetzes mit Einschluss der Local- und Pachtbahnen 20,439.301 fl. (— 578.851 fl. gegenüber dem Jahre 1894), der Saldo der Zinsen und diversen Abrechnungen 601 fl. (— 66.643 fl.) und der Reinertrag der Hotels und des Grazer Walzwerkes 411.573 fl. (+ 2601 fl.); das gesammte Reinerträgniss beziffert sich daher auf 20,851.476 fl. (— 642.092 fl.). Demselben stehen Lasten im Gesammtbetrage von 18,269.467 fl. (— 402.643 fl.) gegenüber, so dass ein Ueberschuss von 2,582.009 fl. (— 239.449 fl.) der Generalversammlung zur Verfügung stand. Nach einer Erklärung des Präsidenten, dass die Verwaltung zu dem Zwecke, um das Anwachsen der Lasten des Dienstes der 3 percent. Obligationen zu decken, durch eine Reihe von Jahren eine Reserve für den besagten Obligationendienst vorschlagen und vom Jahre 1896 ab die Bildung dieser Reserve beantragen werde, sowie nach einer weiteren Mittheilung betreffs der Bedeckung künftiger Investitionserfordernisse und betreffs des Standes der Verhandlungen über die Conversion der 5 percent. Prioritäten wurde der Jahresbericht genehmigt und dem Verwaltungsrathe das Absolutorium ertheilt. Die Anträge des letzteren über die Verwendung des Reingewinnes wurden angenommen. Danach soll eine Dividende von 5 Frcs. (gegen 4 Frcs. im Vorjahre) ausbezahlt und der Restbetrag von rund 940.000 fl. auf neue Rechnung übertragen werden. Die ausscheidenden Verwaltungsrathsmitglieder Robert Biedermann, Ritter von Turony, Alfred von Haber, Albert Freiherr von Rothschild und Florian Graf Kergorlay wurden wiedergewählt. Zu Revisoren wurden Alois Wismeyer, Gustav Figdor und Hermann von Seutter bestellt, worauf die Generalversammlung geschlossen wurde.

Wiener Localbahnen. (Generalversammlung.) Am 30. Mai wurde unter Vorsitz des Präsidenten Peter Freiherrn von Pirquet die 8. ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Wiener Localbahnen abgehalten. Bei derselben waren 13 Actionäre anwesend, welche 785 Actien mit 78 Stimmen vertraten. Nach dem vorgelegten Geschäftsberichte umfasste im abgelaufenen Jahre der Frachtenverkehr 176.360 t mit einer Bruttoeinnahme von 62.169 fl. und der Personenverkehr 547.210 Personen mit einer Bruttoeinnahme von 62.169 fl. Die Bilanz ergibt nach Abrechnung der Zinsen und der Amortisationsquote für die 4 perc. Prioritätsobligationen einen Ueberschuss von 315 fl. Hievon wurden 10 fl. dem Special-Reservefonds zugewendet und die restlichen 305 fl. auf neue Rechnung übertragen. Von den ausscheidenden Verwaltungsrathsmitgliedern Dr. Franz Billitzer und Friedrich Lenz wurde nur der erstere wiedergewählt, da der letztere auf eine Wiederwahl verzichtet hatte. In der nach der Generalversammlung abgehaltenen Sitzung des Verwaltungsrathes wurden Peter Freiherr von Pirquet zum Präsidenten und Ober-Baurath Franz Atzinger zum Vicepräsidenten wiedergewählt.

Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn. (Generalversammlung.) Am 3. Juni wurde unter Vorsitz des Präsidenten S. Ritter v. Hahn und im Beisein des landesfürstlichen Commissärs, k. k. Sectionsrathes Emil Ritter Krticzka v. Jaden, die 7. ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn abgehalten. Bei derselben waren 17 Actionäre anwesend, welche 1550 Actien mit 62 Stimmen vertraten. Nach dem pro 1895 erstatteten Berichte des Verwaltungsrathes wurden im abgelaufenen Jahre auf den gesellschaftlichen Linien rund 733.000 Personen (gegen 458.000 Personen im Jahre 1894) und 159.000 t Güter (gegen 121.000 im Jahre 1894) befördert. Die Betriebseinnahmen betrugen auf der Hauptlinie Reichenberg—Gablonz—Tannwald 340.561 fl., auf der Flügelbahn Morchenstern-Maxdorf (Kamnitzthalbahn) 20.098 fl., zusammen daher 360.659 fl. (gegen 232.814 fl. im Vorjahre). Die Betriebsausgaben beliefen sich auf der Hauptlinie auf 145.520 fl. und auf der Flügelbahn auf 27.076 fl., insgesammt daher auf 172.596 fl. (gegen 108.019 fl. im Vorjahre). Der Bericht theilt weiters mit, dass die Verhandlungen über den Ausbau der Gesellschaftsbahn von Tannwald zur Reichsgrenze zum Anschlusse an die Preussischen Staatsbahnen bei Neuwelt sich in einem günstigen Stadium befinden, ferner, dass der Bau der Localbahn Starkenbach-Rochlitz gesichert erscheine. Der Bericht und der Rechnungsabschluss, welcher einen verfügbaren Reingewinn von 90.605 fl. ausweist, wurde einstimmig genehmigt und dem Verwaltungsrathe das Absolutorium ertheilt. Ueber Antrag des letzteren beschloss die Versammlung, zur Vertheilung einer fünfpercentigen Dividende auf die Prioritätsactien 52.290 fl. und zur Vertheilung einer $4^1/_2$percentigen Dividende auf die Stammactien lit. A 19.575 fl. zu verwenden und den erübrigenden Betrag von 18.740 fl. auf neue Rechnung vorzuschreiben. Die ausscheidenden Verwaltungsrathsmitglieder Willy Ginzkey und Adolf Posselt wurden wieder- und über Resignation des Mitgliedes Max Luschka Edlen v. Sellheim der k. und k. Oberst a. D. Alexander v. Eis neugewählt. Mit der Wiederwahl des bisherigen Revisionsausschusses schloss die Generalversammlung.

In der hierauf abgehaltenen Sitzung des Verwaltungsrathes wurden S. Ritter v. Hahn zum Präsidenten und Wilhelm v. Lindheim zum Vicepräsidenten wiedergewählt.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des CXIX. Stückes.) Das am 12. Juni herausgegebene CXIX. Stück enthält unter

Nr. 2288: Kundmachung der k. k. Landesregierung für die Bukowina vom 7. Juni 1896, Z. 9320, betreffend Massregeln für die Einfuhr von Schweinen aus Ungarn nach der Bukowina.

— (Inhalt des CXX. Stückes.) Das am 13. Juni herausgegebene CXX. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2289: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 10. Juni 1896, Z. 94.314, betreffend das Verbot der Einfuhr von Klauenthieren aus dem Königreiche Preussen nach Böhmen.

Nr. 2290: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 11. Juni 1896, Z. 94.826, betreffend Beschränkungen bei der Einfuhr von Schweinen aus der Bukowina nach Böhmen.

Nr. 2291: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Dalmatien vom 2. Juni 1896, Z. 15.129, betreffend das Verbot der Ein- und Ausfuhr von Klauenthieren nach und aus dem Bezirke Metković in Dalmatien.

Nr. 2292: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Krain vom 10. Juni 1896, Z. 8619, betreffend das Verbot der Einfuhr von Schweinen aus den Bezirken Görz und Voloska im Küstenlande nach Krain.

Nr. 2293: Kundmachung der k. k. Statthalterei für das Küstenland vom 7. Juni 1896, Z. 12.047/IV, betreffend das Verbot der Einfuhr von Schweinen aus Krain und Steiermark nach dem Küstenlande.

Nr. 2294: Kundmachung der k. k. Statthalterei für das Küstenland vom 6. Juni 1896, Z. 11.652/IV, betreffend das Verbot der Einfuhr von Schweinen aus Croatien-Slavonien nach dem Küstenlande.

Nr. 2295: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Niederösterreich vom 12. Juni 1896, Z. 56.492, betreffend die Verlängerung der Frist zur Abfuhr der am Dienstag- oder Donnerstag-Markte zu St. Marx angekauften Schweine in die Schlachtstätten der Fleischselcher im Stadtgebiete von Wien.

— (Inhalt des CXXI. Stückes.) Das am 15. Juni herausgegebene CXXI. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2296: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Krain vom 5. Juni 1896, Z. 8514, betreffend das Verbot der Einfuhr von Schweinen aus mehreren Comitaten Croatien-Slavoniens nach Krain.

Nr. 2297: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Oberösterreich vom 11. Juni 1896, Z. 10.081/II, betreffend das Verbot der Einfuhr von Handels-(Futter-)Schweinen aus der Bukowina nach Oberösterreich.

Nr. 2298: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 13. Juni 1896, Z. 96.883, betreffend das Verbot der Einfuhr von Schweinen aus Oberösterreich nach Böhmen.

Nr. 2299: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 14. Juni 1896, Z. 95.392, betreffend das Verbot der Einfuhr von Schweinen aus Krain nach Böhmen.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Binnenverkehr der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen.

Frachtsätze für Gera.

Die im Binnenverkehre für die Station Gera (Reuss) S.St.E. massgebenden Entfernungen und Frachtsätze, sowie die für Ueberführungen zwischen dem preussischen und sächsischen Bahnhofe in Gera giltigen Verbindungsbahnfrachten treten Ende Juni 1896 ausser Kraft, was unter Bezugnahme auf die Bekanntmachung vom 12. Mai 1896 veröffentlicht wird.

Dagegen gelten vom 1. Juli 1896 an die gegenwärtig für Gera-Pforten massgebenden Frachtsätze für die in unserer Bekanntmachung vom 21. Mai 1896 erwähnte Verkehrsstelle Gera (Reuss) S.St.E.

Dresden, am 6. Juni 1896. [443]

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Eröffnung der Personen-Haltestelle Komarówka.

Am 1. Juli 1896 wird die auf der Linie Stanislau—Husiatyn zwischen den Stationen Niżniów und Korościatyn in km 43·5 gelegene Haltestelle Komarówka für den Personen- und beschränkten Gepäcksverkehr eröffnet werden.

Wien, am 14. Juni 1896. [444]

Nordisch-Orientalisch-Bulgarisch-Serbisch-Rumänisch-Ungarisch-Oesterreichisch-Deutsch-Niederländisch-Belgisch-Französisch-Englischer Eisenbahnverband.

Einführung neuer Tarife.

Mit Wirksamkeit vom 1. August 1896 tritt für den obgenannten Verband ein neuer Tarif, Theil I, in Kraft, durch welchen der Theil I vom 1. Juni 1894 aufgehoben wird.

Gleichzeitig wird bekannt gegeben, dass der im Verordnungs-Blatte Nr. 56 vom 19. Mai 1896 publicirte Tarif, Theil II, Heft F, für den Oesterr.-Ungarisch-Rumänisch-Serbisch-Bulgarisch-Orientalisch-Deutsch-Englischen Eisenbahnverband erst am 1. August 1896 in Kraft treten wird.

Wien, am 15. Juni 1896. [445]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahnverband.

Aufnahme der Station Pozsony-Ujváros in den Gütertarif, Theil II, Heft B (Gemeinschaftliches Heft).

Auf Seite 29 des oben bezeichneten Tarifes ist die Station Pozsony-Ujváros mit den gleichen Entfernungen und Zuschlagsfristen wie für Pozsony-fiókpalyaudvár nachzutragen.

Wien, am 13. Juni 1896. [446]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahnverband.

Einführung des Nachtrages II zu Theil III, Heft 2, des Gütertarifes.

Mit Wirksamkeit vom 1. Juli 1896 gelangt der in der Ueberschrift bezeichnete Nachtrag zur Einführung.

Derselbe enthält:

1. Die Ermässigung von Frachtsätzen.
2. Eine Ergänzung der Tarifabtheilung I, Abschnitt A und B.
3. Eine Ergänzung der Tarifabtheilung II.
4. Die Berichtigung von Frachtsätzen.
5. Die Aenderung von Stationsnamen.

Exemplare dieses Nachtrages sind durch die betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen und Stationen unentgeltlich zu beziehen.

Wien, am 13. Juni 1896. [447]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Sächsisch-Oesterreichischer Eisenbahnverband.

Ausgabe neuer Tarifnachträge.

Am 1. August 1896 treten die Nachträge VII zu den Heften 1, 2 und 5, und die Nachträge VI zu den Heften 3 und 4 des Sächsisch-Oesterreichischen Verbandsgütertarifes in Kraft. Sie enthalten ermässigte Frachtsätze der Wagenladungsclassen C[1] und C[2], der Ausnahmetarife 2 a u. b und 4 a u. b (Stückgüter in Wagenladungen) und 3 c (Wolle) im Verkehre zwischen Marchegg, den in Betracht kommenden Wiener Bahnhöfen, ferner Floridsdorf, Jedlesee, Klosterneuburg-Weidling, Korneuburg, Nussdorf, Stadlau und Stockerau und sächsischen Stationen, sowie erhöhte Frachtsätze für den Classengutverkehr zwischen Stationen der Buschtěhrader Eisenbahn und Reichenberg (Sächs. Staatsb. und S.N.D.V.B.), sowie für Marchegg (K.F.N.B. und St.E.G.) und Zittau. Ausserdem enthalten diese Nachträge eine veränderte Fassung des Ausnahmetarifes für Düngemittel, Aenderung von Stationsnamen, Einbeziehung neuer Stationen, abgeänderte und neue Frachtsätze für Classengüter, die Artikel Kleie, Holz, Heu und Stroh, Holzpapierstoff, Strohstoff und gefärbte Baumwolle.

Schliesslich werden durch den Nachtrag VII zu Heft 2 die Sätze des Ausnahmetarifes 2 a u. b (Stückgüter in Wagenladungen) im Verkehre zwischen Leipzig (Bayer. und Thür. Bhf.) einerseits und Wien (K.F.N.B.), Floridsdorf, Wien (Staatsbahnhof) und Stadlau andererseits, ferner die Sätze des Ausnahmetarifes 26 a u. b (Petroleum) im Verkehre zwischen Mähr.-Ostrau und Leipzig (Thür. Bhf.) aufgehoben.

Abdrücke der Nachträge können vom 16. Juli 1896 an durch die Verbandsstationen bezogen werden.

Ueber die durch Abänderung und Aufhebung von Frachtsätzen eintretenden Frachterhöhungen geben bis dahin die Verbandsverwaltungen Auskunft.

Wien, am 16. Juni 1896. [448]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn.
(Poprádthaler Localbahnen.)

Ausgabe des Nachtrages I zum Local-Personen- und Gepäckstarife der Poprádthaler Localbahnen.

Am 25. Juli 1896 tritt zu dem vom 15. Juli 1895 giltigen Local-Personen- und Gepäckstarife der Poprádthaler Localbahnen der Nachtrag I mit folgendem Inhalte in Kraft:

I. Aenderung der Zoneneintheilung der Tátra-Lomniczer Localbahn.
II. Aenderung in den Stationstarifen.
III. Berichtigung.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei der Direction der Kaschau-Oderberger Eisenbahn (Budapest, Maria-Valeria utcza 11) erhältlich.

Budapest, am 13. Juni 1896. [449]

Die Direction der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn.

Ostdeutsch-Ungarischer Eisenbahnverband.
Theil II, Heft 2.

Ausgabe des Nachtrages VI.

Am 1. Juli 1896 tritt der Nachtrag VI zum Verbandstarife, Theil II, Heft 2 (Getreidetarif), in Kraft.

Derselbe enthält:

1. Aufnahme der Umschlagsstelle Cosel-Oderhafen und der Station Pozsony-Ujváros.
2. Aufhebung der Frachtsätze für die Station Kempen.
3. Neuer Seehafen-Ausnahmetarif für Getreide und Mahlproducte via Danzig, Königsberg und Neufahrwasser nach ausserdeutschen Ländern.
4. Ergänzung des Kilometerzeigers, Frachtsatz-Berichtigungen, Aenderung von Stationsnamen.

Der unter 3. genannte Seehafen-Ausnahmetarif gelangt laut den bezüglichen Controlvorschriften für Sendungen, deren überseeische Bestimmung auf dem Frachtbriefe vermerkt wird, im Kartirungswege, für solche Sendungen hingegen, deren Ausfuhr zur See nachträglich bestimmt und nachgewiesen wird, im Rückvergütungswege zur Anwendung.

Die durch diesen Nachtrag verursachten Frachterhöhungen, bezw. Verkehrsbeschränkungen treten erst mit 15. August 1896 in Kraft.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den Endverwaltungen um den Preis von 18 Kreuzer, bezw. 30 Markpfennige per Stück erhältlich.

Budapest, am 15. Juni 1896. [450]

Die Direction der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn

Namens der betheiligten Verwaltungen

K. k. priv. Oesterreichische Nordwestbahn.

Einhebung der Personenzugspreise bei den Schnellzügen in den Strecken Gross-Wossek—Königgrätz und Chlumetz—Trautenau.

Vom 1. Juli 1896 angefangen werden bei den Schnellzügen 403 und 404, bezw. 503 und 504 rücksichtlich der Strecken Gross-Wossek—Königgrätz und Chlumetz—Trautenau nicht mehr die Schnellzugspreise, sondern die Personenzugspreise eingehoben.

Wien, am 8. Juni 1896. [451]

Oesterreichisch-Niederländisch-Englischer Personenverkehr über Tetschen und Bodenbach.

Verlängerung der Giltigkeitsdauer der Rückfahrkarten Wien—London.

Die Giltigkeitsdauer der Rückfahrkarten von Wien Nord-, Staats- oder Nordwestbahnhof nach London und vice versa über Bodenbach, bezw. Tetschen—Dresden, Vlissingen oder Hoek von Holland wird von jetzt ab von 30 auf 45 Tage erhöht.

Wien, am 12. Juni 1896. [452]

K. k. priv. Oesterreichische Nordwestbahn

Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Südnorddeutsche Verbindungsbahn.
K. k. priv. Böhmische Nordbahn.

Einführung von Arbeiterfahrkarten.

Ab 27. Juni 1896 gelangen im Verkehre von Reichenau i. B. nach Münchengrätz und Svijan-Podol, bezw. umgekehrt einfache directe Fahrkarten für Arbeiter zum Preise von 22 kr., bezw. 17 kr. und von Reichenberg nach Münchengrätz und Svijan-Podol solche Fahrkarten zum Preise von 32 kr., bezw. 27 kr. gegen Vorweis der in den Local-Personentarifen der betheiligten Verwaltungen vorgeschriebenen Legitimationen zur Ausgabe.

Wien, am 15. Juni 1896. [453]

K. k. priv. Südnorddeutsche Verbindungsbahn

Namens der mitbetheiligten Verwaltung.

Oesterreichisch-Ungarisch-Russischer Eisenbahnverband.

Ausgabe des Gütertarifes, Theil III.

An Stelle des vom 19. April a. St./1. Mai n. St. 1893 giltigen Ausnahmetarifes für Flachs etc., sowie der zu demselben erschienenen Nachträge I—III tritt mit Giltigkeit vom 20. Juli a. St./1. August n. St. 1896 der Gütertarif, Theil III, Ausnahmetarif für die Beförderung von Flachs, Hanf, sowie Flachs- und Hanfheede (Werg) in Wirksamkeit.

Preis 30 Heller Kronenwährung.

Wien, am 13. Juni 1896. [454]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft

Namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Deutsch-Niederländischer Eisenbahnverband. (7. Nachtrag zum Viehtarif, Theil II.) Am 15. Mai 1896 ist der 7. Nachtrag zum Deutsch-Niederländischen Viehtarif, Theil II, in Kraft getreten. Durch denselben gelangen Frachtsätze für die Beförderung von Kleinvieh (Schafe u. s. w.) in ein- und mehrbödigen Wagen im Verkehr zwischen der in den Verbandsverkehr neu einbezogenen Station Sandersleben des Directionsbezirkes Halle einerseits und der Station Oldenzaal der Holländischen Eisenbahn, sowie den Stationen Amsterdam und Rotterdam der Niederländischen Staats- und der Holländischen Eisenbahn andererseits zur Einführung. Die in Folge von Druckfehlerberichtigungen erhöhten und unter Position II des oben erwähnten Nachtrages näher bezeichneten Frachtsätze treten erst am 1. Juli 1896 in Kraft.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband. (Nachtrag II zum 7. Heft.) Mit Giltigkeit vom 1. Juli 1896 kommt zum 7. Heft des Südwestdeutschen Verbandsgütertarifes (Baden-Saarbrücken) der Nachtrag II zur Einführung.

Kgl. Preussische Staatseisenbahnen. (Aenderung einer besonderen Bestimmung zu § 14 der Verkehrsordnung.) Mit Giltigkeit vom 1. Juni 1896 wurde die besondere Bestimmung des letzten Absatzes zu § 14 der Verkehrsordnung im Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif Theil II der Preussischen Staatseisenbahnen dahin ergänzt, dass die nach dieser Bestimmung vorgesehene Kürzung des Fahrgeldes um den Betrag von 10 Pfg. für eine Bahnsteigkarte auch in dem Falle nicht erfolgt, wenn wegen erheblich verspäteter Abfahrt des Zuges die Reise aufgegeben und die Rückzahlung des Fahrgeldes am Schalter von dem Reisenden verlangt wird.

Thüringisch-Hessisch-Sächsischer Verbandsgüterverkehr. (Aenderung von Tarifentfernungen.) Im Gütertarife zu obenbezeichnetem Verbandsverkehre treten für die Stationsverbindungen Ilmenau-Moldau und Schwarza-Niederstriegis mit Giltigkeit vom 1. Juli 1896 ab erhöhte und für Stadtilm-Weipert, Gera (Preuss. Staatsb.), Weida (Preuss. Staatsb.) und Zeitz (Preuss. Staatsb.) im Verkehre mit Harthau i. Erzgebirge, Jahnsdorf i. Erzgebirge und Neukirchen i. Erzgebirge mit sofortiger Giltigkeit ermässigte Entfernungen in Kraft.

Kgl. Sächsische Staatseisenbahnen. (Binnen- und Verbandsverkehr.) Die Güterstation Gera (Reuss), Sächsische Staatsbahn, wird am 30 Juni 1896 Abends für die Annahme, Abfertigung und Auslieferung von Eil- und Frachtgut, Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen geschlossen, und es wird vom 1. Juli 1896 an der gesammte Güterverkehr mit der Stadt Gera und deren Umgebung durch die Station Gera-Pforten oder durch die Station Gera (Reuss). Preuss. Staatsb., vermittelt.

Soweit für Gera (Reuss), Preuss. Staatsb., im Verkehre mit sächsischen Binnenstationen directe Frachtsätze für die Beförderung von Gütern, Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren nicht bestanden haben, gelten die bisher für Gera (Reuss), Sächs. Staatsb., bestehenden Frachtsätze bis auf Weiteres für die Station Gera (Reuss), Preuss. Staatsb., so dass Frachterhöhungen und Verkehrsbeschränkungen nicht eintreten.

— (Personenverkehr.) Mit dem 1. Juli 1896 werden die in dem Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarife, Theil II, für die Beförderung von Personen und Reisegepäck im sächsischen Binnenverkehr vom 1. April 1894 enthaltenen besonderen Bestimmungen zu § 11 der Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands über die Ausgabe allgemeiner Zeitkarten aufgehoben. Von dem gleichen Zeitpunkte werden an Stelle von Zeitkarten dieser Art nur noch Zeitkarten auf die Dauer eines Kalendermonates (Monatskarten) für die I., II. und III. Wagenclasse ausgegeben, deren Preise im Allgemeinen dem zwölften Theile des Preises der bisherigen Zeitkarten auf volle Jahresdauer entsprechen. Hiedurch treten in den beiweitem meisten Verkehrsbeziehungen wesentliche Verbilligungen ein. Nur in vereinzelten Fällen ergeben sich geringfügige Erhöhungen. Die neuen Bestimmungen und Preise gelten vom 1. Juli 1896 ab auch für die Linie Zittau—Nikrisch, wodurch dort neben Ermässigungen gleichfalls Erhöhungen sich ergeben.

Norddeutscher Donau-Umschlagsverkehr über Regensburg/Passau Donaulände transit. (Neuer Ausnahmetarif 12 für Roheisen.) Mit Giltigkeit vom 20. Mai 1896 ist unter Abtheilung a des vorgenannten Tarifes (Verkehr mit dem Donaugebiet im Allgemeinen) für den Versandt aus Rheinland-Westphalen und Hessen-Nassau nach Passau Donaulände transit ein Ausnahmetarif 12 für Roheisen aller Art bei Frachtzahlung nach dem Ladegewicht der verwendeten Wagen, mindestens aber für 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen, jedoch mit der Beschränkung in Kraft getreten, dass die betreffenden Sendungen nur nach über Linz donauabwärts gelegenen Stationen zur Verschiffung gelangen.

Berlin-Stettin-Mitteldeutscher Güterverkehr. (Einführung eines Tarifnachtrages.) Am 1. Juni 1896 ist für den obenbezeichneten Verkehr der Nachtrag 3 in Kraft getreten.

Kgl. Eisenbahn-Direction Berlin. (Beförderung von Wollsendungen für den Berliner Wollmarkt.) Der Berliner Wollmarkt findet in diesem Jahre am 16., 17. und 18. Juni in der Rinderhalle des städtischen Central-Viehhofes statt und wird von der Direction des Vieh- und Schlachthofes geleitet. Für die Beförderung der Wollsendungen nach und von der Station Central-Viehhof wird neben der tarifmässigen Fracht für diese Station eine Anschlussgebühr von 7·20 Mk. für jeden Wagen erhoben. Die Sendungen müssen an die Verwaltung des städtischen Central-Viehhofes oder an Interessenten, denen die Beförderung nach und von dieser Station gestattet ist, gerichtet oder von letzteren aufgegeben sein.

Kgl. Eisenbahn-Direction Stettin. (Neuer Tarif für Sommerkarten nach Ostsee-Badeorten.) Mit Giltigkeit vom 1. Juli 1896 gelangt ein Tarif für Sommerkarten nach Ostsee-Badeorten zur Einführung. Soweit Erhöhungen eintreten, bleiben die bisherigen Preise bis 15. Juli 1896 in Kraft.

Kgl. Eisenbahn-Direction Hannover. (Einführung von Tarifnachträgen.) Am 1 Juni 1896 sind die nachbezeichneten Tarifnachträge in Kraft getreten:

a) Nachtrag 3 zum Gruppentarif IV für die Eisenbahn-Directionsbezirke Altona, Hannover und Münster;
b) Nachtrag 4 zum Gütertarif für den Ostdeutsch-Nordwestdeutschen Verkehr;
c) Nachtrag 4 zum Gütertarif für den Berlin-Stettin-Nordwestdeutschen Verkehr;
d) Nachtrag 6 zum Gütertarif für den Nordwestdeutsch-Mitteldeutschen Verkehr;
e) Nachtrag 4 zum Gütertarif für den Nordwestdeutsch-Hessischen Verkehr;
f) Nachtrag 1 zum Gütertarif für den Oldenburg-Nordwestdeutsch- und Hessischen Verkehr;
g) Nachtrag 1 zum Gütertarif für den Oldenburg-Mitteldeutsch- und Altonaer Verkehr;
h) Nachtrag 3 zum Gütertarif für den Oldenburg-Ostdeutsch-Berlin-Stettiner Verkehr.

Kgl. Eisenbahn-Direction Bromberg. (Ermässigung der Ausnahmefrachtsätze für Flachs in den Tarifen für den Ostdeutschen und Nordostdeutschen Güterverkehr.) Mit dem 15. Mai 1896 wurden in den Tarifen für den Ostdeutschen (I II) und Berlin-Nordostdeutschen (I III) Güterverkehr die Ausnahmefrachtsätze für Flachs und Hanf von den Stationen: Allenstein, Braunsberg, Elbing, Gumbinnen, Guttstadt, Insterburg, Königsberg i. Pr. Ostbhf., Mehlsack, Memel, Mohrungen, Mühlhausen i. Ostpr., Pr.-Holland, Tilsit und Wormditt nach verschiedenen Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke Breslau, Posen, Kattowitz, Berlin und Stettin fast durchwegs ermässigt. Die in einzelnen Fällen eintretenden Erhöhungen gelten erst vom 1. September 1896 ab.

Deutsch-Belgischer Güterverkehr. (Aufnahme der Station Genthin.) Mit Giltigkeit vom 1. Juni 1896 ist die Station Genthin des Eisenbahn-Directionsbezirkes Magdeburg in die allgemeinen Classen- und in die Ausnahmetarife 6 A und 13 des Deutsch-Belgischen Gütertarifes, Theil II, Heft 1, vom 1. August 1891 aufgenommen worden.

Schlesisch-Süddeutscher Verbandsgütertarif, Theil II, Heft 2, Verkehr mit Württemberg, vom 1. Juni 1892. (Einbeziehung der Station Tuttlingen.) Mit Wirksamkeit vom 15. Mai ist die Station Tuttlingen in den Ausnahmetarif 9 für die Beförderung von Hammerschlacken etc. — Seite 12 des Nachtrages V — einbezogen worden.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
1108	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Petroleum, roh und raffinirt, Blau- und Grünöl, ferner Mineraltheer und mineralische Schmieröle in Fässern oder Cisternenwagen etc., sowie leere gebrauchte Petroleum- oder sonstige Mineralöl-Fässer (auch eiserne)	Drohobycz	Freistadt i. O. Geiersberg Krumau Neuern Neuhaus Prägarten Prachatitz Schüttenhofen Winterberg Wodňan Wolin	Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen des Ausnahmetarifes für Petroleum etc. vom 1. September 1891 (Neuauflage vom 1. Jänner 1894)	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1896	Ausnahmetarif für Petroleum etc. vom 1. September 1891 (Neuauflage vom 1. Jänner 1894)	Bestehen keine directen Frachtsätze	kr. 104 90 112 110 100 102 123 105 127 100 114		Im Kartirungswege		
1109	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Braunkohle	Gaya	Ungar.-Hradisch transit	Aufgabe in vollen Wagenladungen; Aufrechthaltung der für Kohle allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarif	19·0 kr.	13·5 kr.	5·5 kr.	Im Kartirungswege		
1110	Südbahn-Gesellschaft		Mehl (mit der Bestimmung nach England oder Brasilien oder nach über Gibraltar hinaus gelegenen französischen, belgischen und niederländischen Häfen)	Martonvásár	Triest	1. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen und Frachtbrief. 2. Die Mehlsendungen müssen nach der in Triest eventuell erfolgten Umpackung in Fässer binnen drei Monaten nach den in der Rubrik 4 genannten Häfen zur Verschiffung gelangen. 3. Die Südbahn-Gesellschaft behält sich das Recht vor, die factische Verschiffung der Mehlsendungen nach den in der Rubrik 4 angeführten Häfen bezüglich der Identität der Sendungen im eigenen Wirkungskreise zu controliren und die ihr zum Zwecke der Controle erforderlich scheinenden Verfügungen zu treffen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarif, bezw. Anhang zu demselben	180 Heller inclus. ungar. Steuer	100 Heller inclus. ungar. Steuer	80 Heller	Im Rückvergütungswege	Gegen auf reclamirende Firma als Aufgeberin lautende Duplicat-Frachtbriefe unter Beischluss der correspondirenden Original-Frachtbriefe, sowie der vom k. k. Hafen- und Seesanitäts-Capitanate oder vom k. k. Hauptzollamte in Triest ausgestellten Certificate über die erfolgte Verschiffung nach den in der Rubrik 4 angeführten Häfen, welche Documente längstens drei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
									kr.	kr.	kr.			
1111	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Mehl und sonstige Mahlproducte	Nagy-Kikinda	Budapest- dunaparti tehér-pályaudvár*), fővarosi-közraktarak, Józsefváros, Lipótváros, nyugoti-pályaudvár	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende November 1896	Localtarif der kgl. ungar. Staatseisenbahnen. Oesterr.-Ungarischer Eisenbahn-Verband. Theil II, Heft 4	66	61	5	Im Kartirungswege		*) Für diese Sendungen wird in Budapest-dunaparti-tehér-pályaudvár bei der Angabe eine lagerzinsfreie Zeit von acht Tagen bis auf Widerruf mit der Beschränkung gewährt, dass diese Begünstigung gleichzeitig für mehr als 100 Tonnen nicht beansprucht werden kann
					Budapest-Südbahn loco, Ó-Buda-Filatorigát				71	64	7			
					Komarom-Ujszöny				83	79	4			
					Györ				89	79	10			
					Wien St.E.G. und K.F.N.B.				110	105	5			

1. Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband. 2. Westungarisch-Oesterreichischer Eisenbahnverband. 3. Ostdeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband. 4. Deutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Seehafenverband. 5. Westdeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband. 6. Sächsisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband. 7. Rheinisch - Westphälisch - Oesterreichisch - Ungarischer Eisenbahnverband. 8. Elbe - Umschlagsverkehr. 9. Oesterreichisch - Ungarisch - Bayerischer Eisenbahnverband. 10. Süddeutscher Eisenbahnverband. 11. Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischer Eisenbahnverband. 12. Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerisch-Südbadischer Eisenbahnverband. 13. Oesterreichisch-Ungarisch-Französischer Eisenbahnverband. 14. Oesterreichisch-Ungarisch-Vorarlberger und Lindauer Verkehr. 15. Belgisch-, bezw. Deutsch-Niederländisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Die obigen für Budapest, Györ und Wien publicirten ermässigten Frachtsätze werden vom dritten Tage nach Erscheinen dieser Kundmachung bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende November 1896 im Verkehre mit den in den Tarifen der obangeführten Verbände enthaltenen österreichischen oder ausländischen Stationen, ferner der obige für die Station Györ publicirte ermässigte Frachtsatz wird auch im Verkehre mit den Stationen der Linie Bruck a/L.—Simmering der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, sowie der Localbahn Schwechat-Mannersdorf und Bruck a/L.-Hainburg in dem Falle angewendet, wenn bei Einrechnung dieser ermässigten Frachtsätze von der Aufgabsstation bis zu den obbezeichneten Uebergangsstationen und von da bis zu den definitiven Bestimmungsstationen auf Grund der bestehenden Frachtsätze billigere Gesammt-Frachtgebühren resultiren, als auf Grund der von der Aufgabsstation nach den definitiven Bestimmungsstationen bestehenden directen Frachtsätze.

Die Sendungen sind mit directen nach den definitiven Bestimmungsstationen lautenden Frachtbriefen aufzugeben. Bezüglich der in den ausländischen Verbänden zum Transporte gelangenden Sendungen erfolgt die Umrechnung der bewilligten ermässigten Frachtsätze zum Course von 100 Kreuzern = 170 Markpfennigen, bezw. 210 Centimes. Die ermässigten Frachtsätze werden im Rückvergütungswege angewendet. Die Rückvergütung erfolgt auf Grund der Frachtbrief-Duplicate und Original-Frachtbriefe, welche auf den Namen der die Begünstigung in Anspruch nehmenden Partei als Aufgeber lauten müssen.

Diese Documente sind spätestens bis Ende März 1897 bei der Direction der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen (C III b) in Budapest vorzulegen, widrigenfalls jeder Refactie-Anspruch erlischt.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
1112	Buschtěhrader Eisenbahn	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Düngemittel und Rohmaterialien zur Kunstdüngerfabrikation der Position D—15 des Tarifes, Theil I, der österreichischen, ungarischen, bosnischen und herzegowinischen Eisenbahnen, vom 1. Jänner 1893	Königsberg Maria Kulm	Roztok (St.E.G.)	1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. 2. Einhaltung der übrigen für diese Artikel allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Weiteres, bezw. bis zur tarifmässigen Durchführung, längstens bis 31. December 1896	Anhang zu den Tarifen, Theil II, des Nordwestböhmischen Eisenbahn-Verbandes, giltig vom 1. Jänner 1895, sammt Nachträgen I—IV	79 Heller	76 Heller	3 Heller	Im Kartirungswege		
				und umgekehrt										

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
									Kreuzer					
1113	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Ziegel (Mauer- und Dachziegel)	Teschen K.F.N.B.	Friedek-Mistek	Zahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen; Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. Die Sendungen müssen zum Baue von Industrie-Etablissements in Friedek-Mistek bestimmt sein	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1896	Localtarif vom 1. Jänner 1893	6·3	3·6	2·7	Im Rückvergütungswege	Auf das hauführende industrielle Etablissement in Friedek-Mistek als Aufgeber und Empfänger lautende Frachtbrief-Duplicate, welche Seitens der Empfangsstation die Bestätigung darüber tragen müssen, dass die Sendungen bei den nebenbezeichneten Bauten verwendet worden sind, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses. Die bezeichneten Frachtdocumente werden nicht wieder zurückgestellt	
				Roppitz					5·7	3·0	2·7			
				Krasna					9·6	6·7	2·9			
			Bruchsteine	Hnojnik					4·2	2·9	1·3			
				Wernsdorf					7·4	4·5	2·9			
			Kalk, gebrannt	Golleschau					8·2	5·3	2·9			
				Wernsdorf					7·4	4·5	2·9			
			Cement	Szczakowa					21·5	18·7	2·8			
			Holz des Specialtarifes 2	Teschen K.F.N.B.		Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindest. 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen;			11·0	7·6	3·4			
1114	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Locomotiven sammt Tender, auf eigenen Rädern (oder auf provisorischen Achsen) laufend	Wien Nordbahnhof	Podwoloczyska (Bahnhof) transit	Einhaltung der einschlägigen Bestimmungen des Tarifes für den Oesterr.-Ungar.-Russischen Grenzverkehr	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1896	Tarif-Theil II, Heft 1, für den Oesterr.-Ungarisch-Russischen Grenzverkehr	314 Heller	213 Heller	101 Heller	Im Kartirungswege		
1115	Böhmischen Nordbahn		Pflastersteine	Bensen	Tetschen B.N.B.	Frachtzahlung für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Auf- und Abladen durch die Partei	Bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1896	Localgütertarif	6·7 kr.	5·3 kr.	1·4 kr.	Im Kartirungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zngeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
1116	**Südbahn-Gesellschaft**	Betheiligten Verwaltungen	Spiritus der Pos. A—35 der Güterclassification des gemeinsamen Tarifes, Theil I	Arad	Bozen-Gries Cilli Innsbruck Klagenfurt Laibach Marburg Trient (Trento)	Bei Aufgabe von mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hiefür	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	Heller 536 327 517 395 359 310 558 inclus. Mp.-Geb. u. ungar. Steuer		Im Kartirungswege		
1117	**Südbahn-Gesellschaft**	Kgl. ungar. Staatseisenbahnen	Mehl	Ó Buda-Filatorigát	Mori trans.	Bei Aufgabe von mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hiefür. Die Sendungen müssen mit directen, nach Arco und Riva lautenden Frachtbriefen zur Aufgabe gelangen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarife	Besteht kein directer Frachtsatz	342 Heller inclus. Manipulationsgebühr und Steuer		Im Kartirungswege		
1118	**Südbahn-Gesellschaft**		Roheisen	Triest und Fiume	Leobersdorf	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht der verwendeten Wagen Das Anf- und Abladen hat durch die Parteien, resp. auf deren Kosten zu erfolgen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarif	Heller 166	157	9	Im Kartirungswege		
			Coaks	Triest und Fiume	Leobersdorf	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Wagen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarif	166	138	28			
				Triest	Budapest S.B.			Tarif für den Ungar.-Adriatisch. Eisenbahnverhand	157 bezw. inclus. nngar. Steuer	138	19			
1119	**Südbahn-Gesellschaft**	Betheiligten Verwaltungen	Wein	Gelse Kanizsa Nagy-Czenk Sopron (S.B. u. R.Oe.E.E.)	Bubna Lieben (Oe.N.W.B. u. St.E.G.) Prag (k.k.St.B., Oe.N.W.B. u. St.E.G.) Wysočan (B.N.B. u. Oe.N.W.B.)	a) Bei Aufgabe in jedem Gewichte. b) Bei Frachtzahlung für mindestens 5000 kg per Wagen und Frachtbrief. c) Bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Wagen und Frachtbrief	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Bestehen keine directen Tarife		Zugestandener Frachtsatz per 100 kg Heller a) b) c) 423 423 400 436 436 413 318 318 300 297 297 279 incl. Manip.-Geb. n. ungar. Steuer		Im Kartirungswege		

Abänderung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Angabe der Abänderung und Bezeichnung des Zeitpunktes derselben	Bemerkungen
						von	nach		
24	Nr. 35 vom 28. März 1896	Nr. 677	Südbahn-Gesellschaft	Bares-Pakraczer Eisenbahn	Pferde	Slatina	Cormons	In der Rubrik 5 „Transportstrecke nach" ist anstatt Cormons zu setzen: „Cormons, Görz, Sagrado und Rubbia-Savogna"	
	Nr. 59 vom 28. Mai 1896	Nr. 1015				Barcs			
				Bares-Pakraczer Eisenbahn		Virovitica			
						Teresovac-Suhopolje			

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

Verordnungs-Blatt
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt im k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr: Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl. „ das Deutsche Reich . . 25 Mark „ das übrige Ausland . . . 33 Frcs. Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 69. Wien, 20. Juni 1896. IX. Jahrgang.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Kundmachung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 17. Juni 1896, Z. 5874/I, betreffend die Liste der Eisenbahnen, auf welche das internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr Anwendung findet.

Ungarn.

Mit Noten vom 30. und 31. Mai 1896 hat im Auftrage des Herrn kgl. ungarischen Handelsministers das kgl. Eisenbahn- und Schiffahrts-Inspectorat in Budapest das Centralamt für den internationalen Eisenbahntransport in Bern ersucht,

1. die am 18. April d. J. eröffnete und im Betriebe der kgl. Ungar. Staatsbahnen stehende Localbahn Nagy-Bélicz—Privigye und
2. die am 17. Mai d. J. eröffnete und im Betriebe der kgl. Ungar. Staatsbahnen stehende Localbahn Karczag-Tiszafüred

in die Liste der dem internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr vom 14. October 1890 unterstellten Eisenbahnen aufzunehmen.

Das genannte Centralamt hat hievon im Sinne des Art. 58, Absatz 1, des internationalen Uebereinkommens Kenntniss genommen und dem in der Liste enthaltenen Verzeichnisse der von der kgl. ungarischen Staatbahnverwaltung betriebenen und dem Uebereinkommen unterstellten Linien angefügt:

q^2 die Localbahn Nagy-Bélicz—Privigye.
r^2 die Localbahn Karczag-Tiszafüred.

Mit Rücksicht darauf, dass die kgl. Ungar. Staatsbahnen als Gesammtnetz und mit namentlichem Vorbehalt der vom internationalen Verkehr ausgeschlossenen Linien in der Liste bereits enthalten sind, ist der wirkliche Eintritt der neuen Linien auf den Tag ihrer Eröffnung für den öffentlichen Betrieb zurückzuführen.

Das Centralamt hat hievon gemäss Art. 57, Z. 1, des internationalen Uebereinkommens den mitbetheiligten Staaten mit dem Benachrichtigungsschreiben vom 9. Juni 1896 Kenntniss gegeben.

Wien, am 17. Juni 1896.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von Sambor bis zur Landesgrenze bei Uszok.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem k. und k. Kämmerer Marian Ritter von Rosco-Bogdanowicz in Wien die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von Sambor über Stare miasto, Łopuszanka, Turka und Borynia bis zur Landesgrenze bei Uszok im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Wien, am 6. Juni 1896. Z. 4298/I.

Besondere Verfrachtungsbedingungen für Eilgüter der Oesterr. Nordwest-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Die Oesterreichische Nordwest-Dampfschiffahrts-Gesellschaft unterhält einen regelmässigen Eilschiffdienst zwischen Laube und Hamburg, für welchen ab 1. April folgende besondere Verfrachtungsbedingungen gelten:

§ 1.

Die Verfrachtungsbedingungen für die gewöhnlichen Güter gelten auch für die Beförderung von Eilgütern, sofern nicht nachstehende besondere, von ersteren abweichende Verfrachtungsbedingungen zur Anwendung kommen.

Von der Eilgutbeförderung ausgeschlossene Güter.

§ 2.

Ausgeschlossen von der Beförderung als Eilgut sind Güter, welche eine Explosion befürchten lassen oder durch Selbstentzündung feuergefährlich werden können, alle giftigen, ätzenden und übelriechenden Güter, sowie ferner lose zu verladendes Getreide, lose Sämereien und Hülsenfrüchte.

Bedingungsweise zu befördernde Eilgüter.

§ 3.

1. Bedingungsweise zugelassen nach vorheriger Verständigung mit der Gesellschaft am Abgangsorte sind: aussergewöhnlich sperrige Güter, Gegenstände, welche länger als 6·3 m sind oder schwerer als 1500 kg wiegen, ferner die in den Tariftabellen mit + bezeichneten Güter, wenn der vorhandene Raum in den Eilschiffen die Beförderung als Eilgut gestattet und die Zusammenladung solcher Güter mit den übrigen Waaren ohne Gefahr für letztere geschehen kann.

2. Eilgüter, welche durch Zusammenladen mit anderen Eilgütern die letzteren zu beschädigen vermögen, müssen so verpackt sein, wie es die Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands oder die Verordnungen der höheren Verwaltungsbehörden vorschreiben.

Beförderung der Eilgüter.

§ 4.

1. Die Beförderung der Eilgüter erfolgt, wenn andere Vereinbarungen nicht getroffen sind, nur von und nach den in dem Eilguttarife der Gesellschaft genannten Orten.

2. Die Abfahrt der Eilschiffe findet in beiden Richtungen in der Regel wöchentlich mindestens dreimal statt. Eilgüter, welche bis zum Mittag des der Abfahrt vorhergehenden Tages ladebereit angeliefert werden, finden daher mit dem nächstabgehenden Eilschiffe Beförderung, sofern der jeweilige Wasserstand und der zur Verfügung stehende Laderaum in den Eilschiffen dies gestatten; anderenfalls erfolgt die Beförderung mit den nächstabgehenden Eilschiffen in der Reihenfolge der Anlieferung der Eilgüter.

3. Bis auf Weiteres fahren die Eilschiffe in der Regel ab: von Laube nach Hamburg Montag, Mittwoch und Freitag; von Hamburg nach Laube: Dienstag, Donnerstag und Sonnabend.

4. Die Gesellschaft behält sich das Recht vor, in aussergewöhnlichen Zeiten die Annahme und Beförderung von Eilgütern theilweise oder auch gänzlich einzustellen.

Berechnung der Eilgutfracht und Versicherung der Eilgüter.

§ 5.

1. Für die Frachtberechnung auf Grund des Eilguttarifes ist der amtlich vermerkte Wasserstand laut Dresdener Pegels massgebend, und zwar in Laube desjenigen Tages, an welchem das Eilschiff reisefertig wird, in Hamburg desjenigen Tages, an welchem die Güteraufgabe des Absenders der Gesellschaft übergeben worden ist.

2. Bei Verladung von Eilgütern verschiedener Classification mit einem Ladescheine wird die Fracht für die ganze Sendung nach dem Eilfrachtsatze des dabei befindlichen höchst tarifirten Artikels berechnet, sofern nicht bei getrennter Gewichtsangabe die Einzelberechnung sich billiger stellt. Dabei wird das vorgeschriebene Mindestgewicht von 100 kg ausser Acht gelassen; einzelne Colli unter 100 kg werden also mit ihrem wirklichen Gewichte zur Frachtberechnung herangezogen, wenn das Gewicht der mit einem Ladescheine aufgegebenen Eilgüter mindestens 100 kg beträgt.

3. Eilgüter werden nur einschliesslich der gesellschaftlichen Versicherung angenommen. Ausnahmen hievon machen die durchversicherten Eilgüter; auf solche sind die Geschäftsstellen der Gesellschaft in Hamburg und Laube ermächtigt, eine entsprechende Vergütung von der Fracht zu leisten. Das Verzeichniss dieser Vergütungen ist von den genannten Geschäftsstellen zu beziehen.

4. Zu den mit Frachtsätzen ausschliesslich Flussversicherung aufgeführten Waaren ist der Versicherungswerth vom Absender im Eilgut-Ladescheine anzugeben. Ist ein Versicherungswerth im Eilgut-Ladescheine nicht angegeben, so wird die Versicherungsgebühr nach dem von der Verschiffungsstation nach bestem Wissen ermittelten Durchschnittswerthe des Eilgutes berechnet, während für etwaige Entschädigungsregulirungen Anlage C der Verfrachtungsbedingungen massgebend ist.

5. Sollte wegen zu niederen Wasserstandes die Fahrt ab oder bis Laube nicht möglich sein, so werden die Güter in Dresden geladen, bezw. gelöscht. In diesen Fällen ermässigen sich die Frachtsätze um 10 Pfg. für 100 kg.

Benachrichtigung von der Ankunft.

§ 6.

Von der Ankunft der Eilgüter am Ablieferungsorte wird der Empfänger sofort nach Eintreffen des Schiffes durch Zustellung der Abschrift des Ladescheines (§ 4 der allgemeinen Verfrachtungsbedingungen) oder durch besondere schriftliche Mittheilung benachrichtigt.

Besondere Beschränkung der Haftpflicht.

§ 7.

Der Percentsatz des natürlichen Gewichtsabganges vom Gesammtgewichte der Sendung, für welchen eine Untergewichtsvergütung in keinem Falle gewährt wird, ist in den Tariftabellen der Berg- und Thalfahrt angegeben.

Abnahme und Einladung der Eilgüter in Hamburg.

§ 8.

1. Die Eilgüter werden nur im Freihafengebiete eingeladen. Der gewöhnliche Ladeplatz befindet sich im Moldauhafen (vormals äusserer Oberländerhafen) auf der Veddel, woselbst die Eilgüter sowohl zu Wasser wie zu

Lande angeliefert werden können. Letzterenfalls übernimmt sie die Gesellschaft gebührenfrei auf ihren Schuppen.

2. Die Abnahme von Eilgütern unmittelbar durch das zur Beförderung dienende Eilschiff erfolgt nur nach vorher jedesmaliger besonderer Vereinbarung mit der Geschäftsstelle daselbst und dann nur gegen Bezahlung der dadurch entstehenden wirklichen Schleppkosten.

3. Zur Abnahme von Eilgütern mittelst Schuten ist die Gesellschaft nicht verpflichtet; übernimmt sie dieselben, so geschieht es nur nach Anlage B, § 4 der Verfrachtungsbedingungen. Die Mindestgebühr für eine Abnahme im Freigebiete beträgt jedoch Mk. 1·50.

Entlöschung und Ablieferung der Eilgüter in Hamburg.

§ 9.

1. Der Entlöschungsplatz für Eilgüter befindet sich im Moldauhafen auf der Veddel, woselbst die Eilgüter sowohl zu Wasser wie zu Lande abgenommen werden können.

2. Bei Aushändigung der Abschrift des Ladescheines oder schriftlichen Mittheilung an den Empfänger über die Ankunft der Eilgüter hat derselbe sofort zu erklären, ob er die Eilgüter zu Wasser oder zu Lande selbst abnehmen will oder ob er sie durch die Gesellschaft abgeliefert zu haben wünscht.

3. Im Falle der Empfänger die Eilgüter selbst abnehmen will, sind dieselben von ihm binnen 48 Stunden nach Ankunft und Lieferbereitschaft zu übernehmen.

4. Die Ablieferung von Eilgütern unmittelbar durch das zur Beförderung dienende Eilschiff erfolgt nur nach vorheriger jedesmaliger besonderer Vereinbarung mit der Geschäftsstelle daselbst und dann nur gegen Bezahlung der dadurch entstehenden wirklichen Schleppkosten.

5. Zur Ablieferung von Eilgütern mittelst Schuten ist die Gesellschaft nicht verpflichtet. Uebernimmt sie dieselbe, so geschieht dies nur nach Anlage B, § 4 ff. der Verfrachtungsbedingungen.

Aenderungen.

§ 10.

Die Herausgabe von Bestimmungen und Nachträgen wird jeweilig in der „Wiener Zeitung“, „Prager Zeitung“ und „Hamburgischen Börsehalle“ veröffentlicht.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

K. k. Oesterr. Staatsbahnen. (Linie Horažďovic—Klattau: Herstellung eines Industriegeleises in Schüttenhofen: Politische Begehung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Horažďovic hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes für die Herstellung eines von der Station Schüttenhofen abzweigenden Industriegeleises zu dem Kalk- und Ziegelofen der Gebrüder Trnka für den 20. Juni anberaumt. Leiter der Commission ist der k. k. Bezirkshauptmann Pasovsky. [G.-I.-Z. 11.385.]

— (Linie Amstetten—Innsbruck: Erweiterung der Station Waidhofen a/Y: Politische Begehung.) Die k. k. niederösterr. Statthalterei in Wien hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes für die Erweiterung der Station Waidhofen a/Y. für den 22. Juni anberaumt. Als Leiter der Commission wurde der k. k. Bezirkscommissär Hans Hruschka bestimmt. [G.-I.-Z. 10.618.]

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Linie Wien—Krakau: Herstellung einer Trinkwasserleitung in Hullein: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Brünn hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes für die Herstellung einer Trinkwasserleitung für die Station Hullein für den 23. Juni anberaumt. Als Leiter der Commission wurde der k. k. Bezirkscommissär Martin Fric bestimmt. [G.-I.-Z. 11.126.]

Oesterr.-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft. (Linie Wien—Bodenbach: Einleitungen von Hochquellenwasser und Herstellung von Hydrantenleitungen.) Das Project für die Einleitung des Hochquellenwassers in das Wächterhaus Nr 2 n und in das Betriebsgebäude der Haltestelle Donaubrücke der Strecke Wien—Stadlau, ferner für die Herstellung von zwei Hydrantenleitungen zu Feuerlöschzwecken am Bahnhofe in Wien wurde genehmigt. [28. Mai, E.-M.-Z. 5235/I.]

— (Wasserleitung nächst Libšic.) Für Zwecke der Firma Anton Dvořak & K. Fischer in Letek wird eine den Bahnkörper im Zuge des Durchlasses in km 430·049 kreuzende Wasserleitung hergestellt. [21. Mai, Z. 4050/I.]

— (Vergrösserung des Eilgutmagazines in Brünn.) Das am oberen Bahnhofe in Brünn bestehende Eilgutmagazin wird durch einen Bureaueinbau vergrössert. [12. Mai, Z. 4660/I.]

— (Errichtung einer Haltestelle nächst der Station Mislitz.) Dem Projecte für die Errichtung einer Haltestelle mit der Benennung Aschmeritz, böhmisch „Našeměřice“, beim Wächterhause Nr. 74 nächst der Station Mislitz der Linie Wien—Bodenbach wurde der Bauconsens ertheilt [20. Mai, E.-M.-Z 4917/I.]

— (Vergrösserung der Warteräume in der Station Nestersitz-Pömmerle.) Das Project für die Vergrösserung der Warteräume in der Station Nestersitz-Pömmerle wurde zur Ausführung genehmigt. [9. Mai, E.-M.-Z. 3333/I.]

— (Centralbahnhof Wien: Perronerweiterung und Vordach beim Eilgutmagazine.) Am Wiener Centralbahnhofe wird der strassenseitige Perron erweitert und beim Eilgut-Abgabsmagazine ein Vordach hergestellt. [13. Mai, Z. 4680 I.]

— (Linie Böhmisch-Trübau—Olmütz: Schleppbahnanlage von der Station Müglitz zur Zuckerfabrik der Firma Wilhelm Brass & Söhne) Für die Ausführung des Schleppgeleises von der Station Müglitz zur Zuckerfabrik der Firma Wilhelm Brass & Söhne in Müglitz wurde eine neuerliche Frist von vier Monaten ertheilt [15. Mai, E.-M.-Z. 4137/I.]

— (Linie Brünn—Vlarapass: Reconstruction einer Niveauübersetzung.) Die in km 26·9—27·0 bestehende Niveauübersetzung wird aus Anlass des Baues einer nach Hodejic führenden und an die Austerlitz-Butschowitzer Bezirksstrasse anschliessenden Bezirksstrasse reconstruirt. [9. April, Z. 2088/I.]

— (Linie Chotzen—Halbstadt: Vergrösserung des Frachtenmagazines in Hronov.) Dem Projecte für die Vergrösserung des Frachtenmagazines in der Station Hronov durch einen anschliessenden Holzbau wurde der Bauconsens ertheilt. [25. Mai, E.-M.-Z. 5022/I.]

— (Linie Wien—Bruck a. d. L.: Herstellung einer telephonischen Verbindung.) Zwischen der Heizhauskanzlei am Bahnhofe in Wien und dem Pumpenhause in Simmering wird eine telephonische Verbindung hergestellt. [4. Mai, E.-M.-Z. 1912/I.]

Südbahn-Gesellschaft. (Linie Wien—Triest: Bau eines Postgebäudes am Bahnhofe in Mürzzuschlag: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Graz hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes für den Bau eines neuen Postgebäudes am Bahnhofe in Mürzzuschlag für den 20. Juni anberaumt. Als Leiter der Commission wurde der k. k. Bezirkscommissär Rudolf Freiherr v. Camerlander bestimmt. [G.-I.-Z. 10.663.]

Ausland.

Sachsen. (Handgepäck-Aufbewahrung auf dem bayerischen und Dresdener Bahnhof in Leipzig.) Bei den Handgepäck-Aufbewahrungsstellen in den genannten Bahnhöfen werden Gegenstände zur Verwahrung angenommen, welche

vom Reisenden in der Stadt eingekauft und vom Verkaufsgeschäfte aufgegeben werden. Die Gegenstände werden in den Verkaufsgeschäften mit Nummernzetteln beklebt, unter gleichzeitiger Aushändigung eines Ausweises an den Reisenden, aus welchem die Zahl und die Nummernbezeichnung hervorgeht. Dieser Ausweis berechtigt zur Empfangnahme der Gegenstände bei der Handgepäck-Aufbewahrungsstelle. Die Nummernzettel und Ausweise sind in Heften von 50 Stück zum Preise von 50 Pfennig für ein Heft bei der Eisenbahn käuflich.

[Zeitschrift für den internationalen Eisenbahntransport 1896 Nr. 5, S. 219.]

Frankreich. (Haftpflicht der Eisenbahn beim Umwegtransport von Thieren) Ein Viehtransport, welcher am 22. Februar 1893 in Evaux aufgegeben wurde, um nach dem auf der normalen Transportroute 94 km entfernten Gannat befördert zu werden, wurde mit einem Umwege von 80 km über Paris gesendet und am 25. Februar zur Verfügung des Empfängers gestellt. Inzwischen waren zwei Kühe zu Grunde gegangen und von der Eisenbahn verscharrt worden. Der Absender belangte die Gesellschaft für den ihm entstandenen vollen Schaden (Werth der beiden Kühe, Minderwerth des übrigen Theiles der Sendung, Lieferfristversäumniss) im Betrage von 2600 Frcs. Das Gericht erster Instanz und ebenso der Appellationshof in Riom (Frankreich) haben dem Kläger 800 Frcs. und Zinsen seit dem Datum der Klage, als Werth der zu Grunde gegangenen zwei Kühe, abzüglich 47 Frcs. Transportkosten zugesprochen; die weitergehende Forderung wurde abgewiesen. Die Eisenbahn-Gesellschaft wollte sich aller Verantwortlichkeit entziehen unter Berufung auf: 1. die Bestimmungen der Art. 6, 7 und 10 des Decretes vom 12. Juni 1860, woraus sich ergebe, dass die Ablieferung innerhalb der gesetzlich vorgesehenen Fristen stattgefunden habe und 2. den Art. 12 desselben Decretes, sowie die besonderen Bedingungen des Specialtarifes D Nr. 1, wonach die Gesellschaft nicht verantwortlich ist für die Unfälle, welche den Thieren in den Bahnhöfen und während der Fahrt zustossen können, und dass sie selbst im Falle des Umstehens nur die Körper der zu Grunde gegangenen Thiere vorzuzeigen habe. Diese Einwendungen sind aber von den Gerichten nicht berücksichtigt worden, welche erklärten, dass im speciellen Falle die Beförderung des Transportes über die Umwegroute einem groben Verschulden der Eisenbahn gleichkomme, welches ihr nicht gestatte, die in dem Specialtarife bedungene Befreiung von der Verantwortlichkeit in Anspruch zu nehmen und sie vielmehr unter das gemeine Recht stelle, wonach sie für alle Unfälle hafte, welche nicht auf Zufall oder höhere Gewalt zurückgeführt werden können Der Fehler der Gesellschaft sei um so schwerer, als sie durch die unrichtige Leitung des Wagens den Absender in die Unmöglichkeit versetzt habe, irgend eine Controle oder Ueberwachung des Transportes auszuüben. Auch die Behauptung der Eisenbahn, dass der Tod der beiden Kühe eine Folge der Ueberlastung des Wagens mit einer zu grossen Anzahl Thiere gewesen sei, könne nicht zugestanden werden, da selbst unter dieser Voraussetzung der Absender hätte annehmen dürfen, durch die Begleitung und Ueberwachung der Thiere auf dem kurzen normalen Transportwege einem etwaigen Schaden zuvorzukommen. Der weitergehende Entschädigungsanspruch wurde abgewiesen, weil ein Minderwerth der übrigen Thiere nicht bewiesen war und die Ablieferung derselben wirklich innerhalb der gesetzlichen Transportfrist stattgefunden hatte.

[Zeitschrift für den internationalen Eisenbahntransport 1896 Nr. 5, S. 215.]

Schweiz. (Neues Eisenbahn-Rechnungsgesetz.) In der Märzsession der Eidgenössischen Räthe ist dieses wichtige Bundesgesetz zum Abschlusse gediehen. Gemäss der schweizerischen Bundesverfassung unterliegt nun dasselbe dem facultativen Referendum, wofür der Ablauf der Frist auf den 30. Juni angesetzt ist. Da aller Voraussicht nach keinerlei Unterschriftensammlung zur Herbeiführung einer Volksabstimmung stattfinden wird, so theilt die „Z. d. V. D. E.-V." die nachstehenden wichtigsten Bestimmungen dieses Gesetzes mit.

Gemäss Art. 1 unterliegt das Rechnungswesen sämmtlicher Eisenbahnen in der Schweiz den Vorschriften dieses Gesetzes. Für ausländischen Unternehmungen angehörende Strecken oder von denselben betriebene Linien können durch Staatsverträge Ausnahmen geschaffen werden. Ausserdem finden die Art. 11 bis 14 auf Cantonen oder ausländischen Unternehmungen angehörende Linien keine Anwendung.

Art. 2 bestimmt, dass die Rechnungen und Bilanzen auf den 31. December jeden Jahres abzuschliessen und dem Bundesrathe in einer von demselben zu bestimmenden Frist zur Prüfung und Genehmigung vorzulegen seien.

Die Art. 4 bis 9 enthalten Bestimmungen über die Baurechnung. Das Bauconto einer Eisenbahnunternehmung darf unter Vorbehalt von Art. 6 und 9 mit denjenigen Kosten belastet werden, welche vom Concessionsinhaber für Erstellung oder Erwerb der Bahn und die Beschaffung des Betriebsmaterials aufgewendet worden sind.

Nähere Bestimmungen über Betriebsrechnung, Erneuerungsfonds und Amortisation sind in den Art. 10 bis 14 des Gesetzes niedergelegt. Die Rechnungen der Eisenbahnunternehmungen sollen alle auf das betreffende Jahr entfallenden Einnahmen und Ausgaben umfassen, gleichviel ob die Zahlung stattgefunden hat oder nicht.

Die Unterhaltung der bestehenden Anlagen und Einrichtungen hat aus den laufenden Betriebseinnahmen zu erfolgen.

Die Schuldenzinsen. die gesetzlich geforderten Einlagen in den Erneuerungsfonds, die statutarischen oder reglementarischen Einlagen in andere Fonds, sowie die vorgeschriebenen Abschreibungen und Amortisationen sind alljährlich unter die Ausgaben der Gewinn- und Verlustrechnung zu setzen, auch wenn die Betriebseinnahmen zur Bestreitung derselben unzureichend sind. Die schweizerischen Bahnunternehmungen haben für Oberbau, Rollmaterial, Mobiliar und Geräthschaften einen Erneuerungsfonds anzulegen.

Der Bestand dieses Erneuerungsfonds soll zu jeder Zeit dem vollen Betrage des materiellen Minderwerthes der genannten Anlagen oder Gegenstände entsprechen. Die Beträge der jährlichen Einlagen in den Erneuerungsfonds werden nach Anhörung der Bahnverwaltungen vom Bundesrathe festgesetzt. Die Bahnunternehmungen können gegen einschlägige Anordnungen des Bundesrathes beim Bundesgerichte recurriren. Die Differenz zwischen dem Sollbetrage des Fonds und dem durch die Activen gedeckten Betrage desselben ist nach den Vorschriften von Art. 13 und 14 zu amortisiren.

Gemäss Art. 15 steht die Prüfung der vorgelegten Rechnungen und Bilanzen der Bahnverwaltungen dem Bundesrathe zu. Er kann zu diesem Zwecke von der gesammten Geschäftsführung der Bahnverwaltungen Einsicht nehmen und alle sonst nöthigen Erhebungen machen lassen. Laut Art. 17 darf die Auszahlung von Dividenden erst erfolgen, nachdem die Genehmigung der Rechnungen und Bilanz durch den Bundesrath stattgefunden hat. Bei Streitigkeiten, betreffend die Verwendung des Reinertrages, soll der streitige Betrag bis zum bundesgerichtlichen Entscheide gemäss den Anordnungen des Bundesrathes in Reserve gestellt werden. Die Bundesgerichtsbarkeit kann gegen fehlbare Verwaltungen Geldbussen bis auf 10.000 Frcs. aussprechen. Ausserdem bleibt die Anwendung des Art. 28 des Eisenbahngesetzes vom 23. December 1872 vorbehalten. In Art. 19 wird bestimmt, dass für die im Jahre 1903 rückkaufbaren Linien die in Art. 3 dieses Gesetzes vorgesehenen Ausweise über concessionsmässigen Reinertrag und das Anlagecapital der Jahre 1888 bis 1895 dem Bundesrathe spätestens bis Ende dieses Jahres vorzulegen sind.

Der Bundesrath ist berechtigt, die Prüfung und Genehmigung der Rechnungen und Bilanzen, welche ohne diese Ausweise eingereicht werden, bis nach stattgefundener Ergänzung der Vorlagen zu verweigern und jede Dividendenzahlung zu untersagen.

Die Art. 20 und 21 enthalten die Ermittlung des Rückkaufswerthes betreffende Vorschriften. Der letztere enthält die anfänglich vielumstrittene Bestimmung der Ersetzung der in den Concessionen vorgesehenen Schiedsgerichte durch das schweizerische Bundesgericht. Eine prompte Erledigung der den Eisenbahnrückkauf berührenden Streitigkeiten ist damit gesichert. Aus den Schlussbestimmungen ist hervorzuheben, dass die auf Grund des Gesetzes von 1883 getroffenen Vereinbarungen über die Amortisationen nach Massgabe des gegenwärtigen Gesetzes zu revidiren sind.

Ausserdem wird der Bundesrath ermächtigt, bis zum Erlasse eines Gesetzes über die Secundärbahnen bei der Anwendung des gegenwärtigen Gesetzes den Secundärbahnen die thunlichsten Erleichterungen zu gewähren und deren besondere Verhältnisse namentlich bei Bemessung der normalen Einlagen in den Erneuerungsfonds, sowie bei der Amortisation allfällig rückständiger Einlagen in denselben zu berücksichtigen.

Belgien. (Entschädigung bei Zugsverspätungen.) Hierüber bestimmt Art. 15 der Bedingungen und Fahrpreise für die Beförderung von Personen und Gepäck vom 1. April Folgendes: Wenn der mit einem Fahrschein zum gewöhnlichen Preise versehene Reisende in der verabredeten Frist oder mit dem Zuge, für welchen der Fahrschein gelöst ist, nicht an den Bestimmungsort oder an den Anschlusspunkt befördert werden kann, so hat er auf Entschädigung nur Anspruch, wenn ein der Verwaltung zur Last fallendes Versehen vorliegt, und diese Entschädigung kann den Beförderungspreis nicht übersteigen.

— (Missbräuchliche Benützung von Zeitkarten.) In Folge häufiger Verwendung von abgelaufenen Zeitkarten hat die belgische Staatsbahnverwaltung folgende Verfügung erlassen: Der Reisende, welcher eine abgelaufene Zeitkarte benützt, hat eine feste Gebühr für jeden Tag der Verwendung der Karte seit Ablauf des Abonnements zu zahlen. Diese Gebühr beträgt 4 Frcs. nebst dem doppelten Fahrpreis einer gewöhnlichen Karte auf die Entfernung, für welche die Zeitkarte gelöst ist. Die so bestimmte Summe darf für den Tag nicht höher als 10 Frcs. in III. Classe, 15 Frcs. in II. Classe und 20 Frcs. in I. Classe sein. Wenn Zeitkarten auf Grund der Bestimmungen, betreffend ihre missbräuchliche Benützung, eingezogen werden, so findet keine auch nur theilweise Erstattung des Abonnementsbetrages und zutreffendenfalls der Bürgschaftssumme statt; diese bleiben vielmehr Eigenthum der Eisenbahn. Ausserdem kann in denselben Fällen der Schuldige während eines Jahres keine neue Zeitkarte erhalten.

Russland. (Verbot der Einfuhr des Sprengstoffes Spiralit.) Laut einer Veröffentlichung des russischen Zolldepartements vom 17./29. März ist der neu erfundene Sprengstoff Spiralit, welcher seinem Wesen nach das Schiesspulver ersetzt, dem Aeussern nach jedoch sich vom weissen ungeleimten Papier durch nichts unterscheidet und erst beim Anzünden explodirt, im Sinne des Art. 220 des Zolltarifes als unter jene Artikel rangirend zu betrachten, deren Einfuhr verboten, bezw. deren Durchlass nur unter Aufrechthaltung der im Art. 612 des Zollstatutes enthaltenen Bestimmungen zulässig ist.

— (Beförderung von auf offenen Wagen zugelassenen Gütern in Russland.) Der Feuergefährlichkeit wegen hatte das Ministerum der Verkehrsanstalten vor längerer Zeit verfügt, dass Flachs und Hanf nur in geschlossenen Wagen befördert werden dürfen. Gegen diese Verfügung sind aber viele Klagen von Industriellen eingelaufen, weil hiedurch der Flachs- und Hanfhandel sehr eingeengt werde. Die Interessenten konnten zudem darauf hinweisen, dass bei dem früheren Modus, Hanf unverpackt zu transportiren, nur in einem einzigen Falle die Ladung durch Funken aus der Locomotive in Brand gerathen ist. In Folge dieser Verhältnisse hat das Ministerium die Frage, welche Transportgegenstände zur Beförderung auf offenen Platformen zugelassen werden können, von Neuem geprüft, wobei man an leitender Stelle zur Ueberzeugung gelangt sein soll, dass es statthaft wäre, zu den schon für die Beförderung auf offenen Platformen zugelassenen Gütern noch hinzuzufügen: Korkrinde, Korkholz und Felle. Auch der Transport von Hanf und Flachs soll wieder auf offenen Platformen genehmigt werden, wobei diese letzteren Frachten nur mit Bastmatten zu bedecken sind.

— (Auszahlung der Nachnahmen und Vergütung zu viel erhobener Frachtgelder.) Bei den russischen Eisenbahnen ist die Frage aufgeworfen worden, ob im internationalen gleichwie im internen russischen Verkehre für die verzögerte Auszahlung von Nachnahmen und bei Rückzahlung zu viel erhobener Frachtgelder Verzugszinsen zu bezahlen sind. Der geschäftsführende Director des Vereines russischer Eisenbahnen für den internationalen Verkehr hat sich dahin erklärt, dass, da gemäss Art. 42 des internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahn-Frachtverkehr eine Zinsenvergütung nur für vorenthaltene Entschädigungssummen festgesetzt sei, im internationalen Verkehr Verzugszinsen für Nachnahmen nur dann gefordert werden können, wenn die Verzögerung der Zahlung augenscheinlich als eine Folge der Arglist oder grober Fahrlässigkeit der Eisenbahn angesehen werden müsse. Für zu viel erhobene Frachtgelder seien Zinsenvergütungen deswegen ausgeschlossen, weil Art. 12 des internationalen Uebereinkommens nur den Ersatz des zu viel erhobenen Betrages vorschreibe.

Verschiedene Mittheilungen.

Prag-Duxer Eisenbahn. (Generalversammlung.) In der am 29. Mai unter Vorsitz des Präsidenten Grafen Castell und im Beisein des landesfürstlichen Commissärs, k. k. Statthaltereirathes Camill Hoffmeister, abgehaltenen Generalversammlung der Actionäre der Prag-Duxer Eisenbahn machte der Vorsitzende nach Erledigung der Formalien die Mittheilung, dass der gesammte Verwaltungsrath mit alleiniger Ausnahme des Mitgliedes Dr. Salz in Folge der in der letzteren Zeit im Schosse der Verwaltung zu Tage getretenen Meinungsverschiedenheiten zurücktrete. Nach einer längeren, diese Erklärung, sowie die Prioritätenconversion betreffenden Debatte wurde beschlossen, den Coupon der Stammactien mit 3 fl. 50 kr. einzulösen. Die Wahlen in den Verwaltungsrath ergaben folgendes Resultat: Dr. Feitis, Carl Dimmer und Baron Dreyfus wurden wieder-, Julius Schück, Rudolf Englert und Julius Hofmann neugewählt.

Mährisch-schlesische Centralbahn. (Generalversammlung.) Am 5. Juni wurde unter Vorsitz des Präsidenten Dr. Carl Ritter v. Feistmantel und im Beisein des landesfürstlichen Commissärs, k. k. Sectionsrathes Camill Kuranda, die 25. ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Mährisch-schlesischen Centralbahn abgehalten. Der Vorsitzende theilte zunächst mit, dass die Einberufung der Generalversammlung aus dem Grunde nothwendig gewesen sei, weil die am 5. Juli 1895 beschlossene Liquidation der Gesellschaft nicht, wie ursprünglich beabsichtigt gewesen, im Laufe des Jahres 1895 bewirkt werden konnte. In der pro 1895 vorgelegten Bilanz sei dem Umstande Rechnung getragen, dass bereits die bücherliche Einverleibung des Eigenthumsrechtes des Staates an dem immobilen Bahnbesitze sammt allem Zugehör und sonstigem Grundbesitze der Gesellschaft durchgeführt wurde; auch sei aus der Bilanz zu entnehmen, dass der Umtausch der Obligationen der Prioritätsanleihe vom Jahre 1870 gegen neue vierpercentige Titres bis auf einen geringen Rest bereits im zweiten Semester des Jahres 1895 stattgefunden hat. Die Generalversammlung genehmigte nach Entgegennahme des Revisionsberichtes den Rechnungsabschluss und ertheilte dem Verwaltungsrathe einhellig das Absolutorium. Es gelangten hierauf die mit der Regierung vereinbarten Modalitäten der Liquidation zur Verlesung. Dieselben wurden en bloc genehmigt und schliesslich zu Liquidatoren Dr. Carl Ritter v. Feistmantel, Arthur Mayer und Director Franz Schlemüller und zu Revisoren Dr. Adolf Gelinek, Hermann Brückner und Theodor Vogelhuber gewählt.

Kahlenberg-Eisenbahn. (Generalversammlung.) Am 6. Juni wurde unter dem Vorsitze des Präsidenten Friedrich Ritter von Stach und im Beisein des landesfürstlichen Commissärs, k. k. Ministerialrathes Josef An der Lan von Hochbrunn, die 23. ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Kahlenberg-Eisenbahn abgehalten. Nach dem pro 1895 veröffentlichten Geschäftsberichte beförderte die Gesellschaftsbahn im abgelaufenen Jahre mittelst 8518 Zügen 173 725 Personen. Die Frequenz hat sich gegenüber dem Jahre 1894 um 6360 Personen, die Bahneinnahme um 2248 fl. erhöht. Der Bericht macht weiters Mittheilung über Vorkehrungen der Verwaltung wegen Erbauung eines neuen Hotels auf dem Kahlenberg und über verschiedene andere administrative Einführungen. Nach einer Seitens eines Actionärs angeregten Debatte betreffs Einführung des elektrischen Betriebes auf der Gesellschaftsbahn wurde der Geschäftsbericht und der Bericht des Revisionsausschusses, desgleichen der Antrag des Verwaltungsrathes, den Gewinn auf das laufende Jahr zu übertragen, einstimmig genehmigt. Mit der Wiederwahl des bisherigen Revisionsausschusses schloss die Generalversammlung.

Betriebsgesellschaft der orientalischen Eisenbahnen. (Generalversammlung.) Am 10. Juni wurde unter Vorsitz des Vicepräsidenten Dr. G. Siemens und im Beisein des landesfürstlichen Commissärs, k. k. Sectionschefs Ludwig Wrba, die 16. ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Betriebsgesellschaft der orientalischen Eisenbahnen abgehalten. Bei derselben waren 13 Actionäre anwesend, welche 91.310 Actien mit 909 Stimmen vertraten. Nach dem pro 1895 erstatteten Berichte des Verwaltungsrathes hat im abgelaufenen Jahre das Constantinopeler Netz einen Mehrertrag von 3·117 Millionen Piaster in Gold, das Salonicher Netz dagegen einen Minderertrag von 1·104 Millionen Piaster gegenüber dem Jahre 1894 ergeben. Der Personenverkehr ist von 3,681.701 auf 3,846 764 Reisende, der Güterverkehr von 514.693 auf 567.374 Tonnen gestiegen. Die Gesammteinnahmen haben sich von 49·520 auf 51·533 Millionen Piaster in Gold erhöht. Der Nettoüberschuss des letzten Betriebsjahres ist mit 2,126.109 Frcs. ausgewiesen. Davon sind statutengemäss 5 pCt. = 106.305 Frcs. in den Reservefonds zu hinterlegen, so dass 2,019.804 Frcs., bezw. nach Hinzurechnung des 118.701 Frcs. betragenden Vortrages aus dem Vorjahre 2,138.505 Francs der Generalversammlung zur Verfügung standen. Der Verwaltungsrath beantragte, dem Erneuerungsfonds 100.000 Frcs zuzuführen, ausserdem für künftige umfangreichere Verbesserungen und Bauten den Betrag von 300.000 Frcs. in eine Extrareserve zu legen, gleichwie im Vorjahre eine Dividende von 16 Frcs. per Actie, d. i. zusammen 1,600.000 Frcs. zu vertheilen, und den Rest von 138.505 Frcs. auf neue Rechnung zu übertragen. Die Versammlung nahm den Rechnungsabschluss, sowie den Gewinnvertheilungsantrag des Verwaltungsrathes ohne Discussion einstimmig an. Die ausscheidenden Verwaltungsraths-Mitglieder C. Abegg-Arter, Consul E. Gutmann, Dr. J. Joly, Generalconsul Dr. F. von Kraft-Liverhoff und Dr. G. Siemens, sowie der bisherige Revisionsausschuss wurden wiedergewählt.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. (Nachweisung der Zuschläge zu den reglementsmässigen Lieferfristen.) Zu dieser Nachweisung ist von der geschäftsführenden Verwaltung der I. Nachtrag herausgegeben und an die Vereinsverwaltungen vertheilt worden.

— (Adressen der Wagenverwaltungen und Nachweisung der Eigenthumsmerkmale der Eisenbahn-Güterwagen.) Zu dem Adressenverzeichnisse der Wagenverwaltungen ist von der geschäftsführenden Verwaltung der I. Nachtrag herausgegeben und an die Vereinsverwaltungen vertheilt worden.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des CXXII. Stückes.) Das am 16. Juni herausgegebene CXXII. Stück enthält unter

Nr. 2300: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 13 Juni 1896, Z. 93.655, betreffend die Bestimmung der Bahnstation Bilin der k. k. Staatsbahnen und der Aussig-Teplitzer Bahn als Ein- und Ausladestation für Viehtransporte.

Nr. 2301: Kundmachung der Landesregierung für Bosnien und die Herzegowina vom 3. Juni 1896, Z. 71.950, betreffend das Verbot der Ausfuhr von Schweinen aus dem Bezirke Dervent in Bosnien-Herzegowina.

Nr. 2302: Kundmachung der Landesregierung für Bosnien und die Herzegowina vom 2. Juni 1896, Z. 70.816, betreffend das Verbot der Ausfuhr von Schweinen aus dem Bezirke Brčka in Bosnien-Herzegowina.

— (Inhalt des CXXIII. Stückes.) Das am 17. Juni herausgegebene CXXIII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2303: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Galizien vom 8. Juni 1896, Z. 48.658, betreffend das Verbot der Einfuhr von Schweinen aus den Bezirken Sziszek und Vel. Gorica im Comitate Agram, sowie aus dem Comitate Požega in Croatien-Slavonien nach Galizien.

Lagerhaus-Angelegenheiten.

Oeffentliches Landes-Lagerhaus für Getreide und Spiritus in Krakau.

Monat Mai 1896.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waaren	inländischer Provenienz				ausländischer Provenienz			
	Lagerstand	Eingelagert	Ausgelagert	Lagerstand	Lagerstand	Eingelagert	Ausgelagert	Lagerstand
	am ersten	vom ersten bis letzten		am letzten	am ersten	vom ersten bis letzten		am letzten
	Getreide in metrischen Centnern; Spiritus in Hektolitern à 100 %							
Weizen	2681·43	—	1014·96	1666·47	190·04	617·53	507·49	300·08
Roggen	1417·54	200·50	301·21	1316·83	299·95	—	199·21	100·74
Gerste	1312·08	200·23	631·00	881·31	412·12	411·07	706·41	116·78
Hafer	400·82	101·13	142·07	359·88	—	—	—	—
Erbsen	172·11	177·46	113·10	236·47	612·39	83·74	245·24	450·89
Bohnen	1112·61	35·73	143·21	1005·13	45·43	130·40	106·05	69·78
Raps	34·40	—	16·00	18·40	136·05	—	100·96	35·09
Wicken	300·42	20·18	97·95	222·65	925·95	15·33	27·01	914·27
Leinsaat	400·82	104·58	400·82	104·58	—	—	—	—
Rübensamen	46·30	382·50	—	428·80	—	—	—	—
Mohn	27·54	—	6·24	21·30	115·69	—	16·07	99·62
Kleesaat	43·21	91·96	59·51	75·66	39·06	8·51	47·57	—
Senfsaat	95·04	—	—	95·04	—	—	—	—
Diverse	1511·14	914·37	561·87	1368·64	18·26	—	1·28	16·98
Zusammen	9555·46	1733·64	3487·94	7801·16	2794·94	1266·58	1957·29	2104·23
Versicherungswerth ö.W. fl.	83.573	18.885	34.748	67.710	27.402	14.020	21.155	20.267
Spiritus	—	—	—	—	—	—	—	—
Versicherungswerth ö.W. fl.	—	—	—	—	—	—	—	—

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

Auf Waaren	Im Umlaufe	Ausgestellt bezw. vorgemerkt	Zurückgelangt	Im Umlaufe	Im Umlaufe	Ausgestellt bezw. vorgemerkt	Zurückgelangt	Im Umlaufe
	am ersten	vom ersten bis letzten		am letzten	am ersten	vom ersten bis letzten		am letzten
Getreide:								
Lagerscheine . . . Stück	46	16	33	29	10	—	4	6
Versicherungswerth ö.W. fl.	51.667	17.240	23.570	45.337	6.925	—	3.425	3.500
Abgesondert übertragene Warrants . . . . Stück	40	4	24	20	8	—	3	5
Versicherungswerth ö.W. fl.	34.697	3.200	7.580	30.317	4.825	—	2.125	2.700
Lombardbetrag . . ö.W. fl.	19.995	1.570	11.565	9.000	2.420	—	1.100	1.320
Spiritus:								
Lagerscheine . . . Stück	—	—	—	—	—	—	—	—
Versicherungswerth ö.W. fl.	—	—	—	—	—	—	—	—
Abgesondert übertragene Warrants . . . . Stück	—		—	—	—	—	—	—
Versicherungswerth ö.W. fl.	—	—	—	—	—	—	—	—
Lombardbetrag . . ö.W. fl.	—	—	—	—	—	—	—	—

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Vereins-Reiseverkehr.

Ausgabe des Nachtrages I zum Fahrschein-Verzeichnisse.

Mit 15. Juni 1896 gelangte der Nachtrag I zum Fahrschein-Verzeichnisse, giltig vom 1. Mai 1896, zur Einführung.

Wien, am 18. Juni 1896. [455]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

Ungarisch-Deutscher Holz- und Borkeverkehr.

Nachtrag III zum Ausnahmetarife.

Am 1. Juli 1896 tritt zu dem Ausnahmetarife für Holz pp. vom 1. Februar 1894 der Nachtrag III in Kraft, durch welchen unter Anderem die Frachtsätze für die am gleichen Tage in den Rheinisch-Westphälisch-Oesterr.-Ungarischen Verband übergehenden Stationen Altenbeken, Halle (Westph.), Hersfeld, Osnabrück (Hann. Bhf.) Paderborn und Soest zur Aufhebung gelangen.

Ausserdem enthält der Nachtrag, welcher bei den Endverwaltungen kostenfrei bezogen werden kann, noch einige anderweite Aenderungen und Ergänzungen.

Budapest, am 16. Juni 1896. [456]

K. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen

Norddeutsch-Sächsischer Verband.

Einführung des Nachtrages XIV zum Heft Nr. 1.

Mit 1. Juli uud für Frachterhöhungen mit 1. August 1896 tritt zum Hefte 1 des Norddeutsch-Sächsischen Verbandstarifes vom 1. Jänner 1891 der Nachtrag XIV in Kraft, welcher in der Station Reichenberg, als auch bei der unterzeichneten Direction zur Einsicht aufliegt.

Exemplare sind bei der kgl. General-Direction der Sächsischen Staatseisenbahnen in Dresden zum Preise von 0·05 Mark erhältlich.

Wien, am 12. Juni 1896. [457]

Die Direction der k. k. priv. Südnorddeutschen Verbindungsbahn.

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Einführung von Tour- und Retourkarten III. Classe in der Relation Sadská—Prag.

Vom 1. Juli 1896 angefangen gelangen in der Relation Sadská—Prag Tour- und Retourkarten III. Classe mit 8tägiger Giltigkeit zum Preise von fl. 1.20 per Person zur Ausgabe.

Für diese Tour- und Retourkarten sind die Bestimmungen massgebend, welche auf Seite 3 des ab 1. Mai 1892 giltigen Nachtrages I, bezw. auf Seite 6 des ab 1. Jänner 1893 giltigen Nachtrages III zu dem vom 1. Jänner 1892 giltigen Tarife für den Transport von Personen und Reisegepäck enthalten sind.

Wien, am 18. Juni 1896. [458]

Oesterreichisch-Ungarisch-Rumänischer Eisenbahnverband.

Bahnhofsvorschriften für Sendungen nach Bucarest.

In den Frachtbriefen für Sendungen nach Bucarest ist derjenige der dort bestehenden zwei Bahnhöfe (Bucaresti gara de nord und Bucaresti Filaret) anzugeben, nach welchem die Sendung abzufertigen ist. Frachtbriefe für Sendungen nach Bucarest, in welchen einer dieser beiden Bahnhöfe nicht angegeben ist, werden nicht angenommen.

Die Bestimmungen unter I, Punkt 1, auf Seite 248 des Heftes 1 des Tarifes, Theil II, für den Oesterr.-Ungarisch-Rumänischen Eisenbahnverband vom 1. Jänner 1895 treten unter Einem ausser Kraft.

Wien, am 18. Juni 1896. [459]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
zugleich im Namen der übrigen betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen.

Directer Deutsch-Oesterreichisch-Ungarisch-Italienischer Personen- und Gepäcksverkehr über Kufstein und den Brenner.

Nachtrag I zum Tarife vom 1. Juli 1895.

Mit 1. Juli 1896 tritt zum Tarife für oben bezeichneten Verkehr der Nachtrag I in Kraft, enthaltend neue directe Fahrpreise und Gepäckssätze zwischen deutschen und österreichischen Stationen über Kufstein und Innsbruck.

Verkaufspreis 20 Heller.

Wien, am 17. Juni 1896. [460]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Tarife für den inneren Verkehr der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen, Heft C, für die Beförderung von Gütern vom 1. April 1895. (Ausnahmefrachtsätze für Sand bei Verladung in zurückgehenden Kohlenwagen.) Mit Giltigkeit vom 20. Mai kamen für die Beförderung von Sand in Wagenladungen von 10.000 kg oder bei Frachtzahlung hiefür ab Parksteinhütten, auf zurückgehenden sächsischen oder bayerischen Kohlenwagen verladen, folgende Ausnahmefrachtsätze zur Einführung:

nach Hof	0·24 Mk.	für 100 kg.
„ Marktredwitz	0·20 „	
„ Oberkotzau	0·22 „	

Hievon ist im Ausnahmetarife Nr. 12 auf Seite 366 des Heftes C Vormerkung zu machen.

Tarife für den inneren Verkehr der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen, Heft D, für den Verkehr der kgl. Bayerischen Localbahnen vom 1. April 1895. (Neue Fahrkarten Laufen-Salzburg) Bei der Station Laufen werden neben den seitherigen Fahrkarten auch Fahrkarten nach Salzburg, denen der Fahrpreis in der österr. Währung aufgedruckt ist, aufgelegt, die an Reisende abzugeben sind, die in österr. Währung zu bezahlen wünschen.

Die Preise betragen:

Einfache Fahrt		Rückfahrt	
II. Cl.	III. Cl.	II. Cl.	III. Cl.
65 kr.	40 kr.	1 fl.	65 kr.

Zu den gleichen Preisen werden auch in Salzburg Fahrkarten nach Laufen ausgegeben.

Directer Gütertarif zwischen Stationen der königl. Bayerischen Staatseisenbahnen und solchen der Localbahn-Actiengesellschaft in München vom 1. Mai 1895. (Einführung des Nachtrages III.) Mit Giltigkeit vom 1. Juni ab gelangte der Nachtrag III zur Einführung, welcher enthält:

I. Beschränkungen in den Abfertigungsbefugnissen einzelner Stationen.
II. Ergänzung der Kilometertafel a.
III. Ergänzung des Verzeichnisses 1 über Anwendung der Tariftabellen.
IV. Ergänzung des Ausnahmetarifes Nr. 2.

Elsass - Lothringisch - Luxemburgisch - Bayerischer Gütertarif vom 1. Juli 1895. (Anwendbarkeit des Ausnahmetarifes Nr. 5 [für Düngemittel].) Mit Wirksamkeit vom 1. Juni 1896 ab kam der Ausnahmetarif Nr. 5 (für Düngemittel) auch im Verkehre zwischen der Station Deutsch-Oth und den sämmtlichen in den directen Verkehr einbezogenen bayerischen Stationen zur Anwendung.

Im Verkehre mit Lindau, Oberreitnau und Schlachters sind hiebei der Frachtberechnung die nachstehenden Entfernungen zu Grunde zu legen:

Deutsch-Oth—Lindau . . . . 552 km
„ —Oberreitnau . . . . 544 „
„ —Schlachters . . . . . 529 „

Bayerisch - Schweizerischer Gütertarif, Theil II, 2. Heft (Verkehr mit V. S. B.) vom 1. August 1895. (Einführung des I. Nachtrages.) Am 1. Juni ist der I. Nachtrag in Kraft getreten, welcher neben anderen Ergänzungen und Berichtigungen des Haupttarifes neue Ausnahmetarife für Cement, Eisen und Stahl, Bruchsteine und Knochenmehl enthält.

Kgl. Preussische Staatsbahnen. ((Beförderung von Heu und Stroh, sowie von Wolle und Baumwolle.) Auf den Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke Altona, Berlin, Breslau, Bromberg, Danzig, Kattowitz, Königsberg in Preussen, Posen und Stettin können für den Versandt nach allen preussischen Staatsbahnstationen vorübergehend, und zwar bis zum 31. August 1896, bei der Aufgabe einer Wagenladung Heu oder Stroh, für welche ein offener Wagen von mehr als 7·2 m Länge nicht verfügbar ist, nach Bestimmung der Eisenbahn zwei offene Wagen gewöhnlicher Grösse von je nicht mehr als 7·2 m Länge zur Beladung gestellt werden. Die Fracht wird in diesem Falle für jeden der beiden Wagen nach dem wirklichen Gewicht der Ladung — mindestens jedoch für je 5000 kg für jeden Wagen — nach dem Satze des Specialtarifes III erhoben. Nebengebühren, wie Deckenmiethe, Standgeld, Wägegeld u. s. w., werden für jeden verwendeten Wagen besonders berechnet.

Innerhalb des gleichen Zeitraumes können ferner zur Verladung von Baumwolle und Wolle im Verkehre der preussischen Staatsbahnstationen unter einander bei Berechnung der Fracht für mindestens 10.000 kg für die Frachtbriefsendung an Stelle eines offenen langen (Sl-Rug-) Wagens zwei bedeckte (G-) Wagen mit gewöhnlichem Ladegewicht (nicht mehr als je 10.000 kg) verwendet werden.

Norddeutsch-Schweizerischer Eisenbahnverband. (Nachtrag 6 zu Theil II, Heft 1.) Zu der ersten Abtheilung des Theiles II, Heft 1, der Norddeutsch-Schweizerischen Gütertarife (Verkehr Rheinland-Westphalen-Ostschweiz) ist mit 1. Juni 1896 der 6. Nachtrag eingeführt worden. Derselbe enthält neben Anderem: Aenderung und Ergänzung der „Besonderen Bestimmungen", Ziffer 6 und 7, Aufnahme der Station Werden in die allgemeinen Tarifclassen, Einbeziehung der Stationen Dortmunderfeld und Zürich-Wollishofen in den Ausnahmetarif 6 a (Metalle und Metallwaaren als Frachtstückgut) und der Station Zürich-Wollishofen in den Ausnahmetarif 6 b—c (Eisen und Stahl, sowie Eisen- und Stahlwaaren in Wagenladungen).

— (Nachtrag 4 zu Theil II, Heft 5.) Zu Theil II, Heft 5, erste Abtheilung, der Norddeutsch-Schweizerischen Gütertarife (Verkehr der Bezirke Breslau, Posen, Stettin, Berlin, Magdeburg, Halle, Erfurt, Cassel und Frankfurt a. M. mit der Ostschweiz) ist mit 1. Juni 1896 der 4. Nachtrag in Kraft getreten. Derselbe enthält: Aenderung der „Besonderen Bestimmungen", neue (theilweise ermässigte) Frachtsätze für Gera (Reuss), Görlitz, Kamenz in Sachsen, Leipzig, Eilenb., Magdeb. und Thür. Bhf., Plagwitz-Lindenau und Zeitz. Aufhebung der Frachtsätze für Hirschfelde und Zittau, Preuss. Staatsb., Aufnahme der Stationen Bitterfeld und Wiesau (Kreis Sagan) in den allgemeinen Tarif, besondere Frachtsätze für Braunkohlen etc. im Verkehre mit Luckenau, Naumburg, bezw. Bitterfeld, Teuchern und Weissenfels, Aufnahme der Stationen Gotha, Suhl, Schmalkalden und Zella-St. Blasii in den Ausnahmetarif 6 a (Metalle und Metallwaaren als Frachtstückgut), Einbeziehung der Station Posen, Centralbhf., in den Ausnahmetarif Nr. 10 für Sprit etc. und Ausdehnung des Ausnahmetarifes Nr. 14 für Seeausfuhrgut auf Eisen und Stahl, sowie Eisen- und Stahlwaaren in Wagenladungen von 10.000 kg.

Deutsch - Russischer Flachsverkehr. (Aufhebung von Frachtsätzen.) 1. Die in dem Deutsch-Russischen, vom 1./13. April 1893 giltigen Ausnahmetarif 8 für Flachs und Hanf enthaltenen, auf den Seiten 28, 29, 30, 31, 67 und 79, beziehungsweise in dem zugehörigen Nachtrag IV auf Seite 13 aufgeführten Frachtsätze für die Station Rjäsan-Oka der Rjäsan-Uralsker Bahn werden vom 4./16. Juli alten/neuen Stils 1896 aufgehoben. 2. Das Datum der Giltigkeit des Nachtrages V zu dem unter 1. bezeichneten Ausnahmetarif, bezw. das auf dem Titelblatt dieses Nachtrages enthaltene Giltigkeitsdatum ist vom 20. April/1. Mai in 20. April/2. Mai abzuändern.

Deutsch-Französischer Verband (Verkehr mit und über Elsass-Lothringen). (Nachtrag III zum Holz-Ausnahmetarife.) Zu dem vom 1. Mai 1895 an giltigen Holz-Ausnahmetarife ist mit Giltigkeit vom 15 Juni 1896 der Nachtrag III ausgegeben worden (gratis).

Norddeutsch - Sächsischer Verbandsverkehr. (Nachtrag XIV zum Tarifheft Nr. 1.) Am 1. Juni 1896 ist der Nachtrag XIV zum Tarifheft Nr. 1 in Kraft getreten.

Deutscher Levanteverkehr über Hamburg seewärts (nach Hafenplätzen der Levante). (Neuer Tarif.) Am 1. Juli 1896 tritt unter Aufhebung des Tarifes vom 15. April 1893 ein neuer Tarif für den oben bezeichneten Verkehr in Kraft, welcher fast durchwegs Ermässigungen, darunter ganz erhebliche für Eisen und Eisenwaaren, Cement, Rohblei, Rohzink, Zinkblech, Thon, Thonröhren, Zucker, Spiritus, Bier, Zündholzschachteln, enthält. Als Verbandshafen ist Malta neu hinzugetreten. Neu aufgenommen sind neben einer Reihe von Stationen der dem Verbande bereits angehörenden Eisenbahnen eine grössere Anzahl von Stationen der dem Verbande neu beigetretenen Württembergischen Staatsbahnen, so dass der Tarif nunmehr sämmtliche wichtigeren Eisenbahn-Verwaltungen Deutschlands umfasst. Hingegen sind einzelne für den Verkehr bedeutungslose Stationen ausgeschieden. Die Verkehrsbeschränkungen und die in einzelnen Fällen eintretenden Frachterhöhungen erlangen erst vom 15. Juli 1896 ab Giltigkeit.

Rheinisch - Westphälisch - Südwestdeutscher Verband. (Einführung von Nachträgen.) Am 1. Juni 1896 wurde je ein Nachtrag zum Heft II der Abtheilung A (Verkehr mit Baden) und zum Heft der Abtheilung G (Verkehr mit Basel) eingeführt.

Norddeutsch - Hessisch - Südwestdeutscher Eisenbahnverband. (Neuer Tarif, Theil II, Heft 1, 2 und 3.) Für den Güterverkehr zwischen Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke Altona, Cassel, Hannover (einschl. der Kiel-Eckernförde-Flensburger, Priegnitzer, Wittenberge-Perleberger, Farge-Vegesacker und Hoyaer Eisenbahn), der Eutin-Lübecker und Lübeck-Büchener Eisenbahn, der Mecklenburgischen und Oldenburgischen Staatsbahnen einerseits und Stationen der Hessischen Ludwigsbahn (einschl. der Hessischen Nebenbahnen), der Pfälzischen, Main-Neckar- und der Badischen Staatseisenbahnen (einschl. der Bregthal- und Kaiserstuhlbahn), ferner der Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen (einschl. der Wilhelm-Luxemburg-Bahn) und endlich der Württembergischen Staatseisenbahnen (einschl. Württembergischer Nebenbahnen) andererseits ist mit dem 1. Juni 1896 ein neuer Tarif (Theil II, Heft 1, 2 und 3) in Kraft getreten, welcher zahlreiche Ermässigungen und Ergänzungen der directen Abfertigung und ausser den zum 1. Juni 1896 bereits bekannt gemachten Erhöhungen für die Stationen der Strecken Bremen—Bremerhaven und Bremen—Nordenham in Einzelfällen auf Richtigstellung beruhende Erhöhungen enthält.

Württembergisch-Elsass-Lothringisch-Luxemburgischer Leichen-, Vieh- und Fahrzeuge-Verkehr. (Neuer Tarif.) Mit 1. Juni 1896 gelangte ein Tarif für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen zwischen Stationen der kgl. Württembergischen Staatseisenbahnen einerseits, sowie Stationen der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen und der Luxemburgischen Wilhelmsbahn andererseits zur Einführung.

Deutsch-Russischer Güterverkehr. (Aufhebung von Frachtsätzen.) Die in der Tabelle XIV, Seiten 682 bis 689 des Theiles III A, bezw. in der Tabelle XIII, Seiten 542 bis 549 des Theiles III B des Deutsch-Russischen Gütertarifes vom 20. December 1894 / 1. Jänner 1895 enthaltenen Frachtsätze für die Station Brest der Warschau-Terespoler Eisenbahn werden vom 4./16. Juli 1896 ab aufgehoben.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)
Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.
Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht				Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)			
										per 100 kg				
1120	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Cement	a) Kufstein b) Kirchbichl	Barcs transit	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen und Frachtbrief. Nebige für Barcs transit, resp. Sziszek transit zugestandenen Frachtsätze gelten nur für solche Sendungen, welche ab Barcs, resp. ab Sziszek per Eisenbahn oder per Wasser zur Weiterbeförderung gelangen, und zwar müssen jene Sendungen, welche von den vorbezeichneten Abgabsstationen per Bahn weiter expedirt werden, mit directen Frachtbriefen von der Aufgabs- bis zur bezüglichen Bestimmungsstation zur Aufgabe gebracht werden. Bezüglich jener Sendungen, welche ab Barcs, bezw. ab Sziszek per Wasser weiter befördert werden, haben die Frachtbriefe in der mit „Etwa beautragter Transportweg" bezeichneten Zeile den Vermerk zu tragen: „Zur Weiterbeförderung per Wasser nach . . . . bestimmt", und muss dieser Weitertransport den Bahnorganen bei der Abgabe in Barcs, resp. in Sziszek nachgewiesen werden. Das Auf- und Abladen der Sendungen ist Seitens der Parteien zu bewirken	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarife	Heller inclus. Mgb. und ungar. Steuer a) 177 b) 175	a) 150 b) 150	Heller a) 27 b) 25	Im Kartirungswege		
					Sziszek transit				a) 187 b) 185	a) 160 b) 160	a) 27 b) 25			
					Székesfehérvár				a) 199 b) 197	a) 190 b) 190	a) 9 b) 7			
1121	Südbahn-Gesellschaft		Cement und Kalk	Trifail	Sziszek transit	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Die Sendungen müssen zum Bau und zur Ausrüstung der Lonjathal-Localbahn bestimmt und an die Bauleitung dieser Bahn adressirt sein. Das Auf- und Abladen hat Seitens der Partei, resp. auf deren Kosten zu erfolgen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarif	Heller inclusive Steuer 55	42	13	Im Kartirungswege		
					Barcs transit				88	72	16			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
									kr.	kr.	kr.			
1122	Oesterr. Nordwestbahn	Betheiligten Verwaltungen	Rohzucker	Čelakowitz	Aussig Oe.N.W.B. transit	Bei Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindest. 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Widerruf, längstens bis Ende September 1896	Localtarif, bezw. Verbandstarif	46·4	46·0	0·4	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf den Reclamanten als Empfänger lautenden Original-Frachtbriefe bis Ende December 1896	Die Frachtsätze gelten nur für Sendungen der mit der St.E.G. in Schienenverbindung stehenden Aussiger Zuckerraffinerie der Firma Franz Fieber
				Černozitz					78·1	75·0	3·1			
				Chlumetz					65·5	65·0	0·5			
				Königgrätz					74·2	74·0	0·2			
				Libitz					56·4	56·0	0·4			
				Libňowes					59·9	59·0	0·9			
				Lissa					46·4	46·0	0·4			
				Melnik					30·8	30·0	0·8			
				Neubidschow					68·5	68·0	0·5			
				Nimburg					51·6	49·0	2·6			
				Obora					72·4	68·0	4·4			
				Poděbrad					54·7	54·0	0·7			
				Předměřitz					75·7	75·0	0·7			
				Smidař					70·3	70·0	0·3			
				Smiřitz					77·5	75·0	2·5			
				Žiželitz					63·8	63·0	0·8			
				Chrasterhof					49·0	44·3	4·7			
				Jungbunzlau					51·5	44·3	7·2			
				Kuttenthal					49·0	44·3	4·7			
				Münchengrätz	Aussig St.E.G. und Oe.N.W.B. transit				50·5	46·3	4·2			
				Svijan-Podol					53·0	46·3	6·7			
1123	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Eisen und Stahl der Positionen E—6 und E—7, ferner Dampfkessel der Positionen D—4 und D—5 der allgemeinen Güterclassification im Tarife, Theil I vom 1. Jänner 1893	Lieben (Oe.N.W.B.) oder vice versa	Bubna (St.E.G.)	Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung für mindestens a) 5000 kg b) 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der sonstigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	a) 17·0 kr. b) 15·9 kr.		Im Kartirungswege		
1124	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Getreide, Hülsenfrüchte, Malz, Mühlenfabrikate und Oelsaaten	Wostromeř, Station der Oesterr. Nordwestbahn oder umgekehrt	jenen Stationen der königl. Bayerischen Staatseisenbahnen, welche in dem vom 1. November 1888 giltigen Oesterr.-Ungar.-Bayerischen Gütertarife, Theil III, Heft 4 enthalten sind	Tarifbestimmungen	Vom 23. Juni 1896 bis zur tarifmässigen Durchführung, längstens bis zum 31. December 1896	Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Gütertarif, Theil III, Heft 4, giltig vom 1. November 1888	Es gelangen die in dem vorbezeichneten Tarifhefte enthaltenen Frachtsätze der Station Neubydschow, erhöht um 0·09 Mark für 100 kg, zur Anwendung			Im Kartirungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
1125	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Holz der Pos. H-19, 1 der Güterclassification des Tariftheiles I als Frachtgut	Grulich	Haunsdorf	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens und Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen hat die Partei auf eigene Kosten zu besorgen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1896	Localtarif	10 kr. ö. W.	8 kr. ö. W.	2 kr. ö. W.	Im Kartirungswege		
1126	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Salz der Pos. S-5 des Tarif-Theiles I	Ebensee	Wien Staatsbahnhof transit	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens a) 5.000 kg b) 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Vom 20. Juni bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1896		Bestehen keine directen Frachtsätze	Kreuzer a) 88 b) 79		Im Kartirungswege		
				Hallein						a) 117 b) 106				
1127	Südbahn-Gesellschaft	Localbahn Cilli-Wöllan	Schnittholz, auch über Wagenlänge	St. Peter i/S.	Triest S.B. und Fiume	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen. Auf- und Abladen auf Kosten der Partei	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1896	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	Heller bezw. incl. ungar. Steuer 116		Im Kartirungswege		
				Ritzdorf a/P.						122				
			Holzkohle	St. Peter i.S.	Cilli transit				Heller 24	Heller 12	Heller 12			
1128	Südbahn-Gesellschaft	K. k. österr. Staatsbahnen Aussig-Teplitzer Eisenbahn	Glas der Pos. G-14 des Tarif-Theiles I	Settenz	Triest	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen und Frachtbrief. Einhaltung der Bestimmungen des Süd-Nordösterr.-Ungar. Verbandstarifes	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Süd-Nordösterr.-Ungar. Verbandstarif (Nachtrag VII. Verbands-Ausnahmetarif XXI)	158 kr. ö. W. incl. Mgb.	149 kr. ö. W. incl. Mgb.	9 kr. ö. W.	Im Kartirungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg	per 100 kg			
1129	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Weizen und Roggen russischer Herkunft	Nowosielitza (Bahnhof) transit	Czernowitz	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Versandt eines der Höhe des Getreidebezuges gleichkommenden Quantums Mahlproducte (Mehl und Kleie) ab Czernowitz nach dem Auslande innerhalb der Frist von sechs Monaten, vom Tage des Getreidebezuges an gerechnet. Einhaltung der einschlägigen Bestimmungen des Tarifes für den österreichisch-ungarisch-russischen Grenzverkehr	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1896	Tarif-Theil II, Heft 2, für den österreichisch-ungarisch-russischen Grenzverkehr	30 kr.	14 kr.	16 kr.	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Frachtbriefe für den Getreidebezug von Nowosielitza nach Czernowitz, auf welchen die russische Herkunft amtlich bescheinigt sein muss, ferner der Originalfrachtbriefe für den Versandt der Mahlproducte von Czernowitz nach dem Auslande und speciell beim Exporte per Elbe ausserdem noch der Schiffsladescheine über den Weitertransport per Elbe nach dem Auslande, welche Documente längstens bis 31. Juli 1897 vorzulegen sind	

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 70. **Wien, 23. Juni 1896.** **IX. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Verordnung des Finanzministeriums vom 19. Juni 1896, womit für den Monat Juli 1896 das Aufgeld bestimmt wird, welches bei Verwendung von Silber zur Zahlung der Zollgebühren zu entrichten ist.

Mit Bezug auf Artikel XIV des Gesetzes vom 25. Mai 1882, R.-G.-Bl. Nr. 47, wird im Vernehmen mit dem kgl. ungarischen Finanzministerium für den Geltungsbereich des erwähnten Gesetzes und für den Monat Juli 1896 festgesetzt, dass in denjenigen Fällen, in welchen bei Zahlung von Zöllen und Nebengebühren, dann bei Sicherstellung von Zöllen statt des Goldes Silbermünzen zur Verwendung kommen, ein Aufgeld von $19^1/_2$ pCt. in Silber zu entrichten ist.

Biliński m. p.

Uebersicht der in Oesterreich gelegenen Schleppbahnen mit Ende 1895.

Laut Nr. 70 ex 1895 des „Verordnungs-Blatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt“ standen am Schlusse des Jahres 1894 in den im Reichsrathe vertretenen Königreichen und Ländern im Ganzen 1349 Schleppbahnen mit 1065·768 km Länge im Betriebe.

Im Laufe des Jahres 1895 sind anlässlich Eröffnung 91 neuer Schleppbahnen und Verlängerung bestehender Industriebahnen hinzugekommen 55·858 km Länge und in Folge theilweiser Abtragung bestehender Anlagen, sowie gänzlicher Auflassung von 15 Schleppbahnen in Abfall gekommen 22·573 km Länge.

Der effective Zuwachs beläuft sich sonach im Gegenstandsjahre auf 76 Schleppbahnen und 33·285 km Bahnlänge.

Es beträgt daher der Gesammtstand dieser Bahnen mit 31. December 1895: 1425 Schleppbahnen mit 1099·053 km Länge.

Hinsichtlich der Spurweite und der in Verwendung stehenden Betriebsmotoren theilen sich dieselben ein in:

	Anzahl		Länge
a) normalspurige Bahnen mit Dampfbetrieb	1041	mit	834·430 km
b) normalspurige Bahnen mit animalischer Betriebskraft	284	mit	183·073 km
Zusammen . . .	1325	mit	1017·503 km
c) schmalspurige Bahnen mit Dampfbetrieb	21	mit	27·237 km
d) schmalspurige mit Bahnen animalischer Betriebskraft	79	mit	54·313 km
Zusammen . . .	1425	mit	1099·053 km

Die nachfolgenden beiden Tabellen liefern die Nachweisung über die Anzahl und Länge der Schleppbahnen, und zwar getrennt nach den einzelnen Verwaltungen der anschliessenden Hauptbahnen sowohl als auch bezüglich der verschiedenen Industrialien, denen die Schleppbahnen dienen; überdies geben diese Tabellen auch die Nachweisung der Veränderungen im Jahre 1895 und ermöglichen den Vergleich mit dem Stande des Vorjahres.

Post-Nr.	Bezeichnung der öffentlichen Bahnen, mit denen die Schleppbahnen in directer und indirecter Verbindung stehen	Der Schleppbahnen: Anzahl	Gesammtlänge in Kilometer	Spurweite: Normalspurig, Betriebskraft: Dampf: Anzahl	Länge in km	Normalspurig, animalisch: Anzahl	Länge in km	Schmalspurig, Dampf: Anzahl	Länge in km	Schmalspurig, animalisch: Anzahl	Länge in km	Nachweisung der Veränderungen im Jahre 1895: Zuwachs: Anzahl	Länge in km	Abfall: Anzahl	Länge in km	Anmerkung
	I. Bahnen in Verwaltung der k. k. Gener.-Dir. der österr. Staatsbahnen.															In die Uebersicht wurden nur jene Bahnen aufgenommen, bei welchen factisch Schleppbahnen vorkommen.
	a) K. k. Staatsbahnen.															
1	Arlberg-Bahn (Innsbruck—Bludenz)	1	0·161	1	0·161	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
2	Böhmisch-Leipa—Niemes	1	0·136	1	0·136	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
3	Böhmisch-mährische Transversalbahn	2	0·283	1	0·203	1	0·080	.	.	.	.	.	.	.	.	
4	Böhmische Westbahn †) [1])	43	45·395	34	42·057	9	3·338	.	.	.	.	1	0·361	.	.	†) Ab 1. Jänner 1895 vom Staate eingelöst.
5	Braunau-Strasswalchen	2	7·558	2	7·558	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	[1]) Incl. der 15·673 km langen Nürschaner Schleppbahnen.
6	Budweis-Salnau	1	0·059	1	0·059	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
7	Časlau-Močowitz *)	4	0·628	4	0·628	.	.	.	.	.	.	1	0·118	.	.	*) Im Betriebe der Oest. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn.
8	Časlau—Zawratetz-Třemošnitz und Skovic—Vrdy-Bučic *)	4	1·349	3	0·699	.	.	.	.	1	0·650	.	.	.	.	
9	Chodau-Neudek	5	3·812	4	3·586	1	0·226	.	.	.	.	.	.	.	0·095	
10	Dalmatiner Bahn	5	2·251	1	0·868	2	0·561	.	.	2	0·822	.	.	.	.	
11	Dniester-Bahn	3	0·739	3	0·739	.	.	.	.	.	.	1	0·283	.	.	
12	Donauufer-Bahn	9	9·705	8	9·398	1	0·307	.	.	.	.	.	2·203	.	.	
13	Dux-Bodenbacher Eisenbahn	44	30·815	44	30·815	.	.	.	.	.	.	2	1·234	2	0·481	
14	Eisenerz-Vordernberg	1	1·024	1	1·024	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
15	Elbogen-Neusattl	16	6·173	15	5·535	1	0·638	.	.	.	.	1	1·050	.	1·050	
16	Erbersdorf-Würbenthal	1	0·085	.	.	.	.	.	.	1	0·085	.	.	.	.	
17	Erzherzog Albrecht-Bahn	5	2·165	5	2·165	.	.	.	.	.	.	1	0·625	.	.	
18	Galizische Carl Ludwig-Bahn	19	13·919	9	9·256	7	3·785	.	.	3	0·878	1	0·582	.	.	
19	Galizische Transversalbahn	19	12·621	15	11·517	2	0·635	.	.	2	0·469	1	0·307	.	.	
20	Istrianer Bahn [2])	10	15·644	5	14·484	4	1·119	.	.	1	0·041	1	0·110	1	0·032	[2]) Ausserdem ein Krahngeleise in Triest, 0·562 km lang, mit 2·100 m Spurweite.
21	Jasło-Rzeszów	1	0·390	1	0·390	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
22	Kaiserin Elisabeth-Bahn	76	49·177	53	26·120	17	6·120	2	12·536	4	4·401	9	6·474	.	.	
23	Kaiser Franz Josef-Bahn	37	21·483	29	15·775	5	1·615	.	.	3	4·093	4	2·131	.	.	
24	Kaschitz-Schönhof-Radonitz	7	2·192	7	2·085	.	0·107	.	.	.	.	.	.	.	0·063	
25	Königshan-Schatzlar *)	2	1·356	2	1·356	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
26	Kronprinz Rudolf-Bahn	37	11·514	28	8·368	7	2·856	.	.	2	0·290	3	0·501	.	.	
27	Laibach-Stein †)	2	0·736	2	0·736	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
28	Mährische Grenzbahn †)	6	4·038	4	2·472	2	1·566	.	.	.	.	.	.	.	.	
29	Mährisch-schlesische Centralbahn †)	17	5·501	12	3·911	4	1·463	.	.	1	0·127	.	.	.	.	
30	Mürzzuschlag-Neuberg	4	2·028	3	0·381	1	1·539	.	.	.	0·108	.	.	.	.	
31	Niederöst. Staatsb. u. deren Fortsetzung	24	8·398	16	5·278	4	2·119	.	.	4	1·001	1	0·455	.	.	
32	Nusle-Modřan	2	2·250	2	2·250	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
33	Olmütz-Celechowitz	18	5·816	18	5·122	.	0·694	.	.	.	.	.	.	.	.	
34	Eisenbahn Pilsen-Priesen (Komotau)	36	24·664	31	21·715	1	0·691	.	.	4	2·258	1	2·094	.	.	
35	Prag-Duxer Eisenbahn	38	24·528	34	21·994	3	0·325	.	.	1	2·209	1	0·163	.	.	
36	Rakonitz-Protivin	6	3·162	5	3·114	.	.	.	.	1	0·048	1	0·243	.	.	
37	Stanislau-Woronienka	4	1·019	4	1·019	.	.	.	.	.	.	4	1·019	.	.	
38	Stryj-Beskid	10	4·280	9	3·528	1	0·752	.	.	.	.	3	1·182	.	.	
39	Tarnów-Leluchów	1	0·266	.	.	.	.	.	.	1	0·266	.	.	.	.	
40	Tulln-St. Pölten	1	0·554	1	0·554	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
41	Unterdrauburg-Wolfsberg	3	0·745	3	0·745	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
42	Vorarlberger Bahn	8	3·111	5	1·606	3	1·505	.	.	.	.	.	.	.	.	
43	Wiener Verbindungsbahn †) **)	2	0·235	2	0·235	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	**) Im Betriebe der Kaiser Ferdinands-Nordbahn und der Südbahn.
	Zusammen	537	331·965	428	269·642	76	32·041	2	12·536	31	17·746	37	21·135	3	1·721	
	b) Privatbahnen.															
44	Asch-Rossbach	3	1·294	2	1·174	1	0·120	.	.	.	.	.	0·308	.	.	
45	Bukowinaer Localbahnen	7	1·410	5	1·042	2	0·368	.	.	.	.	.	.	.	.	
46	Dolina-Wygoda	1	1·024	1	1·024	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	

47	Erste ungarisch-galizische Eisenbahn	5	1·235	3	0·806	2	0·429	.	.	.	.	.	.
48	Fehring-Fürstenfeld	2	0·743	1	0·603	1	0·140	.	.	.	.	.	.
49	Kolomeaer Localbahnen	8	2·018	8	2·018	.	.	.	.	.	.	.	.
50	Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów)	1	0·093	1	0·093	.	.	.	.	.	.	.	.
51	Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn	18	6·816	15	5·834	3	0·982	.	.	.	.	2	0·572
52	Mährische Westbahn	5	1·325	4	1·141	1	0·184	.	.	.	.	.	.
53	Mösel-Hüttenberger Bahn	1	1·482	.	.	1	1·482	.	.	.	.	.	.
54	Postelberg-Laun	1	2·226	1	2·076	.	0·150	.	.	.	.	1	2·226
55	Potscherad-Wurzmes	3	0·853	3	0·853	.	.	.	.	.	.	.	.
56	Strakonitz-Winterberg	2	0·252	2	0·252	.	.	.	.	.	.	.	.
57	Unterkrainer Bahnen	1	1·074	1	1·074	.	.	.	.	.	.	.	.
58	Welser Localbahnen	2	0·534	1	0·404	1	0·130	.	.	.	.	.	0·078
59	Wotic-Selčan	1	0·081	1	0·081	.	.	.	.	.	.	.	.
60	Zeltweg-Fohnsdorf	4	2·251	4	2·251	.	.	.	.	.	.	.	.
	Zusammen	65	24·711	53	20·726	12	3·985	.	.	.	.	3	3·184
	II. Fremde Staatsbahnen auf österr. Gebiete.												
61	Kgl. Bayerische Staatseisenbahnen	3	0·400	.	.	1	0·120	.	.	2	0·280	.	.
62	Kgl. Sächsische Staatseisenbahnen	3	1·742	.	.	2	0·402	.	.	1	1·340	.	.
	Zusammen	6	2·142	.	.	3	0·522	.	.	3	1·620	.	.
	III. Privatbahnen.												
63	Achensee-Zahnradbahn[3])	1	0·335	.	.	.	.	.	.	1	0·335	.	.
64	Aussig-Teplitzer Eisenbahn	83	68·668	83	68·668	.	.	.	.	.	.	7	3·306
65	Bozen-Meraner Bahn	4	0·537	4	0·537	.	.	.	.	.	.	.	0·004
66	Böhmische Commercialbahnen	19	14·853	14	9·464	5	5·389	.	.	.	.	2	0·133
67	Böhmische Nordbahn	35	40·044	26	35·064	5	3·094	1	0·970	3	0·916	.	.
68	Brünner Localeisenbahn-Gesellschaft	9	5·077	9	5·001	.	0·076	.	.	.	.	.	0·078
69	Buschtěhrader Bahn[4])	66	97·931	62	95·656	3	0·905	1	1·370	.	.	4	1·129
70	Deutschbrod-Humpoletz, Localbahn	1	0·080	1	0·080	.	.	.	.	.	.	.	.
71	Graz-Köflacher Eisenbahn	21	16·969	17	15·252	4	1·717	.	.	.	.	.	.
72	Kaiser Ferdinands-Nordbahn[5])	166	160·036	111	115·708	38	30·748	10	4·072	7	9·508	15	12·639
73	Kaschau-Oderberger Eisenbahn	12	13·020	11	12·668	1	0·352	.	.	.	.	.	.
74	Kremsthalbahn-Gesellschaft	7	3·415	1	0·370	6	3·045	.	.	.	.	.	0·179
75	Kuttenberger Localbahn	3	1·242	2	1·141	1	0·101	.	.	.	.	.	.
76	Leoben-Vordernberger Eisenbahn	4	3·553	2	1·793	2	1·760	.	.	.	.	.	.
77	Mori-Arco-Riva, Localbahn[6])	1	0·129	.	.	.	.	1	0·129	.	.	.	.
78	Neutitscheiner Localbahn	2	0·371	2	0·371	.	.	.	.	.	.	.	.
79	Oesterr. Nordwestbahn	68	51·968	31	23·662	32	25·999	.	.	5	2·307	5	2·199
80	Oest.-ung. Staatseisenbahn-Gesellsch.	147	139·290	109	112·601	35	25·933	.	.	3	0·756	6	5·683
81	Ostrau-Friedlander Eisenbahn	9	5·907	4	2·205	3	3·174	.	.	2	0·528	.	0·169
82	Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Locb.	11	4·469	6	2·694	3	1·121	.	.	2	0·654	5	1·029
83	Salzburger Localbahn	3	0·509	3	0·509	.	.	.	.	.	.	.	.
84	Steiermärkische Landesbahnen[6])	4	1·391	.	.	.	.	1	0·250	3	1·141	.	.
85	Steyrthalbahn-Gesellschaft[6])	9	2·869	.	.	.	.	2	1·043	7	1·826	.	.
86	Südbahn-Gesellschaft	78	66·765	30	15·579	37	34·826	2	6·672	9	9·688	3	0·975
87	Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn	22	16·463	7	4·631	11	4·349	1	0·195	3	7·288	1	0·206
88	Stauding-Stramberger Localbahn	7	2·843	7	2·843	.	.	.	.	.	.	.	.
89	Eisenbahn Wien-Aspang	9	11·545	6	9·564	3	1·981	.	.	.	.	1	2·177
90	Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn[7])	6	3·766	2	1·846	4	1·920	.	.	.	.	.	.
91	Wiener Localbahnen-Actiengesellsch.	10	6·190	10	6·155	.	0·035	.	.	.	.	2	1·633
	Zusammen	817	740·235	560	544·062	193	146·525	19	14·701	45	34·947	51	31·539
	Gesammtsumme	1425	1099·053	1041	834·430	284	183·073	21	27·237	79	54·313	91	55·858
	Im Vergleiche mit dem Stande des Vorjahres resultirt ein Zuwachs	76	33·285	73	23·668	2	7·927	4	1·971	.	.	.	.
	Im Vergleiche mit dem Stande des Vorjahres resultirt ein Abfall	.	.	.	.	.	.	.	.	3	0·281	.	.

47–62	.	.	
51	.	.	
63	.	.	
64	3	2·446	
65	1	0·060	
72	5	16·411	
79	.	0·820	
80	3	1·115	
Zusammen (III)	12	20·852	
Gesammtsumme	15	22·573	

[3]) Spurweite der Schleppbahn 0·650 m

[4]) Incl. der 49·394 km langen Kladno-Nučicer Bahn und der 4·882 km langen Erwein Nostiz'schen Schleppbahn in Rothau.

[5]) Incl. der 8·609 km langen, von Szczakowa zu den Kohlenwerken in Jaworzno führenden Montanbahn nebst 2 Schleppbahnen von zusammen 1·324 km Länge, sowie der der Witkowitzer Gewerkschaft gehörigen Werksbahn Schönbrunn—Witkowitz (7·516 km) sammt den aus derselben abzweigenden Schleppbahnen.

[6]) Spurweite 0·760 m.

[7]) Die zwischen Ebenfurth und der Landesgrenze abzweigenden 2 Schleppbahnen in der Gesammtlänge von 1·118 km sind im Betriebe der Raab-Ebenfurther Bahn auf Kosten der k. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen und werden von ersterer Bahn in die statistischen Schleppbahn-Ausweise aufgenommen.

Hievon vertheilen sich

I. Bahnen in Verwaltung der k. k. General-Direction der österr.

a) K. k. Staatsbahnen

Anzahl der Schleppbahnen für

Post-Nr.	Charakter der Industrialien, zu denen die Schleppbahnen führen	Gesammt- Anzahl	Gesammt- Länge in km	Arlberg-Bahn	Böhmisch-Leipa—Niemes	Böhmisch-mährische Transversalbahn	Böhmische Westbahn	Braunau-Strasswalchen	Budweis-Salnau	Caslau-Močowitz	Caslau—Zawratetz-Třemošnitz u. Skovic—Vrdy-Bučic	Chodau-Neudek	Dalmatiner Bahn	Dniester-Bahn	Donauufer-Bahn	Dux-Bodenbacher Eisenbahn	Eisenerz-Vordernberg	Elbogen-Neusattl	Erbersdorf-Würbenthal	Erzherzog Albrecht-Bahn	Galizische Carl Ludwig-Bahn	Galizische Transversalbahn	Istrianer Bahn	Jasło-Rzeszów	Kaiserin Elisabeth-Bahn	Kaiser Franz Josef-Bahn	Kaschitz-Schönhof-Radonitz	Königshan-Schatzlar	Kronprinz Rudolf-Bahn	Laibach-Stein	Mährische Grenzbahn	Mährisch-schlesische Centralbahn	Mürzzuschlag-Neuberg	Niederösterr. Staatsbahnen und deren Fortsetzung	Nusle-Modřan	Olmütz-Celechowitz	Pilsen-Priesen (Komotau) Eisenbahn	Prag-Duxer Eisenbahn	Rakonitz-Protivin	Stanislau-Woronienka	Stryj-Beskid	Tarnow-Leluchow	Tulln-St. Pölten	Unterdrauburg-Wolfsberg	Vorarlberger Bahn	Wiener Verbindungsbahn
1	Montanwerke (Kohlen- und Petroleumgruben)	275	377·776	.	.	.	14	.	.	.	.	1	2	.	.	30	1	11	.	.	.	.	.	.	.	1	.	2	4	.	.	.	1	1	.	.	12	9	.	.	.	.	.	1	.	.
2	Zuckerfabriken	225	231·801	.	.	.	6	.	.	2	3	.	.	.	.	.	.	.	.	.	3	1	.	.	1	3	7	.	.	.	1	5	.	.	2	14	5	12	.	.	.	.	.	.	.	.
3	Hüttenwerke, Maschinenfabriken, Brücken- und Wagenbau-Anstalten	133	114·100	.	.	.	12	.	.	.	.	1	.	.	.	4	.	.	.	.	.	1	.	.	4	3	.	.	5	.	1	1	1	9	.	.	1	1	3	.	.	.	.	.	.	.
4	Imprägnirungs - Anstalten, Magazine, Holzmöbel - Fabriken, Brettsägen, Lagerstätten für Holz u. Holzwaaren	90	38·639	.	1	.	.	1	.	1	.	.	.	3	2	1	.	.	1	3	5	2	.	.	2	4	.	.	5	.	1	3	1	2	.	2	1	.	1	4	5	.	.	.	1	1
5	Lagerstätten für Kohle, Brennholz und Diverse	103	12·043	.	.	.	2	.	1	.	.	.	.	.	.	1	.	.	.	.	1	4	.	1	11	5	.	.	1	.	.	1	1	4	.	.	.	.	1	.	2	1	.	2	3	.
6	Kalk- und Cementwerke	71	24·172	.	.	.	5	.	.	.	1	.	.	.	.	2	.	.	.	1	.	3	.	.	4	2	.	.	7	.	1	.	.	6	.	.	.	4	.	.	2	.	.	.	.	.
7	Lagerhäuser und Zollämter	36	15·853	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	3	1	.	.	.	.	1	.	.	.	3	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	.	.	.	.	2	1
8	Steinbrüche und Stein-Niederlagen	50	22·278	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	2	.	.	.	.	.	.	.	1	.	19	4	.	.	1	.	.	2	.	1	.	.	.	2	.	.	1	.	.	.	.	.
9	Ziegeleiwerke und Chamotte-Fabriken	65	32·615	1	.	.	.	.	.	1	.	.	.	.	.	1	.	1	.	.	1	.	.	.	8	3	.	.	2	.	1	2	.	.	.	.	1	1	.	.	.	.	.	.	.	.
10	Spinnereien, Cellulose-, Tuch-, Jute- und Linoleum-Fabriken	37	23·238	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	.	1	.	.	.	.	.	.	1	.	2	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	.	.	.	.	.	2	.
11	Landungsplätze	8	22·309	.	.	.	.	.	.	.	.	.	3	.	1	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
12	Schottergewinnungs-Plätze	8	3·652	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	3	.	.	.	1	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
13	Bierbrauereien und Malzfabriken	42	30·595	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	.	.	.	1	2	.	.	6	2	.	.	.	.	1	.	.	.	.	1	5	1	.	.	.	.	.	.	.	.
14	Salinen und Salzmühlen	11	5·832	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	4	.	.	.	1	.	.	.	5	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
15	Dampfmühlen, Getreidemagazine	34	11·868	.	.	1	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	.	.	.	.	.	.	3	2	.	.	.	1	.	1	.	1	.	.	1	.	.	.	.	.	1	.	.	.
16	Glashütten	26	12·949	.	.	.	1	1	.	.	.	.	.	.	.	2	.	4	.	.	1	.	1	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	1	.	.	.	.	.	.	.
17	Chemische Fabriken, Zündhölzchen-, Wichse- u. Theerproducten-Fabriken	30	12·705	.	.	1	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	1	.	.	.	1	.	.	.	.	.	.	.	4	.	.	.	.	.	.	.	.	.
18	Oel- und Petroleum - Raffinerien und Ozo-Paraffin-Fabriken	26	11·176	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	3	3	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
19	Gasanstalten	13	8·077	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	2	1	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
20	Cokeanstalten	6	1·760	.	.	.	2	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
21	Papier- und Holzstoff-Fabriken	17	12·671	.	.	.	1	.	.	.	.	2	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	.	4	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
22	Spiritusfabriken	13	6·553	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	.	.	.	1	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
23	Kunstdünger-Erzeugungsstätten	5	2·203	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	.	.	.	.	.	.
24	Arsenale und Waffenfabriken	7	5·952	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	3	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
25	Meiereien	3	3·880	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
26	Tabakfabriken	7	3·285	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
27	Waggon-Leihanstalten	2	0·947	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
28	Sodafabriken	1	1·118	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
29	Rübenverladung, Obst- u. Rübendörren	20	2·756	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	2	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	4	5	.	.	.	.	.	.	.	.
30	Leder- und Lohefabriken	7	1·430	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	.	1	.	.	1	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
31	Feigenkaffee-, Kaffee-Surrogat-, Chocolade- und Canditen-Fabriken	6	3·129	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
32	Weinbau-Etablissements	7	1·363	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
33	Fischconservirungs-Anstalten	1	0·376	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
34	Spodiumfabriken	4	0·706	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
35	Eis-Verladegeleise	3	0·873	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	.	.	.	.	.	.	.
36	Militärmagazine	13	23·817	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	2	.	.	.	1	2	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
37	Brunnenproducte	4	0·995	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
38	Pulverfabrik	3	4·731	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
39	Briquettefabrik	1	0·620	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
40	Seifenfabrik	3	1·220	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
41	Confinirungsanstalten, Viehmärkte und Schlachthäuser	5	4·562	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
42	Leim-, Gelatine- u. Knochenfett-Fabriken	1	0·580	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
43	Email- und Metallwaarenfabriken	3	1·848	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Zusammen	1425	1099·053	1	1	2	43	2	1	4	4	5	5	3	9	44	1	16	1	5	19	19	10	1	76	37	7	2	37	2	6	17	4	24	2	18	36	38	6	4	10	1	1	3	8	2

auf den Rayon der Staatsbahnen b) Privatbahnen																	II. Fremden Staatsbahnen auf österr. Gebiete		III. Privatbahnen																													Im Vergleiche mit dem vorjährigen Stande resultirt im Gesammten ein Zuwachs		Abfall	
Asch-Rossbach	Bukowinaer Localbahnen	Dolina-Wygoda	Erste ungar.-galiz. Eisenbahn	Fehring-Fürstenfeld	Kolomeaer Localbahnen	Lemberg-Belzec (Tomaszów)	Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn	Mährische Westbahn	Mösel-Hüttenberger Bahn	Postelberg-Laun	Potscherad-Wurzmes	Strakonitz-Winterberg	Unterkrainer Bahnen	Welser Localbahnen	Wotic-Selčan	Zeltweg-Fohnsdorf	Kgl. Bayerische Staatseisenbahnen	Kgl. Sächsische Staatseisenbahnen	Achensee-Zahnradbahn	Aussig-Teplitzer Eisenbahn	Bozen-Meraner Bahn	Böhmische Commercialbahnen	Böhmische Nordbahn	Brünner Localeisenbahn-Gesellschaft	Buschtěhrader Eisenbahn	Deutschbrod-Humpoletz Localbahn	Graz-Köflacher Eisenbahn	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Kaschau-Oderberger Eisenbahn	Kremsthalbahn-Gesellschaft	Kuttenberger Localbahn	Leoben-Vordernberger Eisenbahn	Mori-Arco-Riva a/G. Localbahn	Neutitscheiner Localbahn	Oesterr. Nordwestbahn	Oesterr.-ungar. Staats-Eisenbahn-Gesellsch.	Ostrau-Friedlander Eisenbahn	Reichenberg-Gablonz-Tannwald	Salzburger Localbahn	Steiermärkische Landesbahnen	Steyrthalbahn-Gesellschaft	Südbahn-Gesellschaft	Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn	Standing-Stramberger Localbahn	Eisenbahn Wien-Aspang	Wien-Pottendorf-Wr.-Neustädter Bahn	Wiener Localbahnen-Actiengesellschaft	Anzahl	Länge in km	Anzahl	Länge in km
Anzahl der Schleppbahnen für																																																			
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	.	.	2	.	.	.	65	.	1	.	.	44	.	11	34	7	.	.	.	.	.	3	7	4	.	.	.	.	4	2	.	.	.	.	8	6·922	7	4·862
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	1	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	18	14	1	4	.	.	38	.	.	2	.	.	.	22	50	1	.	1	.	.	6	.	.	.	.	.	7	11·322	1	1·169
.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	.	.	.	.	2	.	.	.	1	.	.	.	1	6	.	1	22	2	1	.	5	.	.	3	17	.	.	.	3	1	17	1	2	1	1	.	8	3·093	4	16·121
.	1	1	2	.	.	.	3	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	.	.	.	4	.	1	.	1	8	1	.	.	.	.	.	4	2	2	.	.	.	3	2	1	.	.	.	.	13	3·751	.	.
1	6	.	1	.	.	1	2	.	.	.	.	.	1	.	.	.	.	.	1	1	1	.	2	.	.	.	4	8	.	1	.	.	.	1	7	9	1	5	.	.	.	6	2	.	.	.	.	6	0·658	2	0·092
.	.	.	.	.	.	.	.	2	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	3	1	.	.	.	.	.	.	8	1	1	.	1	.	.	.	4	.	.	2	.	.	4	1	4	.	.	.	4	1·911	.	.
.	.	.	.	.	1	.	4	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	.	2	.	.	1	.	.	.	.	.	.	3	2	.	.	.	.	.	7	2	.	1	.	.	1	0·499	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	.	.	.	.	4	.	1	.	.	.	.	3	3	.	.	.	.	1	1	1	1	1	.	.	10	7·392	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	1	.	.	2	.	.	.	1	.	.	.	.	2	.	.	.	.	6	.	.	.	.	.	.	2	3	.	.	.	.	.	7	1	.	4	3	9	7	4·309	.	.
2	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	1	.	.	.	.	3	1	.	.	.	2	.	1	.	.	.	.	2	4	1	4	.	.	.	4	1	.	.	2	.	3	1·639	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	2	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1·589	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	.	.	.	.	1	1	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	3	0·921	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	2	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	3	.	.	.	3	.	1	1	.	.	.	.	7	.	1	.	.	1	3	.	.	.	.	.	2	2·229	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	.	.	.	.	.	.	.
.	.	.	.	.	1	.	3	.	.	.	.	1	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	.	.	2	.	.	.	.	.	.	.	7	.	1	.	.	2	4	.	.	.	.	.	2	0·558	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	2	.	.	2	.	1	.	2	3	.	.	.	.	.	.	1	1	.	.	.	.	.	2	.	.	.	.	.	2	0·543	1	0·320
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	9	.	.	1	.	1	1	.	4	.	.	.	.	.	.	1	.	.	.	.	1	.	1	3	.	.	.	.	3	1·426	.	0·069
.	.	.	.	.	6	.	3	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	5	.	.	.	.	.	.	2	3	.	.	.	.	.	1	.	.	.	.	.	1	0·841	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	1	.	.	3	.	.	.	.	.	.	1	3	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	0·036	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	2	1	1	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	.	1	1	.	.	.	.	.	.	.	2	.	.	.	.	.	3	.	.	1	.	.	1	0·361	.	.
.	.	.	.	.	.	.	2	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	1	.	.	.	.	1	.	.	.	.	.	.	1	4	.	.	.	.	.	.	1	.	.	.	.	2	1·395	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	.	.	.	.	1	1	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	0·538	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	.	.	1	2	.	.	.	.	.	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	.	.	.	.	1	1	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
.	.	.	.	2	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	1	2	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	2	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	.	.	.	.	.	2	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	3	3	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	0·163	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	.	.	.	.	.	2	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	0·210	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	2	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	0·110	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	1	.	.	.	.	.	4	.	.	.	.	.	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	2	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	.	.	.	.
.	.	.	2	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	.	.	.	.	1	1	.	.	.	.	.	2	.	.	.	.	.	.	0·234	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	3	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	3	0·862	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	2	.	.	.	.	.	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	.	.	.	.	1	1	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	2	.	.	.	2	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	1·063	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	.	.	1	1	1·283	.	.
3	7	1	5	2	8	1	18	5	1	1	3	2	1	2	1	4	3	3	1	83	4	19	35	9	66	1	21	166	12	7	3	4	1	2	68	147	9	11	3	4	9	78	22	7	9	6	10	91	55·858	15	22·573

Inland.

Versicherungs-Beirath.

Am 15. und 16. d. M. haben unter dem Vorsitze des k. k. Hofrathes Dr. Ferdinand Zehetner Sitzungeu des im Grunde des § 49 des Gesetzes vom 28. December 1887, R.-G.-Bl. Nr 1 ex 1888, betreffend die Unfallversicherung der Arbeiter, beim Ministerium des Innern gebildeten Versicherungs-Beirathes stattgefunden.

Derselbe hat znm ersten Punkte der Tagesordnung beschlossen, dem Ministerium des Innern zu empfehlen, die Entscheidung über die ihm zur Aeusserung vorgelegten Ansuchen mehrerer Arbeiter-Unfallversicherungsanstalten um Zuschüsse aus dem gemeinsamen Reservefonds mit Rücksicht auf die ungünstigen Gebahrungsergebnisse des Jahres 1894, bezw. die Begutachtung dieser Gesuche dem Zeitpunkte vorzubehalten, in welchem die endgiltigen Gebahrungsergebnisse der betreffenden Anstalten für das Jahr 1895 vorliegen werden.

Nach Erledigung des zweiten Punktes der Tagesordnung: „Begutachtung der von einigen Arbeiter-Unfallversicherungsanstalten beantragten Gefahrenclassen-Einreihung verschiedener freiwillig zur Unfallversicherung angemeldeter Betriebe", hat der Versicherungs-Beirath zum dritten und letzten Punkte der Tagesordnung nach eingehendster Erörterung sein Gutachten über die ihm zur Aeusserung vorgelegten Vorschläge in Betreff der in Aussicht genommenen Abänderungen des Unfallversicherungsgesetzes abgegeben.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

K. k. Oesterr. Staatsbahnen. (Linie Sternberg—Jägerndorf: Herstellung eines Wasserreservoirs in der Haltestelle Ramsau: Politische Begehung und Enteignungsverhandlung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Freiwaldau hat die politische Begehung und Enteignungsverhandlung hinsichtlich des Projectes für die Herstellung eines Feldreservoirs für die Wasserbeschaffungsanlage in der Haltestelle Ramsau der Strecke Hannsdorf—Ziegenhals für den 25. Juni in Ramsau anberaumt. Als Leiter der Commission wurde der k. k. Bezirkscommissär Moriz Mienzib bestimmt.
[G.-I.-Z. 10.808.]

— (Linie Krakau—Podwołoczyska: Umgestaltung der Station Niepołomice: Politische Begehung und Enteignungsverhandlung.) Die k. k. Statthalterei in Lemberg hat die politische Begehung und Enteignungsverhandlung hinsichtlich des Projectes der Umgestaltung der Station Niepołomice der Flügelbahn Podłęże-Niepołomice für den 2. Juli anberaumt. Als Leiter der Commission wurde der k. k. Statthaltereirath Leopold Morawetz bestimmt. [G.-I.-Z. 11.289.]

Südbahn-Gesellschaft. (Linie Wien—Triest: Umgestaltung von Bahnschranken.) Die Umgestaltung der Handschranken in km 138·742 in Zugschranken und die Ueberstellung der Antriebständer für die Zugschranken in km 138·877 und 139·244 zum Wächterhause Nr. 232 wurde genehmigt.
[11. Mai, E.-M.-Z. 4632/I.]

— (Erweiterung der Station Windisch-Feistritz.) Das Project für die Erweiterung der Station Windisch-Feistritz durch Herstellung eines Stockgeleises, Vergrösserung des Stationsplateau, Verlängerung der Verladerampe und Ueberstellung der Zeughütte zum Kohlenschuppen wurde genehmigt.
[22. Mai, E.-M.-Z. 3888/I.]

— (Herstellung von Nebengebäuden bei Wächterhäusern.) Für die Herstellung von Nebengebäuden bei den Wächterhäusern Nr. 727 und 731 wurde der Bauconsens ertheilt.
[15. Mai, E.-M.-Z. 4747/I.]

— (Adaptirungsarbeiten in Bruck a. M.) In der Station Bruck a. M. wird eine Kaserne für die Kohlenarbeiter und eine Holzlage im Kohlenschuppen hergestellt.
[20. Mai, E.-M.-Z. 4970/I.]

— (Linie Marburg—Franzensfeste: Herstellung eines Pulsometers in Welsberg.) Für die Herstellung einer Pulsometeranlage in der Station Welsberg wurde der Bauconsens ertheilt. [20. Mai. E.-M.-Z. 4808/I.]

— (Verstärkung der Rienzbrücken in km 336·834 und 361·446.) Die Projecte für die Verstärkung der Windverbände bei der Rienzbrücke in km 336·834 und für die Verstärkung der Rienzbrücke in km 361·446 der Linie Marburg—Franzensfeste wurden zur Ausführung genehmigt. [28. Mai, E.-M.-Z. 4232/I.]

— (Umgestaltung der Anlage für centrale Weichenverriegelung in der Station Faal.) In der Station Faal wurde die Anlage für centrale Weichenverriegelung in eine solche für centrale Weichenstellung umgestaltet.
[16. Mai, E.-M.-Z. 4460/I.]

— (Vergrösserung der Aufnahmsgebäude in Velden und Pörtschach am See.) Die Vergrösserung der Aufnahmsgebäude in den Stationen Velden und Pörtschach am See wurde genehmigt. [2. Juni, E.-M.-Z. 4156/I.]

— (Linie Kufstein—Ala: Herstellung einer Zugangsbrücke zu dem Vorplatze in Brenner.) Das Project, betreffend die Herstellung einer Zugangsbrücke vom Garten des Hotels der Rosina Girtler zum Vorplatze der Station Brenner wurde genehmigt. [25. Mai, E.-M.-Z. 4457/I.]

— (Linie Nabresina—Cormons: Errichtung eines Nebengebäudes.) Dem Projecte für die Errichtung eines Nebengebäudes bei dem Wächterhause Nr. 1 der Strecke Nabresina—Cormons wurde der Bauconsens ertheilt.
[3. April, E.-M.-Z. 4796/I.]

Leoben-Vordernberger Eisenbahn. (Herstellungen am Bahnhofe in Vordernberg.) Im Buffet am Bahnhofe in Vordernberg wird ein Rauchfang erbaut und ein Herd aufgestellt. [26. Februar, E.-M.-Z. 4685/I.]

Graz-Köflacher Eisenbahn. (Linie Lieboch—Wies: Herstellung eines Inundationsobjectes: Commissionelle Verhandlung.) Die k. k. Statthalterei in Graz hat die commissionelle Verhandlung hinsichtlich des Projectes für die Herstellung eines neuen Inundationsobjectes in km 15·978 unter gleichzeitiger Auflassung der bestehenden Inundationsobjecte in km 15·695, 15·934, 15·966 und 15·989 für den 25. Juni in Preding-Wieselsdorf anberaumt. Als Leiter der Commission wurde der k. k. Bezirkscommissär Rudolf Freiherr v. Camerlander bestimmt. [G.-I.-Z. 11.285.]

— (Ersatz einer Holzbrücke durch eine Eisenconstruction.) Das Project für den Ersatz der in km 48·899 der Linie Lieboch—Wies bestehenden Holzbrücke über den Sulmfluss durch eine Eisenconstruction wurde zur Ausführung genehmigt. [12. Mai, E.-M.-Z. 4262/I.]

Projectirte Localbahn Lambach-Haag. (Ergebniss der Trassenrevision.) Im Hinblicke auf das Ergebniss der am 23. und 24. März durchgeführten Trassenrevision und Stationscommission der projectirten normalspurigen Localbahn von der Station Lambach der k. k. Oesterr. Staatsbahnen nach Haag mit der Abzweigung von Bachmaning nach Offenhausen hat das k. k. Eisenbahnministerium die Trassenführung der gedachten Localbahn im Allgemeinen genehmigt. [E.-M.-Z. 3714.]

Localbahn Schlackenwerth-Joachimsthal. (Kohlenschuppen in der Station Joachimsthal.) Das vom Landesausschusse in Prag vorgelegte Project für die Errichtung eines Kohlenschuppens in der Station Joachimsthal der Localbahn Schlackenwerth-Joachimsthal wurde zur Ausführung genehmigt.
[E.-M.-Z. 5351.]

Localbahn Skuč-Polička. (Anordnung der politischen Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat die politische Begehung und Enteignungsverhandlung, dann die Feststellung der feuersicheren Herstellungen bezüglich des Projectes der Localbahn Skuč-Polička, sowie des Projectes einer Schleppbahn zu den Granitsteinbrüchen bei Skuč auf den 20. Juni anberaumt. [E.-M.-Z. 5781.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Neue Wächterstrecken-Eintheilung.) Das Eisenbahnministerium hat die neue Wächterstrecken-Eintheilung in der Strecke Lundenburg—Neudorf von km 85·5 bis km 93·943, wobei der Wächterposten Nr. 88 zur Auflassung gelangt, genehmigt. [Z. 5132/I.]

Behebung einer Verkehrsstörung.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen: (Eisenbahn-Betriebsdirection Lemberg.)

18. Juni: In der Strecke Sambor—Chyrów wurde der Gesammtverkehr mit Personenzug Nr. 1215 wieder aufgenommen.

Ausweis über die im I. Quartal 1896 auf den österreichischen Eisenbahnen zur Eröffnung gelangten Stationen und Haltestellen.

Name der Bahnverwaltung	Name der Station, bezw. Haltestelle	Eröffnungstag	Für welchen Verkehr	Anmerkung
K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Haltestelle: Unterperfuss (zwischen den Stationen Kematen und Zirl der Linie Innsbruck—Feldkirch) Haltestelle: Rożanka (zwischen den Stationen Tuchla und Sławsko der Linie Lemberg—Ławoczne)	1. Jänner	Für den Personen- und beschränkten Gepäcksverkehr	Die Gebührenberechnung erfolgt nach dem Personentarife der k. k. österr. Staatsbahnen.
Kremsthalbahn	Haltestelle: Linz-Versorgungshaus (zwischen den Haltestellen Locomotivfabrik und Scharlinz)	15. Februar	Für den Personen- und Gepäcksverkehr	Die Gebührenberechnung erfolgt auf Grund einer besonderen Fahrpreistabelle.

Ausland.

Frankreich. (Recepisse und Connossement.) Mit Rücksicht darauf, dass von verschiedenen Seiten die Gleichstellung des Recepisses mit dem Connossement verlangt wurde, hat der Minister der öffentlichen Arbeiten die Anfrage an die Eisenbahn-Verwaltungen gerichtet, ob jene Gleichstellung ohne Schwierigkeiten für den Verkehr zwischen den Eisenbahnen und dem Publicum hinsichtlich der Vollziehung des Frachtvertrages und in welcher Weise sie eventuell durchgeführt werden könnte. Die Frage, ob sie für den Handelsverkehr wirklich ein so dringendes Interesse habe, wie von den Gesuchstellern behauptet wird, soll erst nach der Vernehmung der Bahnverwaltungen beantwortet werden.

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd.

Abfahrten ab Triest in der Woche vom 19. bis 25. Juni.

Adriatischer Dienst.

Dalmatien.

19. Juni, um 7 Uhr Früh (Cattaro B), Dampfer „Thetis", Capitän G. Succich, mit Berührung von Isola, Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Traù, Spalato, Carober, Milnà, Cittavecchia, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Curzola, Orebich, Terstenik, Meleda, Gravosa, Ragusavecchia, Castelnnovo, Teodo, Perasto, Risano, Perzagno, Cattaro, Budna und Spizza. Ueberschiffung in Gravosa auf die Dampfer der Gesellschaft Ragusa-Metkovich nach Giupana, Slano, Canosa, Calamota, Isola di Mezzo und auf Verlangen nach Stagno grande.

20. „ um 7 Uhr Früh (Metkovich B), Dampfer „Metkovich", Capitän A. Scarpa, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Postire, Pucischie, Macarsca, Gradaz, Fort-Opus und Metkovich. Ueberschiffung in Metkovich auf die Dampfer der Gesellschaft Ragusa-Metkovich nach Crkovice, Drace, Stagno piccolo und auf Verlangen nach Stagno grande.

21. „ um 11 Uhr Vorm.: Dampfer „Galatea" Capitän P. Komnenovich, nach Lussinpiccolo, Spalato, Gravosa und Cattaro (s. Griechisch-Orientalische Linie über Albanien).

23. „ um 7 Uhr Früh (Cattaro A), Dampfer „Iris", Capitän G. Lucovich, mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Zaravecchia, Zlarin, Sebenico, Spalato, Milnà, Lesina, Curzola, Gravosa, Castelnuovo (Megline), Perasto, Risano, Perzagno und Cattaro. Ueberschiffung in Gravosa auf die Dampfer der Gesellschaft Ragusa-Metkovich nach Giupana, Slano, Canosa, Calamota, Isola di Mezzo und auf Verlangen nach Stagno grande.

24. „ um 7 Uhr Früh (Metkovich A), Dampfer „Najade", Capitän P. Harlović, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Almissa, Macarsca, S. Giorgio di Lesina, Trapano, Fort-Opus und Metkovich, überdies S. Martino und Gelsa auf der Rückfahrt: Anschluss in Pola nach Cherso, Rabaz, Abbazia, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Valcassione und Porto Manzo. Ueberschiffung in Metkovich auf die Dampfer der Gesellschaft Ragusa-Metkovich nach Crkovice, Drace, Stagno piccolo und auf Verlangen nach Stagno grande.

25. „ um ½1 Uhr Nachmittags (Eildampfer nach Cattaro), Dampfer „Graf Wurmbrand", Capitän A. Bilaffer, mit Berührung von Pola, Zara, Spalato, Gravosa und Cattaro.

Venedig.

19. Juni, Dampfer „Carlotta", Capitän V. Cosciancich,
20. „ Dampfer „Stephanie", Capitän P. Badessich,
22. „ Dampfer „Massimiliano", Capitän V. Cosciancich,
25. „ Dampfer „Stephanie", Capitän P. Badessich,

um Mitternacht.

Vergnügungsfahrten: Jeden Sonntag (bis auf Widerruf) mit dem Eildampfer „Graf Wurmbrand" von Triest um 8 Uhr Früh, von Venedig um 8 Uhr Abends.

Levante- und Mittelmeer-Dienst.

21. Juni, um 11 Uhr Vorm. (Griechisch-Orientalische Linie über Albanien), Dampfer „Galatea", Capitän P. Komnenovich, mit Berührung von Lussinpiccolo, Spalato, Gravosa, Cattaro, Antivari, Dulcigno, S. Giov. di Medua, Durazzo, Valona, Santi Quaranta, Corfu, Argostoli, Zante, Canea, Rethymo, Candien, Vathy, Cesmè, Khios und Smyrna.

21. „ um 7 Uhr Früh (Thessalische Linie über Fiume), Dampfer „Ceres", Capitän P. Ivellich, mit Berührung von Fiume, Corfu, Patras, Catacolo, Calamata, Syra, Piräus, Volo, Salonich, Cavalla, Lagos, Dedeagh, Dardanellen, Gallipoli, Rodosto, Constantinopel, Burgas, Varna, Kustendje, Odessa, Sulina, Galatz und Braila. Ueberschiffung in Corfu nach Sajada, Parga, S. Maura, Prevesa und Salaghora.

24. „ um Mittag (Eildampfer nach Alexandrien), Dampfer „Cleopatra", Capitän A. Mitis, mit Berührung von Brindisi. Ueberschiffung in Alexandrien nach Port Said, Jaffa, Caifa, Beyruth, Tripolis, Lattakia, Alexandrette, Mersyn, Larnaca, Limassol und Rhodus.

25. „ um 11 Uhr Vormittags (Eildampfer Levante—Batum), Dampfer „Venus", Capitän G. Vitaglich, mit Berührung von Brindisi, Santi Quaranta, Corfu, Patras, Piräus, Dardanellen, Constantinopel, Ineboli, Samsun, Kerasund, Rizeh, Trapezunt und Batum. Für Passagiere und Werthsachen Ueberschiffung in Corfu nach Albanien, in Piräus nach Thessalien und in Constantinopel nach Varna, Burgas, Kustendje, Odessa, Sulina, Galatz und Braila.

Dienst nach Ostindien, China und Japan.

20. Juni, um 4 Uhr Nachmittags (Indien—China—Japan), Dampfer „Medusa", Capitän G. Walluschnig, mit Berührung von Port Said, Suez, Aden, Kurrachee, Bombay, Colombo, Penang, Singapore, Hongkong, Shanghai und Kobe.

3. Juli, um Mittag (Eildampfer nach Bombay), Dampfer „Poseidon", Capitän R. Mayer, mit Berührung von Brindisi, Port Said, Suez und Aden. Anschluss in Bombay nach China und Japan bis Kobe.

Die Ladung nach Madras und Calcutta wird in Colombo auf den Dampfer der Zweiglinie Colombo—Madras—Calcutta überschifft.

Brasilianischer Dienst.

15. Juli, Dampfer „ . . . .", Capitän . . . . ., nach Santos, mit Berührung von Fiume, Pernambuco, Bahia und Rio Janeiro.

Ohne Haftung für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Contumaz-Massregeln

Verschiedene Mittheilungen.

Firmaprotokollirungen. In dem Handelsregister des k. k. Handelsgerichtes Wien wurde am 9. Juni bei der Firma:

Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn

Max Luschka Edler von Sellheim als Mitglied des Verwaltungsrathes gelöscht.

Bei der Firma:

K. k. privilegirte Kaiser Ferdinands-Nordbahn wurden Franz Graf Hardegg, Gutsbesitzer und Capitular des souveränen Malteser Ritter-Ordens in Wien; Dr. Angelo Ritter von Kuh, k. k. Hofrath in Wien, und Philipp Wilhelm Ritter von Schoeller, Mitglied des Herrenhauses und Generalrath der Oesterr.-ungar. Bank in Wien, als Mitglieder des Verwaltungsrathes mit dem statutenmässigen Firmirungsrechte eingetragen.

Bei der Firma:

K. k. priv. österreichische Nordwestbahn wurden Moriz Wilhelm, Subdirector, und Carl Werner, Centralinspector, beide in Wien, als Procuristen mit statutenmässigem Firmirungsrechte eingetragen, dagegen die Procura des Johann Langer gelöscht.

Endlich wurde bei der Firma:

Wiener Tramway-Gesellschaft

Theodor Kapitain, kaiserl. Rath und Director der Gesellschaft in Wien, als Collectivprocurist mit dem statutenmässigen Firmirungsrechte eingetragen.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. (Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.) Die am 1. Mai dem öffentlichen Verkehre übergebene, 8·527 km lange Strecke Luschwitz—Blotnik (Reststrecke der Linie Lissa i. P.—Wollstein) der kgl. Eisenbahn-Direction Bromberg ist als Vereinsbahnstrecke zu betrachten.

— (Vereins-Kilometerzeiger.) Der Kilometerzeiger Nr. 68 (k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn) ist neu herausgegeben worden.

Zu den bestehenden Kilometerzeigern sind an Nachträgen erschienen:

der I. Nachtrag zum Kilometerzeiger Nr. 14 (Hessische Ludwigs-Eisenbahn);

der I. Nachtrag zum Kilometerzeiger Nr. 94 (kgl. Rumän. Eisenbahnen);

der II. Nachtrag zum Kilometerzeiger Nr. 27 (Grossherzogl. Oldenburg. Staatseisenbahnen);

der III. Nachtrag zum Kilometerzeiger Nr. 34 (kgl. Eisenbahn-Directionen zu Breslau, Kattowitz und Posen);

der XIV. Nachtrag zum Kilometerzeiger Nr. 82 (kgl. Ungar. Staatseisenbahnen), und

der XII. Nachtrag zur „Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern".

Durch den neu herausgegebenen Kilometerzeiger Nr. 68 wird der im Februar 1891 ausgegebene Kilometerzeiger gleicher Nummer nebst den Nachträgen I bis III aufgehoben.

— (Vereins-Güterwagenpark-Verzeichnisse.) Die Güterwagenpark-Verzeichnisse Nr. 35a (kgl. Eisenbahn-Direction Cassel) und Nr. 84 (k. k. priv. Eisenbahn Wien-Aspang) sind neu herausgegeben worden, und zum Güterwagenpark-Verzeichniss Nr. 85 (Holländische Eisenbahn) ist der Nachtrag IV erschienen.

In Folge der Neuausgabe des Güterwagenpark-Verzeichnisses der kgl. Eisenbahn-Direction Cassel (Nr. 35a) erhält das im Juni 1895 ausgegebene Güterwagenpark-Verzeichniss der kgl. Eisenbahn-Direction Danzig (bisher Nr. 35a) die Nummer 35b; das im August 1894 ausgegebene Verzeichniss Nr. 84 wird durch das neu herausgegebene Verzeichniss gleicher Nummer aufgehoben.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des CXXIV. Stückes.) Das am 18. Juni herausgegebene CXXIV. Stück enthält unter

Nr. 2304: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Tirol und Vorarlberg vom 14. Juni 1896, Z. 16.995, betreffend die Wiedergestattung der Ausfuhr von Schweinen aus dem Bezirke Meran in Tirol.

Nr. 2305: Erlass des k. k. Ministeriums des Innern vom 13. Juni 1896, Z. 20.142, an alle politischen Landesbehörden, betreffend das Verbot der Einfuhr von Rindvieh aus den von der Lungenseuche betroffenen Sperrgebieten des Deutschen Reiches.

Nr. 2306: Kundmachung der k. k. Landesregierung für die Bukowina vom 12. Juni 1896, Z. 9912, betreffend das Verbot der Ein- und Durchfuhr von Klauenthieren aus dem Districte Teleorman und Wiedergestattung der Einfuhr derselben Thiergattung aus dem Districte Tulcea in Rumänien in und durch die Bukowina.

Nr. 2307: Kundmachung der k. k. Landesregierung für die Bukowina vom 11. Juni 1896, Z. 9665, betreffend das Verbot der Einfuhr von Schweinen aus mehreren Comitaten in Croatien-Slavonien nach der Bukowina.

Nr. 2308: Kundmachung der k. k. Landesregierung für die Bukowina vom 13. Juni 1896, Z. 9993, betreffend das Verbot der Einfuhr von Schweinen aus ganz Galizien nach der Bukowina.

— (Inhalt des CXXV. Stückes.) Das am 19. Juni herausgegebene CXXV. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2309: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Salzburg vom 15. Juni 1896, Z. 7105, betreffend die Wiedergestattung der Einfuhr von Rindvieh aus Salzburg und Oberösterreich nach Württemberg und Baden.

Nr. 2310: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Niederösterreich vom 18. Juni 1896, Z. 59.084, betreffend das Verbot der Einfuhr von Handels- (Futter-) Schweinen aus Steiermark nach Niederösterreich.

Verlosungen.

Am 13. Mai:

Oesterr. Lloyd-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. Goldprioritäten (Rückzahlung ab 31. December).

Am 1. Juni:

Unterkrainer Bahn. 4 pCt. Prioritäten (Rückzahlung ab 1. December).

Am 6. Juni:

Budapester elektrische Stadtbahn. Actien (Rückzahlung ab 2. Jänner 1897).

Am 15. Juni:

Oesterr. Nordwestbahn. Actien lit. B (Rückzahlung ab 1. Juli).

Umtausch von Actien gegen Prioritätsobligationen.

Mährische Grenzbahn. Im Nachhange zu der seinerzeit verlautbarten Kundmachung rücksichtlich des Umtausches der Actien der Mährischen Grenzbahn gegen vierpercentige Prioritätsobligationen werden die Besitzer der noch nicht ausser Verkehr gesetzten Actien genannter Bahn eingeladen, diese Actien sammt den die Coupons Nr. 17—19 und den Talon enthaltenden Couponsbogen in der Zeit bis einschliesslich 15. Juli 1896 zum Umtausche einzureichen. Das Aequivalent für die bis zu dem vorbezeichneten Termine nicht umgetauschten Actien der Mährischen Grenzbahn wird bei Gericht deponirt werden.

Generalversammlungen.

22. Juni: Localbahn Wodňan-Prachatitz.
23. „ Gaisbergbahn-Gesellschaft.
24. „ Localbahn Göpfritz—Gross-Siegharts.
25. „ Localbahn Strakonitz-Winterberg.
26. „ Localbahn Radkersburg-Luttenberg.
27. „ Gailthalbahn Arnoldstein-Hermagor.
27. „ Unterkrainer Bahnen.
27. „ Eisenbahn Wittmannsdorf-(Leobersdorf)-Ebenfurth.
28. „ Localbahn Gleisdorf-Weiz.
28. „ Localbahn Schwarzenau-Waidhofen a. d. Thaya.
30. „ Oesterr. Localeisenbahn-Gesellschaft.
30. „ Localbahn Gross-Priesen—Wernstadt—Auscha.
30. „ Mährische Westbahn (Prossnitz-Trübau).
30. „ Oesterr. Nordwestbahn.
30 „ Südnorddeutsche Verbindungsbahn.
11. Juli: Fünfkirchen-Barcser Eisenbahn.

Personal-Nachrichten.

Seine k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 10. Juni dem Rechnungs-Director und Vorstand des Postfachrechnungs-Departements I im Handelsministerium, Regierungsrath Mathias Patek anlässlich der von demselben angesuchten Uebernahme in den bleibenden Ruhestand in neuerlicher Anerkennung seiner vieljährigen vorzüglichen Dienstleistung taxfrei den Titel und Charakter eines Hofrathes allergnädigst zu verleihen geruht.

Glanz m. p.

Seine k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 10. Juni die Oberrechnungsräthe Johann Weis und Franz Katzer zu Rechnungsdirectoren im Handelsministerium allergnädigst zu ernennen geruht.

Glanz m. p.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Eröffnung der Haltestelle Tepljuk für den Personen- und beschränkten Gepäcksverkehr.

Am 20. Juni 1896 wird die auf der Linie Knin—Spalato zwischen den Stationen Kosovo-Siverić in Kilometer 85·347 gelegene Haltestelle Tepljuk für den Personen- und beschränkten Gepäcksverkehr eröffnet.

Wien, am 18. Juni 1896. [461]

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahnverband.

Theil V, Heft 3 (Ausnahmetarif für Kohle). Einbeziehung der Station Leinau.

Mit Giltigkeit vom 1. Juli 1896 wird die Station Leinau der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen in den oben bezeichneten Tarifverband mit den Stationen der Strecke Wilten—Bregenz einbezogen.

Ueber die Höhe der zur Berechnung gelangenden Frachtsätze geben die betheiligten Verwaltungen und Dienststellen Auskunft.

Wien, am 18. Juni 1896. [462]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Norddeutsch-Oesterreichischer Personenverkehr über Eger.

Einführung des Nachtrages I.

Mit 1. Juli 1896 gelangt zu dem Tarife für den obgenannten Verkehr ein Nachtrag I zur Einführung, welcher Aenderungen und Ergänzungen des Tariftitels, des Vorwortes, der Zusatzbestimmungen, sowie abgeänderte und neue Fahrpreise im Verkehre zwischen norddeutschen und niederländischen Stationen einerseits, Carlsbad, Marienbad und Wien K.F.J.B. über Eger andererseits enthält.

Der Nachtrag wird seinerzeit bei den betheiligten Verwaltungen käuflich zu erhalten sein.

Wien, am 17. Juni 1896. [463]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Böhmisch-Norddeutscher Kohlenverkehr.

Einbeziehung der Station Moys b. Görlitz in den Tarif.

Mit Giltigkeit vom 20. Juni 1896 wird die Station Moys bei Görlitz (Eisenbahn-Directionsbezirk Breslau) mit den für die Station Penzig bestehenden directen Frachtsätzen in den oben bezeichneten Verkehr einbezogen.

Wien, am 19. Juni 1896. [464]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Rheinisch-Westphälisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Frachtsätze für den Verkehr zwischen Lollar und Giessen einerseits und den Wiener Bahnhöfen etc. andererseits.

Die im Nachtrage VI zum Tarife, Theil II, Heft 2, des oben bezeichneten Eisenbahnverbandes unter Pos. 1 A und D und Pos. 3 für den Verkehr zwischen Lollar und Giessen einerseits und Wien K.E.B. und K.F.J.B. andererseits enthaltenen directen Frachtsätze des Classenguttarifes und der Ausnahmetarife 12 a—e und 12 f finden in gleicher Höhe auch für den Verkehr mit den Stationen Wien, Jedlesee, Korneuburg und Stockerau der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn, Wien und Stadlau der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, sowie Wien und Floridsdorf der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn Anwendung.

Wien, am 17. Juni 1896. [465]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Westdeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband (Verkehr mit Ungarn).

Aufhebung von Frachtsätzen.

Am 1. Juli 1896 treten die in den Heften 3 und 4 des Gütertarifes für oben bezeichneten Verband enthaltenen Frachtsätze für den Verkehr mit den Stationen Giessen, Hersfeld, Lollar des Directionsbezirkes Frankfurt a/M., Lippstadt, Osnabrück (Hann. Bhf.), Paderborn, Sassendorf, Soest des Directionsbezirkes Münster, Auröchte, Belecke, Erwitte, Warstein der Warstein-Lippstadter Eisenbahn in Folge des an dem genannten Tage stattfindenden Ueberganges dieser Stationen in den Rheinisch-Westphälisch-Oesterreichisch-Ungarischen Verband ausser Kraft.

Soweit im Verkehre mit verschiedenen ungarischen Stationen Mangels eines Verkehrsbedürfnisses in letzterem Verband keine directen Frachtsätze wieder vorgesehen sind, bleiben die bisherigen Sätze noch bis zum 31. August 1896 in Giltigkeit.

Wien, am 20. Juni 1896. [466]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Einführung einer Ergänzung zum I. Nachtrage zum Touagetarife für die Strecke Theben—Wien—Linz—Passau vom 10. Juni 1896, giltig ab 20. Juni 1896.

Mit Giltigkeit ab 20. Juni 1896 wird eine Ergänzung zum I. Nachtrage obigen Tarifes eingeführt, welche den auf Seite 4, 5, 6 und 7 des Nachtrages vom 10. Juni 1886 enthaltenen Schlepplohntarif für leere Fahrzeuge ergänzt und verbilligt, indem für Fahrzeuge mit der Ladefähigkeit von 1000 q und mehr ein von 50 zu 50 q abgerundeter Remorquetarif eingeführt wird.

Exemplare dieses Tarifes sind bei der Direction der Ersten k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft in Wien erhältlich.

Wien, am 20. Juni 1896. [467]

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Eröffnung einer Haltestelle.

Am 1. Juli 1896 wird die Haltestelle Katzelsdorf beim Wächterhause Nr. 4 a zwischen Wr. Neustadt und Neudörfl (Lajta-Szt. Miklos) auf der Linie Wr. Neustadt—Nagy-Kanizsa für den Personenverkehr und beschränkten Gepäcksdienst eröffnet.

Wien, am 16. Juni 1896. [468]

Sonstige Nachrichten.

Rheinisch-Westphälisch-Sächsischer Verbandsverkehr. (Einbeziehung der Haltestelle Konnewitz u. A.) Mit Giltigkeit vom 15. Juni 1896 wurde die Haltestelle Konnewitz mit den Frachtsätzen für Leipzig I (Bayer. Bahnhof) in den Ausnahmetarif für Giesserei-Roheisen einbezogen.

Mit Bezug auf die Bekanntmachung, wonach vom 1. Juli 1896 an der Bahnhof Gera-Pforten für den Güterverkehr die Benennung „Gera (Reuss), Sächsische Staatseisenbahn“ führt, wird veröffentlicht, dass die Entfernungen und Frachtsätze für die seitherige Abfertigungsstelle Gera (Reuss), Sächsische Staatsbahn, mit 30. Juni 1896 aufgehoben werden und vom 1. Juli 1896 an für den Güterverkehr mit Gera (Reuss), Sächsische Staatsbahn, lediglich die Entfernungen und Frachtsätze der seitherigen Station Gera-Pforten gelten.

Nur für den Verkehr zwischen Gera (Reuss), Sächsische Staatsbahn, einerseits und den Stationen Saargemünd und Scheidt des Directionsbezirkes St. Johann-Saarbrücken andererseits werden folgende neue Entfernungen eingeführt:

563 km für Saargemünd,
553 „ „ Scheidt.

Deutsch-Niederländischer Eisenbahnverband. (Einführung eines Tarifnachtrages.) Am 15. Juni 1896 ist der 8. Nachtrag zum Deutsch-Niederländischen Vieh- etc. Tarif, Theil II, enthaltend ermässigte Frachtsätze für die Beförderung von Kleinvieh (Schafe u. s. w.) in ein- und mehrbödigen Wagen im Verkehr zwischen den Stationen Kreiensen (Dir.-Bez. Cassel), Braunschweig (H. u. O.) und Heudeber-Dannstedt (Dir.-Bez. Magdeburg) und den niederländischen Stationen Odenzaal, Amsterdam und Rotterdam in Kraft getreten.

Deutsch - Luxemburgischer Verkehr. (Einführung von Tarifnachträgen.) Zu den Theilen I der Tarife für die Deutsch-Luxemburgischen Verkehre vom 1. Jänner 1893 sind am 15. Juni 1896 Nachträge in Geltung getreten, und zwar ein Nachtrag IV zum Allgemeinen Eisenbahn-Gütertarif (Theil I) und ein Nachtrag III zum Allgemeinen Eisenbahntarif (Theil I) für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen. Durch dieselben gelangen diejenigen Aenderungen und Ergänzungen in Bezug auf die zusätzlichen Bestimmungen zum Reglement, die allgemeinen Tarifvorschriften und den Nebengebührentarif zur Durchführung, welche am 1. April 1896 in den Theilen I für die inneren deutschen Verkehre eingetreten sind.

Sächsisch-Schweizerischer Güterverkehr über Lindau. (Schliessung der Abfertigungsstelle „Gera [Reuss], Sächs. Staatsb.“.) Die seitherige Abfertigungsstelle „Gera (Reuss), Sächsische Staatsbahn“ wird mit Ablauf des 30. Juni 1896 für den Güterverkehr geschlossen. Im Zusammenhange hiemit erhält die seitherige Abfertigungsstelle Gera-Pforten am 1. Juli 1896 die neue Bezeichnung „Gera (Reuss), Sächsische Staatsbahn“. Für diese Station gelten von dem genannten Zeitpunkte an

a) bezüglich des Verkehres mit Genf tr., Verrières tr. und Delle tr. die in den Nachträgen I—IV zum Tarif für den Sächsisch-Schweizerischen Güterverkehr über Lindau vom 1. Jänner 1887 enthaltenen Frachtsätze der seitherigen Abfertigungsstelle Gera (Reuss), Sächsische Staatsbahn, in vollem Umfange, so dass die bisherigen höheren Sätze für Gera-Pforten in Wegfall kommen, und

b) betreffs des Verkehres mit den übrigen Verbandsstationen der Schweizerischen Bahnen die im Tarif für den Sächsisch-Schweizerischen Güterverkehr über Lindau vom 1. August 1895 verzeichneten Frachtsätze der seitherigen Abfertigungsstelle Gera-Pforten, mit der alleinigen Ausnahme, dass hinsichtlich des Ausnahmetarifes Nr. 10 (Sprit) die billigeren Frachtsätze der seitherigen Abfertigungsstelle Gera (Reuss), Sächsische Staatsbahn, auch für die neue sächsische Station Gera (Reuss) Anwendung finden.

Kgl. Preussische Staatseisenbahnen. (Aenderung der Controlvorschriften für die Seehafen-Ausnahmetarife.) Mit sofortiger Giltigkeit tritt in sämmtlichen Staatsbahn- und directen Verkehren eine Aenderung der Controlvorschriften zu dem am 1. Juni 1896 zur Einführung gelangten Seehafen-Ausnahmetarif für die in Bremerhaven, Geestemünde, Brake, Nordenham etc. überseeisch eingehenden und mit der Eisenbahn weiterverfrachteten Güter dahin ein, dass der Einfuhrvermerk auf dem Frachtbriefe nur zu lauten hat „See-Einfuhrgut“.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
1130	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Bruchsteine und Schotter aus der Pos. 8, 58 der Güterclassification des Tarif-Theiles I als Frachtgut	Dzbell-Jessenetz	Čellechowitz	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Die Parteien haben das Auf- und Abladen auf eigene Kosten zu besorgen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1896	Localtarif	7·0 kr.	6·4 kr.	0·6 kr.	Im Kartirungswege		
1131	Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn		Steine der Classe C	Einsiedl	Wostroměř	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens unter Aufrechthaltung der sonstigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1896	Localtarif	31·6 kr.	23·4 kr.	8·2 kr.	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen obliegt der Partei. Auf den bezüglichen Frachtbriefen muss das Bürgermeisteramt in Hořic als Aufgeber und alleiniger Empfänger erscheinen. Der Portozuschlag der S.N.D.V.B. gelangt nicht zur Einhebung
1132	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr. Nordwestbahn	Ziegel (der Position Z—1 der Güterclassification im Tarife, Theil I vom 1. Jänner 1893)	Střebichovic-Vinařic	Schwadowitz-Eipel	Angabe als Frachtgut, Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens; Aufrechthaltung der sonstigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen.	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarife	Besteht kein directer Frachtsatz	38·2 kr.		Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien zu besorgen
1133	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Eisenplatinen der Position E—8 der Güterclassification des gemeinsamen Tarifes, Theil I	Assling Mürzzuschlag	Gavosdia	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens unter Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	276 271 Heller inclus. ungar. Steuer		Im Kartirungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
1134	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Steine aller Art, excl. Marmorsteine, Mühlsteine, in Quadern oder Platten, roh bebauen, ungeschliffen, dann Pflaster-, Saum- und Bordsteine aus der Pos. 8—57 Bruchsteine und Schotter der Pos. 8—58 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	den Stationen der im Abschnitte A des Heftes 2 zum Localgütertarife der k. k. österr. Staatsbahnen, Theil II. enthaltenen Bahnlinien		Aufgabe a's Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. — Die Sendungen müssen zur Anlage und Instandhaltung der Reichs-, Landes- und Bezirksstrassen, sowie der städtischen Communicationen. ferner zu Flussregulirungszwecken und Brückenbauten Galiziens bestimmt sein und demgemäss mit Frachtbriefen zur Beförderung gelangen, auf welchen eine k. k. oder Landesbaubehörde (k. k. Baubezirk, k. k. Bauexpositur, Landesausschuss, Bezirksausschuss, resp. Bezirksvertretung, Landesingenienr), bezw. ein Stadtmagistrat Galiziens als Empfänger erscheint. — Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1896	Localtarif	Classe C, bezw. Ausnahmetarif I Ausnahmetarif II	Ausnahmetarif II von 1—10 km 3 kr. } pro 100 kg, „ 11—30 „ 4 kr. } „ 31—380 „ 0·1 kr. pro 100 kg und 1 km incl. Manipulationsgebühr unter den im nebenstehend bezeichneten Tarifabschnitte sub Ziffer IV für die Frachtberechnung festgesetzten Bestimmungen	Verschieden	Im Kartirungswege		
1135	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Eisenbahnschwellen der Pos. H—20, Punkt 4, der Güterclassification des Tarif-Theiles I als Frachtgut	Wien-Donauquaibahnhof	dem Lagerplatze der Wiener Stadtbahn bei Nussdorf transit Wien-Brigittenau	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens unter Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Die Sendungen müssen zum Baue der Wiener Stadtbahn bestimmt sein und mit Frachtbriefen, auf welchen eine der Bauleitungen der Wiener Stadtbahn als Empfängerin angeführt erscheint, zur Beförderung gelangen. Das Abladen der Transporte am Lagerplatze haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1896	Localtarif, bezw. Tarif der Wiener Verbindungsbahnen	Besteht kein directer Frachtsatz	9 Kreuzer		Im Kartirungswege		In diesem Frachtsatze ist die Ueberfuhrsgebühr von Nussdorf trans. nach dem Lagerplatze bei Wien-Brigittenau bereits enthalten. Die Transporte können erst nach Fertigstellung der zum genannten Lagerplatze führenden Geleiseanlage bewirkt werden

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
1136	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Bruchsteine aus der Pos. 8—58 der Güterclassification des Tarifheftes I	Kritzendorf	Wien-Hauptzollamt	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1896	Localtarif der k. k. österr. Staatsbahnen, bezw. Gebührentarif für die den Verkehr zwischen den Wiener Bahnhöfen vermittelnden Eisenbahnlinien	13 kr.	7·5 kr.	5·5 kr.	Im Kartirungswege		
1137	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Kalk, gebrannt	Chrzanów Frachtenstation	Wien Nordbahnhof	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 3000 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Auf- und Abladen durch Arbeitskräfte der Parteien. Im Uebrigen Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis 31. December 1896	Localtarif vom 1. Jänner 1893	44·4 kr.	41·4 kr.	3·0 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens bis Ende Februar 1897	
1138	Kaschau-Oderberger Eisenbahn		Unbeladene Fahrzeuge der Serien I und II des gemeinsamen Tarifes Theil I, Abschnitt C—X, welche in gedeckt gebauten Wagen durch die Seitenthüren a) verladen } b) nicht verladen } werden können	Auf der österreichischen Linie der Kaschau-Oderberger Eisenbahn		Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung ad a) für das von 10 zu 10 kg aufgerundete wirkliche Gewicht, ad b) für das von 10 zu 10 kg aufgerundete wirkliche Gewicht, mindestens aber für 1200 kg per Sendung. Aufrechthaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende 1896	Localtarif		a) Frachtsätze für sperrige Güter b) Frachtsätze der Normalclasse I		Im Kartirungswege		

<table>
<tr><th>1</th><th>2</th><th>3</th><th>4</th><th>5</th><th></th><th>6</th><th>7</th><th>8</th><th>9</th><th>10</th><th>11</th><th>12</th><th>13</th><th>14</th></tr>
<tr><th rowspan="3">Fortlaufende Nummer</th><th colspan="2">Die Publication erfolgt</th><th colspan="5">Das Zugeständniss wird gemacht</th><th colspan="2">Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht</th><th>Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)</th><th>Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)</th><th rowspan="3">Art der Durchführung</th><th rowspan="3">Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss</th><th rowspan="3">Besondere Bemerkungen</th></tr>
<tr><th rowspan="2">von der</th><th rowspan="2">und im Namen der</th><th rowspan="2">für Artikel</th><th colspan="2">für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)</th><th rowspan="2">bei Erfüllung nachstehender Bedingungen</th><th rowspan="2">und gilt in der Zeit</th><th rowspan="2">Bezeichnung</th><th rowspan="2">Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg</th><th colspan="2" rowspan="2">per 100 kg</th></tr>
<tr><th>von</th><th>nach</th></tr>
<tr><td>1139</td><td>Kaiser Ferdinands-Nordbahn</td><td>Betbeiligten Eisenbahn-Verwaltungen</td><td>Eilgüter aller Art</td><td>Karhitz
Komotau (A.T.B.)
Mariaschein
Teplitz
Türmitz
—
Bensen
Böhm.-Kamnitz
Böhm.-Leipa
Frauzensthal
Georgswalde-Ehersbach
Grund-Georgenthal
Haida
Kreibitz-Teichstatt
Langenau
Niedergrund
Politz-Sandau
Rumburg
Schönfeld
Schönlinde
Straussnitz-Nenstadtl
Warnsdorf
Weisswasser
Hainspach-Wölmsdorf
Nixdorf
Schluckenau
Schönau
Zwickau i. B.
—
Eger
Franzenshad
Kaaden-Brunnersdorf
Komotan (B.E.B.)
Ober-Graslitz
Unter-Graslitz
Weipert
—
Budweis
Grulich
Iglan-Stadt
Klattau
Klostergrab
Neugedein
Ober-Georgenthal
Oberleutensdorf
Strakonitz
Tyssa-Königswald
—
Arnau
Böhm.-Skalitz
Hlinsko
Friedland i. B.
Hohenelbe
Iglau (Oe.N.W.B.)
Jungbunzlau
Königinhof
Lieben (Oe.N.W.B.)
Liebenau
Reichenberg
Raspenau-Liebwerda
Rothkosteletz
Schwadowitz-Eipel
Skutsch
Starkenbach
Tannwald
Tetschen
Trautenau
—
Aussig
Bodenbach
Braunau
Bubna (St.E.G.)
Halbstadt
Hermsdorf-Oelberg
Hohenstadt
Hronow
Kanitz-Eibenschitz
Landskron
Leitomischl
Lettowitz
Lieben (St.E.G.)
Lobositz
Nachod
Neustadt a. M.
Opočno
Pohlitz
Prag
Trebitsch
Wildenschwert
Zwittau

oder umgekehrt</td><td colspan="2">a) Krakau loco und transito;
b) Krakau loco;
c) Krakau transito für Sendungen nach Bochnia, Jaroslau, Jaslo, Neu-Sandez, Rzeszów, Sambor, Sanok und Tarnów;
d) Krakau transito für Sendungen nach Brody, Buczacz, Cerepkoutz, Czernowitz, Czortków, Drohobycz, Hadikfalva, Hatna, Hliboka, Kolomea, Lemberg, Podwoloczyska, Przemysl, Sniatyn, Stanislau, Stryj, Suczawa, Tarnopol und Zloczów</td><td>Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 175 metr. Tonnen (à 1000 kg) in neben angeführten Relationen zusammengenommen.
Die von e i n e r der nebengenannten böhmisch-mährischen Stationen mit demselben Zuge zu befördernden Colli sind b i s Krakau, dann die in der umgekehrten Richtung ab Krakau in der gleichen Art nach e i n e r der begünstigten mährisch-böhmischen Stationen zu transportirenden Colli v o n Krakau mit e i n e m Frachtbriefe an e i n e n Adressaten aufzuliefern. Der Umfang der einzelnen Colli darf einen halben Cubikmeter, sowie das Gewicht von 10 kg nicht übersteigen, und dürfen in denselben feuergefährliche und explosive Gegenstände nicht untergebracht sein. Die ermässigten Frachtsätze Krakau transito ad c) und d) im Rückvergütungswege können nur für Sendungen in Anspruch genommen werden, welche, von begünstigten böhmisch-mährischen Stationen stammend, ab Krakau als Ganzes und vollständig unverändert nach einer begünstigten galizischen oder Bukowinaer Station, bezw. in der umgekehrten Richtung, von einer begünstigten Bukowinaer oder galizischen Station kommend, ab Krakau als Ganzes und vollständig unverändert nach begünstigten mährisch-böhmischen Stationen weiterbefördert werden. Hiebei ist es gestattet, mehrere Sendungen von den begünstigten böhmisch-mährischen Stationen bis Krakau, keineswegs aber Theile von solchen, bei der Weiterbeförderung ab Krakau zu einer Sendung zu vereinigen. In der umgekehrten Richtung dürfen bei der Weiterbeförderung von Krakau nach den begünstigten mährisch-böhmischen Stationen nur Sendungen von den unter c) genannten galizischen Stationen allein oder von den unter d) angeführten galizischen und Bukowinaer Stationen allein zu e i n e r Sendung vereinigt werden. Die ab Krakau zur Weiterexpedition gelangenden Sendungen müssen vom Zeitpunkte ihres Einlangens daselbst bis zum Momente der Weiterbeförderung stets unter Bahnaufsicht gestanden sein</td><td>Vom 1. Juli 1896 bis Ende December 1896</td><td>Localtarife der betheiligten Bahnen</td><td>V e r s c h i e d e n</td><td>a) 400 kr.
b) 333 kr.
c) 333 kr.
d) 220 kr.
Ausser den nebenstehenden ermässigten Frachtsätzen ad c) und d) wird im Rückvergütungswege zugleich noch eine Reexpeditionsgebühr von 10 kr. pro 100 kg berechnet</td><td>V e r s c h i e d e n</td><td>Ad a) Im Kartirungswege;
ad b), c) und d) im Rückvergütungswege</td><td>Bezüglich der Sendungen von böhmisch-mährischen Stationen nach Krakau loco auf die reclam. Firma als Adressatin lautende Frachtbriefe und bezüglich der Sendungen von böhmisch-mährischen Stationen, welche ab Krakau nach einer begünstigten galizischen oder bukowinaer Station weiter befördert werden, auf die reclam. Firma als Adressatin lautende Frachtbriefe bis Krakau und auf dieselbe Firma als Versenderin lautende Aufnahmsscheine von Krakau. Bezüglich der Sendungen von Krakau loco nach mährisch-böhmischen Stationen auf die reclam. Firma als Versenderin lautende Aufnahmsscheine und bezüglich der Sendungen von galizischen und bukowinaer Stationen, welche ab Krakau nach einer begünstigten mährisch-böhmischen Station weiter gesendet werden, auf die reclam. Firma als Adressatin lautende Frachtbriefe bis Krakau und auf dieselbe Firma als Versenderin lautende Aufnahmsscheine von Krakau. Insoweit die Weiterbeförderung mehrerer Sendungen nach Krakau ab dieser Station in e i n e r Sendung gestattet ist, sind die hienach zusammengehörigen Frachtbriefe bis Krakau und der Aufnahmsschein ab Krakau bei Vorlage der bezüglichen Rechnung zu einem Belege zusammenzuheften. Die bezeichneten Documente, welche einen Refactiestempel der Kaiser Ferdinands-Nordbahn nicht bereits tragen dürfen und die nicht wieder zurückgestellt werden, sind nebst der zugehörigen ordnungsmässigen Rechnung spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses zur Einreichung zu bringen</td><td></td></tr>
</table>

Zum Zwecke der Erlangung des Kartirungs-Frachtsatzes von 400 kr. pro 100 kg ist die unbedingte Garantie der Auflieferung eines Minimalquantums von 175 metr. Tonnen (à 1000 kg) zu übernehmen und hiefür eine Caution im Betrage von 5000 fl. (fünftausend Gulden) in Baarem oder in pupillarsicheren Werthpapieren, zum Börsencourse berechnet, bei der Direction der Kaiser Ferdinands-Nordbahn zu erlegen. Wird das festgesetzte Minimalquantum von 175 metr. Tonnen (à 1000 kg) nicht aufgeliefert, so wird für die beförderten Sendungen die Differenz zwischen dem vorbezifferten Kartirungs-Frachtsatze ad a) und dem normalen Tarife aus der Caution gedeckt und der eventuelle Rest rückerstattet.

Abänderung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Angabe der Abänderung und Bezeichnung des Zeitpunktes derselben	Bemerkungen
25	Nr. 1 vom 4. Jänner 1896	Post 12	Kascha u.-Oderberger Eisenbahn		Steinkohle (Coakskohle)	Oderberg transit (für Sendungen aus M.-Ostrau, bezw. aus dem Ostrauer Revier)	Karwin loco	Das bedungene Minimalquantum von 30.000 Tonnen wird auf 15.000 Tonnen herabgesetzt	

Offert-Ausschreibung.

Für die **Wiener Stadtbahn** ist die **Lieferung und Aufstellung von eisernen Geländern** im allgemeinen öffentlichen Offertwege zu vergeben.

Die Lieferung umfasst Geländer verschiedener Typen in der Gesammtlänge von rund 17.700 Meter.

Das Materiale für diese Lieferung besteht aus Roheisenguss und Schmiedeisen; die Vergebung erfolgt nach Einheitspreisen per 1 Meter Geländer.

Die näheren Bestimmungen für die Einbringung der Angebote, sowie alle weiteren Behelfe und Bedingnisse liegen bei der k. k. Baudirection für die Wiener Stadtbahn in Wien, VII., Mariahilferstrasse Nr. 126, I. Stock, zur Einsicht auf.

Die bezüglichen Offerte müssen bis längstens 14. Juli l. J., 12 Uhr Mittags, im Einreichungsprotokolle der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen in Wien XV. (Administrationsgebäude) eingereicht werden.

Wien, im Juni 1896.

K. k. Baudirection für die Wiener Stadtbahn.

(Nachdruck wird nicht bezahlt.)

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

K. k. Eisenbahn-Betriebsdirection in Wien.

Lieferungs-Ausschreibung.

Der Jahresbedarf an imprägnirten Waggon-Decktüchern wird im Offertwege vergeben.

Nähere Angaben über Gattung und Dimensionen der benöthigten Decktücher sind aus dem Offertformulare zu entnehmen, welches ebenso wie die allgemeinen und besonderen Lieferungsbedingnisse bei der unterfertigten k. k. Eisenbahn-Betriebsdirection (Fachabtheilung für den Verkehrs- und Stationsdienst) täglich zwischen 9 und 12 Uhr Vormittags eingesehen, behoben oder bezogen werden können.

Die Offerten sind sammt den etwaigen Beilagen, mit einem 50 kr.-Stempel per Bogen versehen, versiegelt und mit der Aufschrift: **„Offert für Lieferung von Waggon-Decktüchern“** bei dem Expedite der unterfertigten k. k. Betriebsdirection (Kaiser Franz Josef-Bahn) bis längstens **4. Juli l. J.,** 12 Uhr Mittags, einzubringen.

Dem Offerte sind Qualitätsmuster des Rohstoffes und der imprägnirten Leinwand separat verpackt beizugeben, wobei bemerkt wird, dass ein den Bestimmungen des § 4 der speciellen Bedingnisse für Lieferung von Deckplachen nicht entsprechendes Materiale von vornherein von der Annahme ausgeschlossen ist.

Die Preise sind franco Materialmagazin Wien-Westbahnhof inclusive aller Spesen zu notiren.

Jedes Offert muss die ausdrückliche Erklärung enthalten, dass dem Offerenten die „allgemeinen Bedingnisse für die Lieferung von Materialien und Ausrüstungsgegenständen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen“, sowie die speciellen Bedingnisse für Lieferung von Deckplachen vollkommen bekannt sind, und dass er sich denselben unterwirft.

Die Lieferung wird in einem möglichst kurzen Termine zu bewerkstelligen sein, welcher im Offerte anzugeben ist.

Jeder Offerent hat das Recht, der am 4. Juli l. J. um 2 Uhr Nachmittags stattfindenden commissionellen Offerteröffnung persönlich beizuwohnen.

Der gefertigten k. k. Eisenbahn-Betriebsdirection steht es frei, die Offerten rücksichtlich der ganzen offerirten Anzahl oder nur eines Theiles derselben zu acceptiren oder ganz abzulehnen.

Offerte, welche nach dem obigen Termine eingebracht werden oder den Bestimmungen dieser Ausschreibung nicht entsprechen, bleiben unberücksichtigt.

Wien, im Juni 1896.

K. k. Eisenbahn-Betriebsdirection.

K. k. Oesterr. Staatsbahnen.

Altmetall- und Altmaterial-Verkaufs-Ausschreibung.

Bei der gefertigten k. k. Eisenbahn-Betriebsdirection gelangen nachstehende, in den Materialmagazinen Amstetten und Knittelfeld lagernde Altmetalle und Altmaterialien zur Ausschreibung, als:

Altes Eisen- und Plattenblech, Bruchkupfer, Bruchmessing, Bruchmetall, Bruchzink, Gusseisenbohr-, Schmiedeisen- und Stahl-Drehspäne, Kupfer-, Messing- und Metallspäne, altes Packfong, diverse Stahl- und Alteisensorten, Stehbolzen-, Platten- und Röhrenkupfer, alte Guss- und Bessemerstahl-Tyres, alte Stahlachsen, Hanf-, Kautschuk- und Lederwaarenabfälle, alte Oelfässer und Maculaturpapier.

Nähere Angaben über die vorhandenen Quantitäten und Altmaterialgattungen sind aus den Offertformularien zu entnehmen, welche ebenso wie die Bedingnisse für den Verkauf von alten Materialien und Inventargegenständen bei der unterfertigten k. k. Eisenbahn-Betriebsdirection (Zugförderungsbureau) eingesehen, behoben oder gegen Einsendung des Porto bezogen werden können.

Die Offerte, zu deren Verfassung die hiezu aufgelegten Formularien benützt werden müssen, sind sammt den Beilagen, per Bogen mit 50 kr.-Stempel versehen, versiegelt und mit der Aufschrift „Offert für Altmaterialankauf“ bei der k. k. Eisenbahn-Betriebsdirection Villach bis längstens 4. Juli l. J., 12 Uhr Mittags, einzubringen.

Die Abgabe der Altmaterialien erfolgt ab Waage der Lagerplätze, und sind auch die Preisanbote franco derselben zu stellen.

Der gefertigten k. k. Eisenbahn-Betriebsdirection steht es frei, die Offerte rücksichtlich des ganzen zu vergebenden Quantums oder nur eines Theiles zu acceptiren.

Offerte, welche nach dem obigen Termine eingebracht werden oder den Bestimmungen der Ausschreibung nicht entsprechen, bleiben unberücksichtigt.

Villach, am 18. Juni 1896.

K. k. Eisenbahn-Betriebsdirection.

VERORDNUNGS-BLATT

FÜR

EISENBAHNEN UND SCHIFFAHRT.

Redigirt im k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem k. k. Handelsministerium.

Unser Blatt wird zur Verlautbarung amtlicher Kundmachungen, sowie von Kundmachungen über Tarifermässigungen in der Form von Rückvergütungen und Tarifbegünstigungen und sonstiger Mittheilungen in Eisenbahn- und Schiffahrts-Angelegenheiten benützt.

Es enthält neben seinem die amtlichen Verlautbarungen umfassenden auch einen nichtamtlichen Theil, dessen Aufgabe es ist, wichtigere Vorkommnisse im Bereiche der Eisenbahn-Verwaltung der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder, sowie der hier in Betracht kommenden Schiffahrt, ferner, soweit dies von Interesse ist, auch solche Nachrichten bezüglich Ungarns und des Auslandes zur allgemeinen Kenntniss zu bringen, und ermöglicht hiedurch einen Ueberblick über das Thatsachenmaterial des Eisenbahnwesens und der Schiffahrt der österreichisch-ungarischen Monarchie und des Auslandes.

Das Verordnungs-Blatt erscheint wöchentlich dreimal, am Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Der **Pränumerationspreis** beträgt:

für **Oesterreich-Ungarn**	ganzjährig fl. 12·—	halbjährig fl. 6·—	vierteljährig fl. 3·—
für das **Deutsche Reich**	„ Mark 25·—	„ Mark 12·50	„ Mark 6·25
für das **übrige Ausland**	„ Frcs. 33·—	„ Frcs. 16·50	„ Frcs. 8·25

Das Abonnement kann mit jedem Kalendervierteljahr begonnen werden.

Einschlägige **Inserate** werden aufgenommen und nach aufliegendem Tarif berechnet.

Probenummern und **Kostenvoranschläge** gratis und franco.

Die Administration
Wien, I., Wallfischgasse 15.

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

Verordnungs-Blatt
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt im k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr: Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl. „ das Deutsche Reich . . . 25 Mark „ das übrige Ausland . . . 33 Frcs. Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 71. Wien, 25. Juni 1896. IX. Jahrgang.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Erlass des k. k. Eisenbahnministers vom 11. Juni 1896, Z. 4321/I, an die unterstehenden Bahnverwaltungen, betreffend den Eisenbahntransport einer neuen Art von Sprengkapseln (Flammkapseln), welche zur Verwendung bei dem Sprengverfahren nach Oberbergrath Jarolymek bestimmt sind.

Die Zündhütchen- und Patronenfabrik vormals Sellier und Bellot in Prag hat um die Zulassung einer neuen Art Sprengzündhütchen zum Transporte auf Eisenbahnen angesucht, welche zum Unterschiede von den gewöhnlichen Sprengkapseln „Flammkapseln" genannt werden und dazu bestimmt sind, bei dem vom Oberbergrath Jarolymek in Vorschlag gebrachten Sprengverfahren für Schlagwettergruben mittelst sogenannter Wasserzündung verwendet zu werden.

Auf Grund der gepflogenen Erhebungen obwaltet gegen die Zulassung der „Flammkapseln" zum Eisenbahntransporte bei Einhaltung der in § 6, Ziffer 7, lit. a), der Verordnung des k. k. Handelsministers vom 1. August 1893, R.-G.-Bl. Nr. 126, für Sprengkapseln, Sprengzündhütchen vorgesehenen Verpackungsvorschriften und der übrigen einschlägigen Vorschriften dieser Verordnung kein Anstand.

Eine Zusammenpackung der „Flammkapseln" mit gewöhnlichen Sprengkapseln oder anderen Gegenständen in ein Frachtstück ist jedoch nicht statthaft.

Bei dem Sprengverfahren nach Oberbergrath Jarolymek gelangen auch cylindro-conische Aetzkalkkörper, sogenannte „Wärmekegel", zur Verwendung, welche zu 5 oder 10 Stück in verlöthete Blechbüchsen verpackt werden sollen und mit anderen Explosivstoffen, sowie anderen leicht brennbaren Gegenständen, z. B. Benzin, Aether, zusammen in einen Wagen nicht verladen werden dürfen. Die Kisten werden mit der Aufschrift „Nässe schadet" versehen werden. Im Uebrigen können diese „Wärmekegel" wie Aetzkalk im Allgemeinen befördert werden.

Wien, am 11. Juni 1896.

Der k. k. Eisenbahnminister:
Guttenberg m. p.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Zahnradbahn von Marbach nach Maria-Taferl.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem Julius Spiesecke in Wien im Vereine mit August Stix in Wien die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine als Kleinbahn auszuführende Zahnradbahn von Marbach nach Maria-Taferl im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Wien, am 2. Juni 1896. Z. 4642.

Entscheidung des k. k. Oberlandesgerichtes in Wien.

Nachträgliche Modificationen der Unterwerfungsclausel, wodurch sich eine Eisenbahn dem Eisenbahn-Schiedsgerichte unterworfen hat, sind unstatthaft.

(Entscheidung vom 5. März 1895, Z. 2853.)

Laut der in Nr. 129 des „Verordnungs-Blattes des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt", Jahrgang 1894, mitgetheilten Entscheidung des Eisenbahn-Schiedsgerichtes vom 24. October 1893 hatte der Holzhändler J. F. in Bursztyn die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen auf Ersatz eines Schadens von 320 fl. geklagt. Seitens der Geklagten wurde zunächst die Competenz des Schiedsgerichtes bestritten, und zwar mit der Begründung, dass sie ihre mit Zuschrift vom 2. October 1888, Z. 22.790, bis Ende 1893 unter der Voraussetzung des Hinzutrittes aller anderen österreichischen Bahnverwaltungen bezüglich sämmtlicher unter ihrer Verwaltung stehenden Bahnlinien abgegebenen Unterwerfungserklärung unter das Schiedsgericht durch ihre Note vom 11. Jänner 1890, Z. 491, an die n.-ö. Handels- und Gewerbekammer dahin modificirt, bezw. präcisirt habe, dass ihre Beitrittserklärung zu dem Schiedsgerichte bis Ende 1893 sich dem Umfange nach nicht weiter erstrecke, als jene der übrigen österreichischen Eisenbahnen, dass daher auch sie sich dem Schiedsgerichte nur für Streitfälle über solche Transporte unterwerfe, bei denen alle an denselben betheiligten Bahnverwaltungen dem Schiedsgerichte sich gleichfalls unterworfen haben.

Da im concreten Falle der Transport des Gutes theilweise auf einer ausländischen, dem Schiedsgerichte nicht unterworfenen Bahn erfolgte, sei das Schiedsgericht im Hinblicke auf obige Nachtragserklärung incompetent.

Diese Incompetenzeinwendung wurde vom Schiedsgerichte zurückgewiesen.

Gegen diese Entscheidung brachte die k. k. n.-ö. Finanz-Procuratur in Vertretung der k. k. Staatsbahnen beim k. k. Landesgerichte in Wien die Klage auf Ungiltigkeitserklärung des Schiedsspruches ein, welche jedoch mit dem Urtheile vom 7. December 1894, Z. 92.287, abgewiesen wurde.

Ueber Appellation der k. k. n.-ö. Finanz-Procuratur bestätigte das k. k. Oberlandesgericht Wien dieses Urtheil mit dem Erkenntnisse vom 5. März 1895, Z. 2853, mit dem Beifügen, dass die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen sich laut ihrer an die Handels- und Gewerbekammer in Wien gerichteten Note vom 2. October 1888, Z. 22.790, bezüglich der sämmtlichen unter ihrer Verwaltung stehenden Bahnlinien bis Ende 1893 dem Schiedsgerichte für Streitigkeiten aus dem Frachtgeschäfte der Eisenbahn- und Dampfschiffahrts-Gesellschaften unter der Voraussetzung des Hinzutrittes allen anderen österreichischen Bahnverwaltungen unterworfen hat, diese Voraussetzung, wie aus der Note der Handels- und Gewerbekammer in Wien vom 25. September 1894, Z. 6937, und deren Beilagen erhellt, auch eingetroffen ist, was Seitens der General-Direction dadurch, dass sie sich der Judicatur des gedachten Schiedsgerichtes bisher nicht widersetzt und in der Note vom 11. Jänner 1890, Z. 491, ihren Beitritt bestätigt hat, auch anerkannt worden ist; dass eine einseitige Einschränkung des Compromisses auf Streitfälle über solche Transporte, bei welchen alle an denselben betheiligten Verwaltungen dem Schiedsgerichte sich gleichfalls unterworfen haben, nicht zulässig erscheint, der Nullitätsgrund des § 47, Z. 1, des Statutes (dass nämlich der Spruch über die Grenzen der schiedsrichterlichen Competenz hinausreicht) daher nicht vorliegt.

Durch diese beiden gleichförmigen Urtheile ist sohin der Spruch des Eisenbahn-Schiedsgerichtes in Rechtskraft erwachsen.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Pinzgauer Localbahn. (Variante in km 3·0—5·1 und km 20·4—27·5: Anordnung der politischen Begehung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 2. Juni die k. k. Landesregierung in Salzburg beauftragt, hinsichtlich des vom k. k. Baurathe Rudolf Stummer Ritter v. Traunfels vorgelegten Detailprojectes für die Varianten der Theilstrecken km 3·0—5·1 und km 20·4—27·5 der Pinzgauer Localbahn die politische Begehung im Zusammenhange mit der Enteignungsverhandlung einzuleiten und bei anstandslosem Commissionsergebnisse den Bauconsens im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums mit dem Bemerken zu ertheilen, dass derselbe erst nach Ertheilung der Allerh. Concession in Kraft tritt. [E.-M.-Z. 4712.]

Projectirte Localbahn Josefstadt - Jaroměř — Solnitz. (Anordnung der Trassenrevision und Stationscommission.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 5. Juni die k. k. Statthalterei in Prag beauftragt, hinsichtlich des von Josef Archleb, Bürgermeister in Dobruška, vorgelegten generellen Projectes für eine normalspurige Localbahn von der Station Josefstadt-Jaroměř der Linie Pardubitz—Liebau der Südnorddeutschen Verbindungsbahn unter Einbeziehung der Station Opočno der Linie Chotzen—Halbstadt der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft nach Solnitz zum Anschlusse an die gleichnamige Station der Reichenau a. d. Knezna-Solnitzer Localbahn im Sinne der bestehenden Vorschriften die Trassenrevision in Verbindung mit der Stationscommission einzuleiten. [E.-M.-Z. 4014.]

Projectirte Localbahn Liebenau—Böhm.-Aicha. (Anordnung der Trassenrevision und Stationscommission.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 9. Juni die k. k. Statthalterei in Prag beauftragt, hinsichtlich des von der Bezirksvertretung Böhm.-Aicha vorgelegten generellen Projectes für eine normalspurige Localbahn von der Station Liebenau der Südnorddeutschen Verbindungsbahn nach Böhm.-Aicha im Sinne der bestehenden Vorschriften die Trassenrevision in Verbindung mit der Stationscommission einzuleiten. [E.-M.-Z. 4826.]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen. (Linie Wien—Eger: Erweiterung der Station Kuttenplan: Politische Begehung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft Plan hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes für die Erweiterung der Station Kuttenplan für den 26. Juni anberaumt. [G.-I.-Z. 11.149.]

Kaiser Ferdinands - Nordbahn. (Linie Kojetein—Bielitz: Herstellung eines Strassenladegeleises und Bahnerhaltungsschuppens in Bistritz a. H.: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Brünn hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes für die Herstellung eines Strassenladegeleises und Bahnerhaltungsschuppens am Bahnhofe in Bistritz a. H. für den 27. Juni anberaumt. Als Leiter der Commission wurde der k. k. Bezirkscommissär Martin Fric bestimmt. [G.-I.-Z. 10.903.]

Projectirte Localbahn Timelkam-Mondsee. (Ergebniss der Trassenrevision.) Auf Grund des Ergebnisses der am 25. und 26. Februar durchgeführten Trassenrevision und Stationscommission rücksichtlich des Projectes für eine schmalspurige Localbahn von Timelkam nach Mondsee hat das k. k. Eisenbahnministerium die Trasseführung obiger Localbahn im Allgemeinen genehmigt. [E.-M.-Z. 2845.]

Localbahn Neuhof-Weseritz. (Anordnung der politischen Begehung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Tepl hat die politische Begehung und Enteignungsverhandlung hinsichtlich des Projectes der Localbahn Neuhof-Weseritz auf den 30. Juni anberaumt. [E.-M.-Z. 5712.]

Localbahn Rakonitz - Pladen - Petschau. (Ausführungspläne für Wohngebäude.) Die vom Landesausschusse in Prag vorgelegten Pläne für die in den Stationen Rakonitz, Luditz und Buchau der Localbahn Rakonitz-Pladen-Petschau mit Abzweigung nach Buchau zu errichtenden Wohngebäude wurden principiell gutgeheissen und an die k. k. Statthalterei in Prag zur Prüfung mit der Ermächtigung übermittelt, bei anstandslosem Prüfungsbefunde den Bauconsens im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums zu ertheilen. [E.-M.-Z. 5707.]

Bukowinaer Landesbahnen. (Linie Hliboka—Sereth: Aufnahmsgebäude in der Station Tereblestie: Bauconsens.) Die k. k. Landesregierung in Czernowitz hat hinsichtlich des von der Bauunternehmung Gross & Comp. vorgelegten Projectes betreffs Herstellung eines Aufnahmsgebäudes in der Station Tereblestie der Linie Hliboka—Sereth den Bauconsens im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt.
[E.-M.-Z. 6041.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Böhmische Nordbahn-Gesellschaft. (Betriebserleichterung.) Die k. k. General-Inspection hat über Ansuchen der Böhmischen Nordbahn-Gesellschaft gestattet, auf den normal betriebenen Linien bei den mit Vacuumbremse vollständig ausgerüsteten Personenzügen bezüglich der Besetzung der Spindelbremsen auf das für Güterzüge vorgeschriebene Bremsausmass herabzugeben, doch darf hiedurch die Sicherheit und Bequemlichkeit der Reisenden nicht beeinträchtigt werden, weshalb die Anzahl der von einem Conducteur zu überwachenden Wagen entsprechend zu limitiren sein wird. Auch wurde die Bahnverwaltung beauftragt, zur völligen Sicherheit des Verkehres solcher Züge anzuordnen, dass in dem Falle des plötzlichen Untauglichwerdens der Vacuumbremse während der Fahrt insolange blos eine Güterzugsgeschwindigkeit angewendet werde, als nicht die dem Bremsnormale für Personenzüge entsprechende Anzahl von Spindelbremsen besetzt ist. [G.-I.-Z. 9450.]

Zusammenstellung

der im Monate Mai 1896 bei den Zügen mit Personenbeförderung in den Endstationen vorgekommenen Verspätungen.

Bezeichnung der Bahnen	In Verkehr gesetzte Züge: Schnellfahrende Züge	Personenzüge	Gemischte Züge	Im Ganzen	Verspätungen in den Endstationen: bei den schnellfahrenden Zügen über 10 Minuten	bei den Personenzügen über 20 Minuten	bei den gemischten Zügen über 30 Minuten	Im Ganzen	in Percenten der Gesammtzahl der Züge	Diese Verspätungen wurden veranlasst durch: Abwarten von Zügen	Post- und Polizei-Amtshandlungen	Unregelmässigkeit im Fahrdienste und aussergewöhnlichen Verkehr	atmosphärische Einflüsse	Hindernisse auf der Bahn	falsche Handhabung der Betriebseinrichtungen	mangelhaften Zustand der Bahn	Schadhaftwerden von Fahrzeugen	andere Gründe	Zahl jener Züge, durch deren Verspätung Anschlüsse nicht vollzogen werden konnten
	Anzahl									Anzahl der Veranlassungen									
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen:																			
Westliche Linien	1811	20.141	6.829	28.781	48	180	10	238	0·8	267	82	225	.	1	.	.	2	.	11
Nordöstliche Linien	248	3.894	4.650	8.792	1	22	12	35	0·3	18	1	46	1	.	.	.	1	.	1
Dalmatiner Staatsbahn	.	256	.	256	.	.	.	.	0·0	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Istrianer Staatsbahn	62	660	373	1.095	4	.	2	6	0·5	8	.	1	.	.	.	.	.	.	.
Privatbahnen:																			
Aussig-Teplitzer Eisenbahn	62	623	259	944	7	10	2	19	2·0	19	.	11	1	.	.	.	.	.	7
Böhmische Nordbahn-Gesellschaft	186	1.249	930	2.365	3	24	2	29	1·2	40	10	69	.	6	.	.	1	.	3
Buschtěhrader Eisenbahn	342	519	1.892	2.753	15	13	2	30	1·0	35	4	14	.	2	.	.	1	.	11
Eisenbahn Wien-Aspang	.	350	775	1.125	.	8	1	9	0·8	4	.	5	.	.	.	.	.	.	.
Graz-Köflacher Eisenbahn	.	217	242	459	.	2	1	3	0·6	1	.	2	.	.	.	.	.	.	.
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	560	4.844	4.531	9.935	45	34	2	81	0·8	78	2	17	2	.	.	1	5	.	5
Kaschau-Oderberger Eisenbahn	124	496	.	620	.	.	.	.	0·0	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Leoben-Vordernberger Eisenbahn	.	186	62	248	.	2	.	2	0·8	2	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Oesterr. Nordwestbahn	372	5.088	589	6.049	14	30	.	44	0·7	48	.	5	.	.	.	.	.	.	11
Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Ges.	748	5.642	3.379	9.769	49	127	17	193	1·9	173	.	99	12	8	.	.	1	.	6
Ostrau-Friedlander Eisenbahn	.	268	45	313	.	.	.	.	0·0	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Südbahn-Gesellschaft	838	6.461	620	7.919	19	25	1	45	0·5	33	7	20	.	.	.	.	.	.	7
Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn	.	1.578	279	1.857	.	5	.	5	0·2	5	.	.	.	.	.	.	.	.	4
Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter B.	8	248	279	535	2	1	3	6	1·1	2	.	5	.	.	.	.	.	.	.
Wiener Verbindungsbahn	43	1.032	.	1.075	.	.	.	.	0·0	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Totale	5404	53.752	25.734	84.890	207	483	55	745	.	733	106	519	16	17	.	1	11	.	66

Nach den in Percenten der Gesammtzahl der Züge ausgewiesenen Verspätungen ist die Reihenfolge der Bahnen nachstehende:

1. Dalmatiner Staatsbahn . . . . 0·0 pCt.
2. Kaschau-Oderberger Eisenbahn . . . . 0·0 „
3. Ostrau-Friedlander Eisenbahn . . . . 0·0 „
4. Wiener Verbindungsbahn . . . . 0·0 „
5. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn . . . . 0·2 „
6. K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen (nordöstliche Linien) . . . . 0·3 „
7. Istrianer Staatsbahn . . . . 0·5 „
8. Südbahn-Gesellschaft . . . . 0·5 „
9. Graz-Köflacher Eisenbahn . . . . 0·6 „
10. Oesterr. Nordwestbahn . . . . 0·7 „
11. K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen (westliche Linien) . . . . 0·8 pCt.
12. Eisenbahn Wien-Aspang . . . . 0·8 „
13. Kaiser Ferdinands-Nordbahn . . . . 0·8 „
14. Leoben-Vordernberger Eisenbahn . . . . 0·8 „
15. Buschtěhrader Eisenbahn . . . . 1·0 „
16. Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn . . . . . . 1·1 „
17. Böhmische Nordbahn-Gesellschaft . . . . 1·2 „
18. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft . . . . 1·9 „
19. Aussig-Teplitzer Eisenbahn . . . . 2·0 „

Aussig-Teplitzer Eisenbahn. (Anbringen von Schienen-Durchbiegungscontacten zur Controle der Fahrgeschwindigkeiten in Gefällen.) Die Verwaltung der Aussig-Teplitzer Eisenbahn hat behufs Ausübung einer Controle über die von den Locomotivführern auf Gefällen eingehaltenen Fahrzeiten, bezw. Fahrgeschwindigkeiten in mehreren Strecken elektrische Schienen-Durchbiegungscontacte nach System Siemens & Halske anbringen lassen, von welchen die in je einer Gefällsstrecke befindlichen mit einer Registriruhr in Verbindung stehen. Solche Schienen-Durchbiegungscontacte sind angebracht im linksseitigen Hauptgeleise in km 38·6 und 39·2 mit einer Registriruhr in Maria-Ratschitz, in km 52·2, 53·2, 54·2 und 55·2 mit einer Registriruhr in Holtschitz-Seestadtl, in km 57·0, 57·8 und 58·6 mit einer Registriruhr in Wurzmes; ferner im rechtsseitigen Hauptgeleise in km 16·8 und 17·3 mit einer Registriruhr in Teplitz, in km 24·8, 25·8 und 26·8 mit einer Registriruhr in Dux und in km 40·5, 41·5 und 42·5 mit einer Registriruhr in Brüx. Die Revision der Papierstreifen wird von den Verkehrsorganen der betreffenden Station durchgeführt, zu welchem Zwecke der Streifen einschliesslich der Aufschreibung über den letzten Zug vom Vortage täglich Früh beim jeweiligen Dienstantritte abgenommen werden muss. [G.-I.-Z. 8308.]

Nachrichten aus Ungarn.

Königl. ungarisches Handelsministerium. (Ernennungen.) Se. Majestät haben über Vortrag Ihres kgl. ungarischen Handelsministers zufolge Ah. Entschliessung vom 20. Mai die mit Titel und Charakter von Ministerialräthen bekleideten Sectionsräthe Ernest Wallandt und Friedrich Tichtl zu wirklichen Ministerialräthen, ferner den mit Titel und Charakter eines Sectionsrathes bekleideten technischen Rath Alexander Heim und den mit Titel und Charakter eines Sectionsrathes bekleideten Ministerialsecretär Stefan Téglássy zu wirklichen Sectionsräthen im kgl. ungarischen Handelsministerium zu ernennen geruht.

— (Auszeichnungen.) Se. Majestät haben über Vortrag Ihres kgl. ungarischen Handelsministers zufolge Ah. Entschliessung vom 20. Mai dem Sectionsrathe Konrad Reviczky Titel und Charakter eines Ministerialrathes, ferner den Ministerialsecretären Julius Nedeczky, Wilhelm Emmerling und Aladár Ehrenhöfer, dann dem technischen Rathe Dr. Franz Mentsik Titel und Charakter von Sectionsräthen taxfrei zu verleihen geruht.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. (Auszeichnung.) Se. Majestät haben über Vortrag Ihres kgl. ungarischen Handelsministers zufolge Ah. Entschliessung vom 20. Mai dem Director der Maschinenfabrik der kgl. Ungarischen Staatsbahnen und der Diósgyörer Eisen- und Stahlwerke Ferdinand Förster Titel und Charakter eines Ministerialrathes taxfrei zu verleihen geruht.

— (Anhalten des Schnellzuges 126 in der Station Szob.) Die Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen verlautbart, dass vom 10. Juni an der Schnellzug 126 in der Station Szob der donaulinksuferseitigen Hauptlinie Budapest (Westbahnhof)—Marchegg bedingungsweise anhält.

Verkehrserleichterung bei Borstenviehtransporten ungarischer Provenienz. (Ministerial-Erlass.) Landwirthe, welche in Folge der zur Verhütung der Verbreitung der Borstenviehseuche festgestellten Beschränkungen gesunde Thiere aus solchen Gemeinden, die mit der genannten Krankheit inficirt waren, oder an inficirte Gemeinden grenzten, zum Zwecke weiteren Züchtens an einen anderen Ort befördern wollten, hatten sich mit ihren Gesuchen um Gestattung dieses Transportes bisher an den Ackerbauminister zu wenden. Da sich aber dieses Verfahren nach mehreren Richtungen hin als schwerfällig erwiesen und der raschen Erledigung solcher dringenden Angelegenheiten zum Nachtheile gereichte, hat der Minister, um den interessirten Landwirthen unter vollständiger Wahrung der wichtigen Interessen des Veterinärwesens eine Erleichterung zu verschaffen, in seiner am 13. d. M. unter Zahl 36.960 erlassenen Verordnung die Verfügung getroffen, dass über solche Gesuche fernerhin nicht der Minister, sondern die betreffenden Behörden zweiter Instanz (in Comitaten der Vicegespan, in städtischen Municipien der Bürgermeister) zu entscheiden haben. Die Gesuche sind daher unmittelbar an die zweite Instanz des Herkunftsortes der Thiere zu richten, welche Behörde die Erlaubniss zur Abtransportirung der thierärztlich geprüften und vollkommen gesund gefundenen Thiere bei Anordnung der entsprechenden Vorsichtsmassregeln ertheilen kann. Diese Vorsichtsmassregeln bestehen dem Wesen nach darin, dass stets die Beförderung per Bahn vorzuschreiben ist, und dass im Falle des Transportes aus inficirtem Gebiete die Thiere auch zur Eisenbahn auf Wagen zu befördern sind; beim Transport in eine seuchenfreie Gemeinde aber sind die Thiere am Bestimmungsort vier Wochen lang abgesondert unter thierärztlicher Aufsicht zu halten. Es versteht sich jedoch von selbst, dass die obigen Verfügungen weder auf den Transport nach Steinbruch, noch nach Raab, noch nach der Ladestation Budapest-Ferenczváros, noch aber nach dem Auslande sich erstrecken; über die Transporte nach diesen Richtungen hat der Minister auch fernerhin die Entscheidung sich selbst vorbehalten.

Kaschau-Oderberger Eisenbahn. (Ordentliche Generalversammlung.) Am 3. Juni fand in Budapest unter Vorsitz des Directionspräsidenten Dr. Max Falk die diesjährige ordentliche (XXIV.) Generalversammlung der Actionäre der Kaschau-Oderberger Eisenbahn-Actiengesellschaft statt, bei welcher 34.650 Actien durch 64 Actionäre vertreten waren. Nach Constatirung der Beschlussfähigkeit der Versammlung und Constituirung des Bureau gelangte der Bericht der Direction über die Gestion im Betriebsjahre 1895 zur Verlesung, welcher hervorhebt, dass das abgelaufene Betriebsjahr wieder die weitere Consolidirung der Betriebsverhältnisse der Bahn zeigt. Trotz des Karwiner Grubenunglücks, dessen Nachwirkungen sowohl bei den Transport- als bei den Wagenmiethe-Einnahmen bemerkbar waren, und trotz der in der Budapest-Steinbrucher Mastanstalt verbreitet gewesenen Borstenviehseuche, welche die gänzliche Einstellung der bedeutenden Borstenviehtransporte der früheren Jahre zur Folge hatte, haben sich die Betriebseinnahmen im Jahre 1895 dennoch gegenüber den Betriebseinnahmen des Vorjahres um fl. 120.167·69 erhöht. Die Gesammteinnahmen haben nämlich im abgelaufenen Jahre fl. 6,917.585·98 betragen, während jene vom Jahre 1894 fl. 6,797.418·29 betrugen. Die Betriebsausgaben haben in dem abgelaufenen Betriebsjahre fl. 3,713.580·57 betragen, somit um fl. 142.192·39 mehr als im Jahre 1894. Diese Erhöhung der Ausgaben wurde ausser den Kosten der grösseren Leistungen dadurch verursacht, dass die Herstellung der im Jahre 1894 durch Hochwasser verursachten Schäden im abgelaufenen Jahre beendet, weiter, dass durch grosse Schneewehen bedeutende, nicht vorausgesehene Ausgaben verursacht wurden, und schliesslich, dass in diesem Jahre auch die Einkommensteuer der österreichischen Strecke bedeutend höher bemessen wurde. Ausserdem hat auch die Karwiner Grubenexplosion auf die Betriebskosten einen ungünstigen Einfluss ausgeübt. Trotz der angeführten ungünstigen Verhältnisse ist der Betriebsüberschuss doch nur um fl. 22.024·70 geringer als im Jahre 1894, und kann der Betriebscoëfficient noch immer als ein günstiger bezeichnet werden, da die eigentlichen Betriebsausgaben 46·99 pCt. der Betriebseinnahmen in Anspruch nahmen. Was die im Jahre 1889 eingeleitete Convertirung der fünfpercentigen Anleihen der Emissionen vom Jahre 1868 und 1879 betrifft, wurden von der, die österreichische Strecke betreffenden Silberanleihe vom Jahre 1879, sowie von der fünfpercentigen Goldanleihe vom Jahre 1879 sämmtliche Titres eingeliefert, während von der Anleihe vom Jahre 1868 ein verhältnissmässig nicht sehr bedeutender Betrag noch ausständig ist. Die im Jahre 1891 in Angriff genommene Convertirung der fünfpercentigen Eperies-Tarnower Silberanleihe, sowie des Antheiles der Gesellschaft an den beiden fünfpercentigen, bezw. 4½percentigen Investitionsanleihen ungarischer Eisenbahnen vom Jahre 1876, bezw. vom Jahre 1888 erscheint vollständig abgewickelt, indem die Titres der fünfpercentigen Eperies-Tarnower Anleihe in ihrer Gesammtheit zur Einlieferung gelangt sind, während der gesellschaftliche Antheil an den erwähnten beiden Investitionsanleihen theils durch effective Einlieferung von Titres, theils durch Baarzahlung an die königl. ungarische Staatsverwaltung gänzlich beglichen wurde. Da in dem abgelaufenen Betriebsjahre der aus dem ungarischen Investitionsfonds noch zur Verfügung gestandene Restbetrag zur Deckung der unbedingt nöthigen Investitionen unzureichend war, war die Direction genöthigt, zur Deckung der in den nächsten fünf Jahren erforderlichen Investitionen mit Genehmigung der königl. ungarischen Regierung, eine nach Bedarf in Anspruch zu nehmende schwebende Anleihe von fl. 1,200.000 aufzunehmen, deren Zinsen zu Lasten der Betriebsrechnung der ungarischen Strecke insolange verrechnet werden, bis diese Schuld aus der seinerzeit aufzunehmenden consolidirten Anleihe zurückgezahlt sein wird. Auf der ungarischen Strecke wurden im abgelaufenen Jahre aus dem Reste des Investitionsfonds, sowie aus der eben erwähnten schwebenden Anleihe für Bauten fl. 165.228·76, zur Anschaffung von acht Locomotiven fl. 291.637·98 und zur Inventarvermehrung fl. 4767·45, zusammen daher fl. 461.634·19 verwendet. Auf der österreichischen

Strecke wurde der Investitionsfonds für Bauten mit fl. 107.080·30 und für Inventarvermehrung mit fl. 1533·27 in Anspruch genommen. Zur Ergänzung des vorjährigen Berichtes wird mitgetheilt, dass der ungarische Handelsminister der Gesellschaft die Concession für den Bau und Betrieb der von der Station Csorba zum Csorbaer See führenden Zahnrad-Localeisenbahn ertheilt hat (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 101 ex 1895, Concessionsurkunde). Die Bauarbeiten wurden bereits im abgelaufenen Jahre begonnen und alle Verfügungen getroffen, dass die Bahn im Laufe des Sommers dem Verkehre übergeben werden könne. Die Baukosten dieser Strecke werden vorläufig aus der erwähnten schwebenden Anleihe gedeckt. Mit dem Concessionär der zu bauenden Árvathal-Localeisenbahn, d. i. einer von der Station Kralován (zwischen den Stationen Ruttka und Rozsahegy [Rosenberg]) der gesellschaftlichen Hauptlinie Oderberg—Kaschau in nördlicher Richtung abzweigenden, bis zur Landesgrenze am Fusse der Karpathen projectirten normalspurigen Localbahn (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 89 ex 1895) wurde betreffs der Uebernahme des Betriebes dieser Bahn mit vorheriger principieller Genehmigung der ungarischen Regierung, jedoch mit Vorbehalt der Genehmigung durch die Legislative, der Betriebsvertrag abgeschlossen. In Angelegenheit der Concessionirung der Karwin-Freistädter Eisenbahn hat die österreichische Regierung bisher noch keine Entscheidung getroffen. An Staatsgarantie pro 1895 wird die Gesellschaft von Seiten des ungarischen Staatsschatzes fl. 444.320·61 in Silber in Anspruch nehmen, von welcher Summe jedoch der reine Ueberschuss der österreichischen Strecke per fl. 237.380·55 in Abschlag kommt, so dass die Nettogarantie Ungarns eigentlich nur fl. 206.940·06 beträgt. Nach Verlesung des Aufsichtsrathsberichtes wurde der Bericht der Direction und besonders jener Theil bezüglich der Aufnahme einer schwebenden Schuld und der Inbetriebnahme der Árvathal-Localeisenbahn genehmigend zur Kenntniss genommen und auf Grund des Berichtes des Aufsichtsrathes die Schlussrechnungen pro 1895, sowie die Bilanz angenommen und sowohl der Direction als dem Aufsichtsrathe für das Betriebsjahr 1895 das Absolutorium ertheilt.

In einer nach der Generalversammlung stattgehabten Sitzung der Direction wurden Dr. Max Falk zum Präsidenten und Eduard Loisch zum Vicepräsidenten wiedergewählt.

Barcs-Pakraczer Eisenbahn-Actiengesellschaft. (Wahl des Präsidiums des Directionsrathes.) Der Directionsrath dieser Bahn hat den kgl. Rath Maximilian Brám Ritter v. Bárdany zum Präsidenten und Graf Aladár v. Jankovich zum Vicepräsidenten wiedergewählt.

Ausland.

Deutsches Reich. (Eisenbahnunfälle im Monate April.) Nach der im Reichseisenbahnamte aufgestellten Nachweisung der auf deutschen Eisenbahnen — ausschliesslich Bayerns — im Monate April vorgekommenen Betriebsunfälle waren zu verzeichnen:

Entgleisungen	auf freier Bahn	10
	in Stationen	17
Zusammenstösse	auf freier Bahn	—
	in Stationen	9
sonstige Betriebsunfälle		112
	zusammen	148

Dabei wurden

	getödtet	verletzt
Reisende	5	18
Bahnbeamte und Bahnarbeiter im Dienste	25	61
Post-, Steuer-, Telegraphen-, Polizeibeamte etc. im Dienste	1	1
Fremde Personen, einschliesslich der nicht im Dienste befindlichen Beamten und Arbeiter, aber ausschliesslich der Selbstmörder	10	7
zusammen	41	87

Die den Reisenden zugestossenen Unfälle sind auf folgenden Bahnen vorgekommen:

	getödtet	verletzt
Verwaltungsbezirk der kgl. Eisenbahn-Directionen in Altona	—	1
„ Cassel	1	11
„ Elberfeld	—	2
„ Frankfurt a. M.	2	—
„ Hannover	1	—
„ St. Johann-Saarbrücken	1	1
Grossherzogl. Badische Staatseisenbahnen	—	2
„ Oldenburgische Staatseisenbahnen	—	1
wie vor	5	18

Bei den Betriebsunfällen wurden
26 Eisenbahnfahrzeuge erheblich,
71 Eisenbahnfahrzeuge unerheblich
beschädigt.

Von den Betriebsunfällen ereigneten sich
auf den Staatsbahnen bei einer Betriebslänge von 36.668 km . . . 140 Fälle
auf den Privatbahnen bei einer Betriebslänge von 2051 km . . . 8 „

Je ein Unfall kommt auf

	Kilometer Betriebslänge	Tausend Zugkilometer
bei den Staatsbahnen	262	173
bei den Privatbahnen	256	115

Wenn die Verwaltungen nach dem geometrischen Mittel aus den Betriebslängen und den geleisteten Zugkilometern geordnet werden, so treten an die ungünstigste Stelle:
bei den Staatsbahnen
die Verwaltungsbezirke der kgl. Eisenbahn-Directionen in Elberfeld, in St. Johann-Saarbrücken und in Essen,
bei den Privatbahnen
die Hessische Ludwigs-Eisenbahn und
die Lübeck-Büchener Eisenbahn.

Preussen. (Erweiterung des Staatseisenbahnnetzes und Betheiligung des Staates an dem Baue von Privateisenbahnen.) Mit Gesetz vom 3. Juni 1896, betreffend die Erweiterung des Staatseisenbahnnetzes und die Betheiligung des Staates an dem Baue von Privateisenbahnen und von Kleinbahnen, sowie an der Errichtung von landwirthschaftlichen Getreidelagerhäusern, wurde die Staatsregierung ermächtigt:

§ 1.

I. zur Herstellung von Eisenbahnen und zur Beschaffung der für dieselben erforderlichen Betriebsmittel, und zwar:

a) zum Baue einer Eisenbahn

	die Summe von Mark
1. von Löwenhagen nach Gerdauen	4,534.000
2. von Schönsee nach Strasburg i. Westpr.	3,555.000
3. von Berent nach Carthaus	2,680.000
4. von Konitz nach Lippusch	4,110.000
5. von Bütow nach Leba	7,144.000
6. von Jellowa nach Kreuzburg i. Oberschl.	1,318.000
7. von Koberwitz nach Heidersdorf	1,510.000
8. von Britz nach Fürstenberg i. Mecklenb.	4,534.000
9. von Frankenhausen am Kyffhäuser nach Sondershausen	1,435.000
10. von Soltau nach Buchholz	2,851.000
11. von Sulingen nach Bassum	1,200.000
12. von Paderborn nach Brackwede	2,840.000
13. von Corbach nach Frankenberg i. Hessen-Nassau	3,285.000
14. von Weidenhausen nach Herborn	3,630.000
15. von Friedrichsdorf nach Friedberg i. Hessen	1,162 000
16. von Wipperfürth nach Marienheide	1,485.000
17. von Simmern einerseits nach Kirchberg i. Hunsrück, andererseits nach Castellaun	2,027.000
18. von Kreuzau nach Heimbach	1,552.000
b) zur Beschaffung von Betriebsmitteln	6,651.000
zusammen	57,503.000

II. zur Betheiligung des Staates an dem Baue einer Eisenbahn

	die Summe von Mark
a) von Stralsund nach Tribsees durch Uebernahme von Actien	238.000
b) von Oldenburg i. Holstein nach Heiligenhafen durch Uebernahme von Actien	550.000
III. zur Förderung des Baues von Kleinbahnen	8,000.000
IV. zur Errichtung von landwirthschaftlichen Getreidelagerhäusern	3,000.000
insgesammt	69,321.000

zu verwenden.

Ueber die Verwendung der Fonds zu III und IV wird dem Landtage alljährlich Rechenschaft abgelegt werden.

Mit der Ausführung der vorstehend unter Nr. I lit. a)

aufgeführten Eisenbahnen ist erst dann vorzugehen, wenn nachstehende Bedingungen erfüllt sind:

A. Der gesammte zum Baue der unter 1 bis 18 bezeichneten Eisenbahnen und deren Nebenanlagen nach Massgabe der von dem Minister der öffentlichen Arbeiten oder im Enteignungsverfahren festzustellenden Entwürfe erforderliche Grund und Boden ist der Staatsregierung in dem Umfange, in welchem derselbe nach den landesgesetzlichen Bestimmungen der Enteignung unterworfen ist, unentgeltlich und lastenfrei — der dauernd erforderliche zum Eigenthum, der vorübergehend erforderliche zur Benützung für die Zeit des Bedürfnisses — zu überweisen oder die Erstattung der sämmtlichen staatsseitig für dessen Beschaffung im Wege der freien Vereinbarung oder Enteignung aufzuwendenden Kosten, einschliesslich aller Nebenentschädigungen für Wirthschaftserschwernisse und sonstige Nachtheile, in rechtsgiltiger Form zu übernehmen und sicherzustellen.

Vorstehende Verpflichtung erstreckt sich insbesondere auch auf die unentgeltliche und lastenfreie Hergabe des für die Ausführung derjenigen Anlagen erforderlichen Grund und Bodens, deren Herstellung dem Eisenbahnunternehmer im öffentlichen Interesse oder im Interesse des benachbarten Grundeigenthums auf Grund landesgesetzlicher Bestimmungen obliegt oder auferlegt wird.

Von der Forderung der unentgeltlichen Hergabe des Grund und Bodens (lit. A, Abs. 1 und 2) ist, soweit die vorbezeichneten Eisenbahnlinien auf preussischem Gebiete auszuführen sind, Abstand zu nehmen, wenn von den Betheiligten in den mit ihnen wegen Ausführung der Linien abzuschliessenden Verträgen die Leistung einer unverzinslichen, nicht rückzahlbaren Pauschsumme in der nachstehend für die einzelnen Bahnen angegebenen Höhe übernommen wird, und zwar:

		Mark
bei Nr. 1 (Löwenhagen-Gerdauen)	von	616.000
„ „ 2 (Schönsee-Strasburg)	„	333.000
„ „ 3 (Berent-Carthaus)	„	95.000
„ „ 4 (Konitz-Lippusch)	„	135.000
„ „ 5 (Bütow-Leba)	„	444.000
„ „ 6 (Jellowa-Kreuzburg)	„	114.000
„ „ 7 (Koberwitz-Heidersdorf)	„	294.000
„ „ 8 (Britz-Fürstenberg)	„	771.000
„ „ 10 (Soltau-Buchholz)	„	113.000
„ „ 11 (Sulingen-Bassum)	„	174.000
„ „ 12 (Paderborn-Brackwede)	„	398.000
„ „ 13 (Corbach-Frankenberg)	„	309.000
„ „ 14 (Weidenhausen-Herborn)	„	559.000
„ „ 15 (Friedrichsdorf-Friedberg	„	7.000
„ „ 16 (Wipperfürth-Marienheide)	„	210.000
„ „ 17 (Simmern-Kirchberg/Castellaun)	„	150.000
„ „ 18 Kreuzau-Heimbach	„	60.000

B. Zu den Grunderwerbskosten für die unter I, lit. a), 17 und 18 benannten Eisenbahnen soll für den Fall, dass der erforderliche Grund und Boden von den Betheiligten in natura hergegeben wird, staatsseitig ein Zuschuss gewährt werden, und zwar:

		Mark
a) bei Nr. 17 (Simmern-Kirchberg/Castellaun)	von	167.000
b) „ „ 18 (Kreuzau-Heimbach)	„	115.000

C. Die Mitbenützung der Chausseen und öffentlichen Wege ist, soweit dies die Aufsichtsbehörde für zulässig erachtet, Seitens der daran betheiligten Interessenten unentgeltlich und ohne besondere Entschädigung für die Dauer des Bestehens und Betriebes der Eisenbahnen zu gestatten.

D. Für die unter I, lit. a), Nr. 9 benannte, durchwegs in ausserpreussischem Staatsgebiete gelegene Eisenbahn und die unter Nr. 15 benannte, zum Theil in ausserpreussischem Staatsgebiete gelegene Eisenbahn muss ausserdem von den Betheiligten — für letztere jedoch nur für die ausserhalb Preussens gelegene Theilstrecke — zu den Baukosten ein unverzinslicher, nicht rückzahlbarer Zuschuss geleistet werden, und zwar zum Betrage:

		Mark
a) bei Nr. 9 (Frankenhausen-Sondershausen)	von	150.000
b) „ „ 15 (Friedrichsdorf—Friedberg)	„	315.600

§ 2.

Die Staatsregierung wird ermächtigt, zur Deckung der zu den im § 1 unter Nr. I und II vorgesehenen Bauausführungen und Beschaffungen u. s. w. erforderlichen Mittel von 58,321.000 Mk.

	Mark
1. die nach § 1 D von den Betheiligten zu leistenden Zuschüsse zu den Baukosten der Eisenbahnen unter I, lit. a), Nr. 9 und 15 im Betrage von zusammen	465.600·00
2. die verfügbaren Restbestände der Activfonds des vormaligen Rheinischen und Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahnunternehmens im Betrage von mindestens	3,521.845·90
3. die Bestände des Reserve- und Erneuerungsfonds der auf den Staat übergegangenen Stargard-Posener Eisenbahn im Betrage von mindestens	3.457.736·55
zusammen	7.445.182·45

zu verwenden.

Für den alsdann noch zu deckenden Restbetrag im § 1, Nr. I und II, von höchstens 50,875.817 Mark 55 Pfg., sowie zur Deckung der für die im § 1 unter Nr. III und IV vorgesehene Förderung des Baues von Kleinbahnen und Errichtung von landwirthschaftlichen Getreidelagerhäusern erforderlichen Mittel im Betrage von 11,000.000 Mark sind Staatsschuldverschreibungen auszugeben.

Wird von den Betheiligten von der ihnen im § 1 unter A, Absatz 3, eingeräumten Befugniss Gebrauch gemacht, so erhöht sich die von der Staatsregiernng nach § 1, Nr. I a), für den Bau der betreffenden Eisenbahn zu verwendende Summe, sowie die Gesammtsumme des § 1 um die im § 1 unter A, Absatz 3, bei den einzelnen Linien angegebenen Beträge, wogegen die von den Betheiligten hienach zu zahlenden Pauschsummen den vorstehenden Deckungsmitteln binzutreten.

§ 3.

Wann, durch welche Stelle und in welchen Beträgen, zu welchem Zinsfusse, zu welchen Bedingungen der Kündigung und zu welchen Coursen die Schuldverschreibungen verausgabt werden sollen (§ 2), bestimmt der Finanzminister.

Im Uebrigen kommen wegen Verwaltung und Tilgung der Anleihe und wegen Verjährung der Zinsen die Vorschriften des Gesetzes vom 19. December 1869 (Gesetz-Samml. S. 1197) zur Anwendung.

§ 4.

Jede Verfügung der Staatsregierung über die im § 1 unter Nr. I bezeichneten Eisenbahnen, bezw. Eisenbahntheile durch Veräusserung bedarf zu ihrer Rechtsgiltigkeit der Zustimmung beider Häuser des Landtages.

Diese Bestimmung bezieht sich nicht auf die beweglichen Bestandtheile und Zubehörungen dieser Eisenbahnen, bezw. Eisenbahntheile, und auf die unbeweglichen insoweit nicht, als dieselben nach der Erklärung des Ministers der öffentlichen Arbeiten für den Betrieb der betreffenden Eisenbahn entbehrlich sind.

Ebenso ist zur Veräusserung der nach § 1, Nr. II a) und b), für den Staat zu erwerbenden Actien und der daselbst bezeichneten Eisenbahnen oder zur Vereinigung derselben mit anderen Eisenbahnunternehmungen die Genehmigung beider Häuser des Landtages erforderlich.

§ 5.

Dieses Gesetz tritt am Tage seiner Verkündigung in Kraft.

— (Vorausbestellung von Fahrkarten bei indirecter Abfertigung.) Um Reisenden, denen auf der Abgangsstation eine directe Fahrkarte bis zur Zielstation nicht verabfolgt werden kann, die Fortsetzung der Fahrt ohne Aufenthalt zu ermöglichen, können Fahrkarten (auch Gepäcksscheine) telegraphisch vorausbestellt werden. Nach den allgemeinen Abfertigungsvorschriften (§ 5, Ziffer 1) sollen vorkommenden Falls die Reisenden auf diese Einrichtung aufmerksam gemacht werden.

Es ist bemerkt worden, dass das letztere häufig unterlassen wird. Die Fahrkarten-Ausgabestellen sind anzuweisen, die obige Vorschrift genau zu befolgen und die Reisenden im vorkommenden Falle über die telegraphische Vorausbestellung und über die Dienststelle, bei welcher die Bestellung zu geschehen hat, kurz und bestimmt zu unterrichten.

Italien. (Schiffahrt auf dem Lago Maggiore.) Mit dem 1. Juni ist auf dem Lago Maggiore die neue Fahrordnung gleichzeitig mit der Sommerfahrordnung der Eisenbahnlinien in Kraft getreten.

— (Eisenbahn Bologna-Verona.) Der Obere Rath für öffentliche Arbeiten hat den Bau der Strecke San Felice—Poggiorusso der Eisenbahn Bologna—Verona genehmigt.

— (Humanitätsinstitute für Eisenbahnbedienstete.) Ende des Monates April haben die Minister Perazzi und Colombo der Deputirtenkammer einen Gesetzentwurf, betreffend die Humanitätsinstitute für Eisenbahnbedienstete, vorgelegt.

— (Stand des rollenden Materials der Mittelmeerbahn.) Am 1. April war der Stand des rollenden Materials der Mittelmeerbahn nachstehender:

Materialbezeichnung	Im Betriebe	Im Baue	Zusammen
I. Locomotiven:			
Mit ungekuppelten Rädern . . .	43	—	43
Mit vier gekuppelten Rädern . .	513	—	513
Mit sechs gekuppelten Rädern .	494	4	498
Mit acht gekuppelten Rädern . .	178	—	178
Tenderlocomotiven für den Zugsdienst:			
Mit vier gekuppelten Rädern . .	59	—	59
Mit sechs gekuppelten Rädern . .	16	—	16
Tenderlocomotiven für den Verschiebedienst	13	—	13
Zusammen . . .	1.316	4	1.320
II. Personenwagen (für den Normalbetrieb):			
Luxus-, Salon- und Breakwagen .	56	—	56
Wagen I. Classe A, Ab, Ac . .	483	10	493
Wagen II. Classe B, Bb, Bc . .	706	15	721
Gemischte I. und II. Classe AB, ABc	437	12	449
Gemischte Wagen II. Classe mit Postabtheilung BU	50	—	50
Wagen III. Classe C	1.612	63	1.675
Gemischte I., II. und III. Classe	11	—	11
Wagen IV. Classe	12	—	12
Postpacketwagen	48	—	48
(für den Localbetrieb):			
Wagen I. Classe As	29	—	29
Wagen II. Classe Bs	53	—	53
Gemischte I. und II. Classe ABs .	49	—	49
Wagen III. Classe	130	—	130
Wagen III. Classe mit Gepäcksabtheilung CDs	23	—	23
Gemischte I., II. und III. Classe ABCs	1	—	1
Zusammen . . .	3.700	100	3.800
III. Gepäckswagen:			
Gewöhnliche	942	10	952
Mit Postabtheilung	—	—	—
Zusammen . . .	942	10	952
IV. Frachtwagen:			
Stallwagen G	90	—	90
Für Kleinvieh T, Tl	60	—	60
Gedeckte für Frachten H, Hm . .	3.258	—	3.258
Gedeckte für Frachten und Vieh HB, HBd,, HBp	9.325	—	9.325
Offene hochbordige für Frachten L	6.069	130	6.199
Desgleichen, niederbordig, N, Nt, Nf, Ntf	2.553	—	2.553
Zerlegbare niederbordige NBt, NBtf, NBO	694	—	694
Ohne Bord No	27	—	27
Cisternenwagen R, Rv, W, Y . .	195	—	195
Für Säuren O	10	—	10
Schotterwagen Q	401	—	401
Gaswagen GA	12	—	12
Schneeräumer Z	62	—	62
Tunnelwagen V	2	—	2
Rettungswagen K	49	—	49
Diverse P, M	46	—	46
Zusammen . .	22.853	130	22.983

— (Generalversammlung der Ferrovie Meridionali.) An der am 25. Mai in Florenz stattgehabten Generalversammlung der Actionäre der italienischen Südbahn haben 127 Actionäre, 128.205 Actien vertretend, theilgenommen. Nach einer ziemlich lebhaften, vom Actionär Pozzo hervorgerufenen Debatte wurden über Antrag des Verwaltungsrathes nachstehende Beschlüsse gefasst:

1. Die Generalversammlung der Actionäre genehmigt das Uebereinkommen mit der Regierung vom 29. Jänner 1896, betreffend den Bau der Strecken Boiano—Cantalupo und Cantalupo—Carpinone, sowie betreffend den Betrieb der ganzen Linie Isernia—Campobasso.

2. Die Generalversammlung der Actionäre ermächtigt den Verwaltungsrath, mit der Regierung auf Grund der bereits aufgestellten Bedingnisse ein Uebereinkommen wegen des Betriebes auf dem Adriatischen Netze abzuschliessen.

3. Die Generalversammlung der Actionäre ermächtigt den Verwaltungsrath zur Emission von Obligationen bis zum Betrage von 18 Millionen Lire.

4. Die Generalversammlung der Actionäre ermächtigt den Verwaltungsrath:

a) im Vereine mit den Comités der Pensions- und der Unterstützungscasse und mit der Regierung alle jene Vorkehrungen zu treffen, welche geeignet sind, um die regelmässige Function dieser Institute zu sichern und den definitiven Text der betreffenden Statuten festzusetzen;

b) im Einvernehmen mit der Regierung ein neues Reglement für die Pensionsverhältnisse des neu aufzunehmenden Personals aufzustellen.

5. Die Generalversammlung der Actionäre genehmigt den Geschäftsbericht des Verwaltungsrathes, den Voranschlag pro 1896 und den Rechnungsabschluss pro 1895 und bestimmt eine Dividende von 8 Lire für jede der im Umlaufe befindlichen 420.000 Actien und Genussscheine.

Schliesslich wurden die Neuwahlen in den Verwaltungsrath vorgenommen.

Schiffahrt.

„Adria", königl. ungarische Seeschiffahrts - Actiengesellschaft. (Verkehrsleistungen im Betriebsjahre 1895.) Dem Berichte über die Thätigkeit der „Adria", königl. Ungarische Seeschiffahrts - Actiengesellschaft, zufolge verfügte diese mit Schluss des Betriebsjahres 1895 über einen Fahrpark von 25 Dampfern bester Construction und Ausrüstung, mit welchen im Jahre 1895 ab Fiume 163 Fahrten unternommen wurden, welche ab da 128.954 t Güter beförderten, während nach Fiume in 163 Fahrten 57.292 t Güter gelangten. Ausserdem unterhält die „Adria" mittelst einer grösseren Anzahl von Vertragsdampfern Fahrten nach den englischen, deutschen und nordamerikanischen Häfen. Einen intensiven Verkehr vermittelten auch die „Adria"-Dampfer in ihren regelmässigen Coursen zwischen Fiume und den adriatischen und ligurischen Häfen (ebenso den südfranzösischen und spanischen Echellen), welche wesentlich zur Hebung des Export- und Importverkehres beitrugen.

Bremen. (Flussschiffahrt auf der Unter- und Oberweser im Jahre 1895.) Laut des Jahrbuches für Bremische Statistik sind in Bremen auf der Unterweser im Jahre 1895 angekommen: Beladen 4357 Schiffe mit 562.758 R.-T. (gegen 4730 Schiffe mit 573.362 R.-T. im Vorjahre), leer 753 Schiffe mit 109.092 R.-T. (gegen 943 Schiffe mit 128.002 R.-T. im Vorjahre), darunter waren 1286 beladene Dampfer mit 132.320 R.-T. und 28 leere Dampfer mit 12.002 R.-T. (gegen 1462 beladene Dampfer mit 143.929 R.-T. und 22 leere Dampfer mit 7116 R.-T. im Vorjahre).

Der Heimatsangehörigkeit nach entfallen auf Bremen: 3138 beladene Schiffe mit 493.775 R.-T. (gegen 3338 mit 502.088 R.-T. in 1894) und 420 leere Schiffe mit 81.802 R.-T. (gegen 608 mit 102.203 R.-T. in 1894); auf Preussen: 549 beladene Schiffe mit 35.449 R.-T. (gegen 571 mit 32.370 in 1894) und 185 leere Schiffe mit 13.649 R.-T. (gegen 185 mit 14.234 R.-T. in 1894); auf Oldenburg: 652 beladene Schiffe mit 31.634 R.-T. (gegen 804 mit 37.579 R.-T. in 1894) und 81 leere Schiffe mit 4355 R.-T. (gegen 104 mit 4482 R.-T. in 1894); auf andere Länder: 18 beladene Schiffe mit 1900 R.-T. (gegen 17 mit 1325 R.-T. in 1894) und 67 leere Schiffe mit 9286 R.-T. (gegen 46 mit 7083 R.-T. in 1894).

Die Provenienz betreffend, so kamen aus den bremischen Häfen Bremerhaven, Vegesack und anderen Weserplätzen 2827 beladene Schiffe mit 373.881 R.-T. und 310 leere Schiffe mit 56.857 R.-T., aus den preussischen Häfen, und zwar hauptsächlich aus Geestemünde, Aschwarden 473 beladene Schiffe mit 60.252 R.-T. und 223 leere Schiffe mit 27.606 R.-T., aus den oldenburgischen Häfen, und zwar insbesondere aus Nordenham, Brake, Hammelwarden, Oldenburg 1057 beladene Schiffe mit 128.625 R.-T. und 220 leere Schiffe mit 24.629 R.-T.

Abgegangen sind dagegen nach der Unterweser beladen 3334 Schiffe mit 454.164 R.-T. (gegen 3630 Schiffe mit 466.674 R.-T. in 1894) und 1896 leere Schiffe mit 236.231 R.-T. (gegen 2143 Schiffe mit 269.948 R.-T. in 1894). Darunter waren 1274 beladene Dampfer mit 133.256 R.-T. (gegen 1452 mit 143.868 R.-T. in

1894) und 28 leere Dampfer mit 10.637 R.-T. (gegen 36 mit 20.728 R.-T. in 1894).

Der Heimatsangehörigkeit nach waren bremische: 2867 beladene Schiffe mit 422.073 R.-T. (gegen 3148 mit 436.904 R.-T. in 1894) und 688 leere Schiffe mit 154.929 R.-T. (gegen 789 mit 185.303 R.-T. in 1894); preussische: 256 beladene Schiffe mit 20.254 R.-T. (gegen 245 mit 19.672 R.-T. in 1894) und 554 leere Schiffe mit 32.504 R.-T. (gegen 571 mit 30.394 R.-T. in 1894); oldenburgische: 191 beladene Schiffe mit 7264 R.-T. (gegen 222 mit 6439 R.-T. in 1894) und 544 leere Schiffe mit 30.541 R.-T. (gegen 669 mit 37.008 R.-T. in 1894); anderer Nationalität: 40 beladene Schiffe mit 4573 R.-T. (gegen 15 mit 3659 R.-T. in 1894) und 110 leere Schiffe mit 18.257 R.-T. (gegen 114 mit 17.243 R.-T. in 1894).

Was die Bestimmung betrifft, so gingen nach den bremischen Häfen Bremerhaven, Vegesack u. A. 2490 beladene Schiffe mit 350.018 R.-T. und 697 leere Schiffe mit 98.771 R.-T., nach den preussischen Häfen, und zwar insbesondere nach Geestemünde, Lehe, Blumenthal 201 beladene Schiffe mit 23.000 R.-T. und 468 leere Schiffe mit 51.915 R.-T., nach den oldenburgischen Häfen, und zwar hauptsächlich nach Nordenham, Brake, Oldenburg, Elsfleth 643 beladene Schiffe mit 81.146 R.-T. und 731 leere Schiffe mit 85.545 R.-T.

Oberweser: Angekommen sind auf dieser Stromstrecke 1438 beladene Schiffe und Flösse mit 186.719 R.-T. (gegen 1355 mit 192.447 R.-T. in 1894) und 70 leere Schiffe mit 10.043 R.-T. (gegen 125 mit 20.475 R.-T. in 1894). Unter diesen Schiffen waren beladene Dampfer 76 mit 7104 R.-T. (gegen 41 mit 3645 R.-T. in 1894), leer 3 Dampfer mit 214 R.-T. (gegen 3 mit 163 R.-T. in 1894).

Der Heimatsangehörigkeit nach entfielen auf Bremen: 355 beladene Schiffe mit 72.187 R.-T. (gegen 351 mit 73.177 R.-T. in 1894) und 11 leere Schiffe mit 2591 R.-T. (gegen 41 mit 9465 R.-T. in 1894); auf Preussen: 910 beladene Schiffe mit 97.445 R.-T. (gegen 776 mit 96.401 R.-T. in 1894) und 51 leere Schiffe mit 6423 R.-T. (gegen 79 mit 10.447 R.-T. in 1894); auf Braunschweig: 173 beladene Schiffe mit 17.087 R.-T. (gegen 228 mit 22.869 R.-T. in 1894) und 8 leere Schiffe mit 1029 R.-T. (gegen 5 mit 563 R.-T. in 1894).

Was die Provenienz anbelangt, so kamen aus den preussischen Häfen Dreye, Bollen, Verden, Nienburg, Minden, Porta, Rinteln, Karlshafen u. A. 1091 beladene Schiffe mit 166.448 R.-T., 231 beladene Flösse mit 2740 R.-T. und 58 leere Schiffe mit 8310 R.-T., aus den braunschweigischen Häfen Thedinghausen, Holzminden 95 beladene Schiffe mit 14.100 R.-T. und 12 leere Schiffe mit 1733 R.-T., aus dem lippeschen Hafen Erder 21 beladene Schiffe mit 3431 R.-T.

Abgegangen sind dagegen auf der Oberweser 805 beladene Schiffe mit 144.261 R.-T. (gegen 826 mit 147.888 R.-T. in 1894) und 450 leere Schiffe mit 47.477 R.-T. (gegen 537 mit 60.234 R.-T. in 1894). Unter diesen waren 52 beladene Dampfer mit 4866 R.-T. (gegen 38 mit 3385 R.-T. in 1894) und 25 leere Dampfer mit 2274 R.-T. (gegen 3 mit 150 R.-T. in 1894).

Der Heimatsangehörigkeit nach waren bremisch: 320 beladene Schiffe mit 68.870 R.-T. (gegen 339 mit 73.092 R.-T. in 1894) und 47 leere Schiffe mit 6590 R.-T. (gegen 52 mit 9282 R.-T. in 1894); preussisch: 439 beladene Schiffe mit 69.000 R.-T. (gegen 445 mit 68.796 R.-T. in 1894) und 273 leere Schiffe mit 29.621 R.-T. (gegen 294 mit 33.548 R.-T. in 1894); braunschweigisch: 46 beladene Schiffe mit 6391 R.-T. (gegen 42 mit 6000 R.-T. in 1894) und 130 leere Schiffe mit 11.266 R.-T. (gegen 191 mit 17.404 R.-T. in 1894).

Was die Bestimmung betrifft, so gingen nach den vorgenannten preussischen Häfen 766 beladene Schiffe mit 139.293 R.-T. und 413 leere Schiffe mit 43.879 R.-T., nach den braunschweigischen Häfen 39 beladene Schiffe mit 4968 R.-T. und 37 leere Schiffe mit 3598 R.-T.

Verschiedene Mittheilungen.

Firmaprotokollirung. In dem Handelsregister des k. k. Handelsgerichtes Wien wurde am 12. Juni bei der Firma

„Erste Eisenbahnwagen-Leihgesellschaft"

Ferdinand Kitt als Mitglied des Verwaltungsrathes über Ableben gelöscht, dagegen Dr. Wilhelm Trenschiner, Secretär der Gesellschaft in Wien, als Procurist mit dem statutenmässigen Firmirungsrechte eingetragen.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. (Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.) Die 28·36 km lange Strecke Nagy-Belicz — Privigye-Bajmócz der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen, sowie die 28·610 km lange Strecke Sittard-Herzogenrath der Niederländischen Staatseisenbahnen, welche am 18. April, bezw. 1. Mai eröffnet wurden, sind als Vereinsbahnstrecken zu betrachten.

Personal-Nachrichten.

Seine k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 21. Juni dem Director der Ersten pr. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft Ludwig Ritter Ullmann v. Erény taxfrei den Titel eines Hofrathes allergnädigst zu verleihen geruht.

Der Eisenbahnminister hat im Einvernehmen mit dem k. k. Finanzministerium den Generalsecretär des k. k. priv. Oesterr. Creditinstitutes für Verkehrsunternehmungen und öffentliche Arbeiten in Wien, Dr. Siegfried Werner, zum Mitgliede des Verwaltungsrathes der Actiengesellschaften „Localbahn Mähr.-Budwitz—Jamnitz" und „Localbahn Schwarzenau-Zwettl" ernannt.

Lieferungs-Ausschreibung.

Für die k. k. Staatsbahnlinie Halicz—Ostrów (Tarnopol) ist die **Lieferung und Aufstellung von Bahnschranken im Offertwege zu vergeben.**

Die Vergebung erfolgt gegen Einheitspreise auf Nachmass und gegen Pauschalpreise.

Die annäherungsweisen Kosten der zur Vergebung gelangenden Gegenstände betragen abgerundet 51.000 fl. ö. W.

Die sämmtlichen Bahnschranken sind bis 1. October 1896 fertiggestellt zu übergeben.

Die näheren Bestimmungen für die Einbringung der Angebote, die zur Benützung hiefür vorgeschriebenen Formularien, die Bedingnisse und die Typenpläne sind bei der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen (Wien, XV. Bezirk, Westbahnhof, Fachabtheilung 2) und bei der k. k. Eisenbahn-Bauleitung 1 in Tarnopol einzusehen und von den Offerenten zu fertigen.

Diese Behelfe sind bei diesen Dienststellen auch gegen Bezahlung erhältlich.

Die bezüglichen Angebote, zu welchen nur die vorgeschriebenen Offertformularien verwendet werden dürfen, sind versiegelt spätestens bis **10. Juli 1896, 12 Uhr Mittags,** bei der gefertigten General-Direction einzureichen. Die Offerteröffnung findet am gleichen Tage um 2 Uhr Nachmittags statt. Der Offerent hat bis zum 30. Juli 1896 im Worte zu verbleiben.

Zur Danachachtung wird ausdrücklich hervorgehoben, dass nur jene Offerenten bei der Offertverhandlung auf eine Berücksichtigung ihres Anbotes zählen können, welche in einer alle Zweifel ausschliessenden Weise ihre finanzielle und technische Leistungsfähigkeit bezüglich der von ihnen zu übernehmenden Aufgabe darzuthun vermögen.

Das zu erlegende Vadium beträgt 2500 fl., hat im Erstehungsfalle die Vertragscaution zu bilden und ist bei der Hauptcasse der k. k. General-Direction zu erlegen.

Offerte, bei welchen eine der als Bestandtheile derselben bezeichneten und zur Einsichtnahme aufliegenden Beilagen von dem Aussteller des Offertes nicht unterschrieben wurde, oder betreffs welcher der Erlag des Vadiums nicht bis zur Frist für die Einbringung der Offerte erfolgte, ferner solche Offerte, in welchen eine gänzliche oder theilweise Aenderung der Offertgrundlagen angestrebt wird, werden als nicht eingelangt betrachtet.

Wien, im Juni 1896.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Adressirung der zum Umschlage in Wien Praterquai von der Bahn auf die Schiffe bestimmten Güter.

Unter Bezugnahme auf die Kundmachung in Nr. 79 des Verordnungs-Blattes des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt ddo. 9. Juli 1892 (Eröffnung des directen Umschlagsverkehres in Wien Praterquai betreffend) wird hiemit neuerlich in Erinnerung gebracht, dass alle zum Umschlage auf die Schiffe in Wien Praterquai bestimmten Sendungen „an die Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft in Wien, Station Wien Praterquai" zu adressiren sind.

Sendungen, welche nicht diese Adresse tragen, sondern directe an die verschiedenen Firmen adressirt sind, müssen zurückgewiesen, resp. dürfen nicht angenommen werden.

Selbstredend ist es jedoch gestattet (siehe Eisenbahn-Betriebsreglement § 52, Punkt 5), auf die Rückseite der für die Adresse bestimmten Hälfte des Frachtbriefes die Firma des Ausstellers aufzudrucken. Ebendaselbst können auch die nachstehenden nachrichtlichen Vermerke für den Empfänger: „Von Sendung des N. N. — zur Verfügung des N. N. — zur Weiterbeförderung an N. N. — und versichert bei N. N." mit dem ausdrücklichen Zusatze: „ohne Verbindlichkeit für die Eisenbahn" angebracht werden.

Wien, am 23. Juni 1896. [469]

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Abänderung der Bezeichnung der Station Strigno.

Die bisherige Bezeichnung der in der Strecke Trient—Tezze (Valsuganabahn) gelegenen Station Strigno wird vom 1. Juli 1896 an in „Villagnedo-Strigno" abgeändert.

Wien, am 22. Juni 1896. [470]

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahnverband.

Aenderung der Bezeichnung des Lagerhauses in Bubna, Station der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, in den Getreide-Tarifen, Theil III, Heft 3, 4 und 5.

Das Lagerhaus in Bubna, Station der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft (bisher Lagerhaus der Böhmischen Unionbank), führt nunmehr die Bezeichnung: „Lagerhaus der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft in Bubna."

Wien, am 21. Juni 1896. [471]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen. K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft. K. k. priv. Bozen - Meraner Bahn. Localbahn Mori-Arco-Riva a/G. Gardasee-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. Achenseebahn.

Einführung des II. Nachtrages zum Tarife für den directen Personenverkehr zwischen Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen einerseits, dann Stationen der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft, der k. k. priv. Bozen-Meraner Bahn, der Localbahn Mori-Arco-Riva a/G., der Gardasee-Dampfschiffahrts-Gesellschaft und der Achenseebahn andererseits vom 1. October 1895.

Mit 1. August 1896 gelangt der II. Nachtrag zum vorerwähnten Tarife zur Einführung, welcher directe Fahrpreise im Verkehre mit Stationen der Localbahn Trient-Tezze (Valsuganabahn), der Istrianer Staatsbahn, der Localbahn Monfalcone-Cervignano, der Mürzzuschlag-Neuberger Bahn, ferner geänderte Fahrpreise im Verkehre mit Stationen der Strecke Wörgl—Innsbruck und mit den Stationen Triestinghof und Steinabrückl enthält.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den k. k. Oesterr. Staatsbahnen und der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft zum Preise von 5 kr. erhältlich.

Wien, am 22. Juni 1896. [472]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Kgl. Sächsische Staatseisenbahnen.

Ergänzung des Ausnahmetarifes 10.

Der im Binnengütertarife für die normalspurigen Linien bestehende Ausnahmetarif 10 (Eisenerze u. s. w.) wird mit Giltigkeit vom 1. Juli 1896 durch folgende Frachtsätze ergänzt:

Nach Riesa-Elbequai von	Mark für 100 kg
Breitenhof	0·32
Grünstädtel	0·31
Hainsberg	0·18
Johanngeorgenstadt	0·34
Schönfeld	0·28
Schwarzenberg	0·30
Weipert	0·32

Dresden, am 18. Juni 1896. [473]

Sonstige Nachrichten.

Stettin-Schlesisch Märkisch-Sächsischer, Berlin-Sächsischer, Magdeburg-Sächsischer, Magdeburg-Halle-Sächsischer und Norddeutsch-Sächsischer Verbandsgütertarif. (Schliessung der Abfertigungsstelle „Gera [Reuss], Sächs. Staatsb.".) Am 1. Juli 1896 erhält die Station Gera-Pforten die Benennung „Gera (Reuss), Sächsische Staatsbahn", und treten vom gleichen Tage ab die Entfernungen und Frachtsätze für den Verkehr mit der seitherigen Station Gera (Reuss), Sächsische Staatsbahn, ausser Kraft.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1140	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Kalk, gebrannter, der Position K—2 der Güterclassification des Tarifes, Theil I vom 1. Jänner 1893	Königshof Geleiseanlage	Eger	Bei Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens, sowie Einhaltung der für diesen Artikel allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1896	Localtarif	30 kr.	23 kr.	7 kr.	Im Kartirungswege		
1141	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Bier in Fässern	Brünn Nordbahnhof	Kostel	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Auf- und Abladen der Sendungen durch Arbeitskräfte der Parteien	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1896	Localtarif vom 1. Jänner 1893	22 kr.	17 kr.	5 kr.	Im Kartirungswege		
1142	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Fensterglas und ungeschliffene Glastafeln aus der Position G—14 im Tarife, Theil I vom 1. Jänner 1893	Settenz (A.T.E.)	Wien II (K.F.J.B.) Wien (K.F.N.B., Oe.N.W.B. und St.E.G.)	Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung mindestens für a) 5000 kg b) 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Aufrechthaltung der sonstigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Juli 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Nachtrag II zum Tarife, Theil II, Heft 1 des Oesterreichisch. Eisenbahnverbandes vom 1. November 1894	a) 145 kr. b) 104 kr.	a) 129 kr. b) 80 kr.	a) 16 kr. b) 14 kr.	Im Kartirungswege		
				Neusattel (B.E.B.)	Wien II (K.F.J.B.)				a) 151·7 kr. b) 111·6 kr.	a) 136·7 kr. b) 98·6 kr.	a) 15 kr. b) 13 kr.			
1143	Böhmischen Nordbahn		Mehl und Mahlproducte	Im Localverkehre der Böhmischen Nordbahn		Bei Aufgabe als Frachtgut in beliebigen Quantitäten	Vom 1. Juli 1896 bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1896	Localgütertarif	Verschieden	Siehe nachfolgende Tabelle	Verschieden	Im Kartirungswege		

Bei Entfernungen von	Kreuzer pro 100 kg	Bei Entfernungen von	Kreuzer pro 100 kg	Bei Entfernungen von	Kreuzer pro 100 kg	Bei Entfernungen von	Kreuzer pro 100 kg
1—10 km	6	51— 60 km	19	101—110 km	31	151—160 km	43
11—20 „	8	61— 70 „	22	111—120 „	34	161—170 „	45
21—30 „	11	71— 80 „	24	121—130 „	36	171—180 „	47
31—40 „	14	81— 90 „	26	131—140 „	38	181—190 „	49
41—50 „	17	91—100 „	29	141—150 „	41	191—200 „	51

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
	Die Pnblication erfolgt		Das Zngeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
				für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)										
Fortlaufende Nummer	von der	und im Namen der	für Artikel	von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1144	**Kaiser Ferdinands-bahn**	Betheiligten Verwaltungen	Fleisch, frisches	Rogozno	Wien Nord- und Staatsbahnhof	a) Bei Aufgabe in beliebigen Mengen; b) bei Aufgabe von, beziehungsweise Frachtzahlung für mindestens 3000 kg unter Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis Ende December 1896	Tarif für den Galizisch-Wiener Eisenbahnverband vom 1. Februar 1893	Besteben keine directen Frachtsätze	a) 252·9 kr. ö. W. b) 198·0 kr. ö. W.		Im Kartirungswege		
1145	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Betheiligten Verwaltungen	Glaswaaren der Pos. G—20 im Tarife, Theil 1, vom 1. Jänner 1893	Salgó-Tarjan	Bärn-Andersdorf Brünn (St.E.G. od. K.F.N.B.) Mähr.-Ostrau Teschen (K.O.B.) Troppau (K.F.N.B.)	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen, Aufrechthaltung der für diese Artikel bestehenden allgemeinen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarife	Besteben keine directen Frachtsätze	Kreuzer 104·9 96·0 68·9 56·3 78·9		Im Kartirungswege		
				Rimabánya	Bärn-Andersdorf Brünn (St.E.G. od. K.F.N.B.) Mähr.-Ostrau Teschen (K.O.B.) Troppau (K.F.N.B.)					108·9 100·0 72·9 60·3 82·9				
1146	**Oesterr.-ungar. Staats-eisenbahn-Gesellschaft**	Betheiligten Verwaltungen	Eier	Priglevicza-Szt. Iván	Wien (St.E.G. oder K.F.N.B.)	Bei Aufgabe in beliebigen Mengen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende November 1896	Oesterr.-Ungarischer Eisenbahnverband, Theil II, Heft 4	kr. 242	kr. 152	kr. 90	Im Kartirungswege		
						Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen			137	129	8			
1147	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Betheiligten Verwaltungen	Margarin (Pos. M—12 der Güterclassification im Theil I vom 1. Jänner 1893)	Budapest-nyugoti-pályaudvár Budapest-Lipótváros Budapest-Józsefváros Bndapest-Ferenczváros Budapest-Kitérö Budapest-fövámház Bndapest-dunaparti teherpályaudvár Budapest-fövárosi közraktárak Budapest-Kelenföld Budapest-deli vasut (Südbahn) loco Ó-Buda-filatorigát Promontor Budafók Tétény Palota-Ujpest oder vice versa	Wien (St.E.G. oder K.F.N.B.)	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 8000 kg pro Wagen und Frachtbrief. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende November 1896	Oesterr.-Ungarischer Eisenbahnverband. Tarif Theil II, Heft 4, vom 1. Februar 1892	119 kr.	56 kr.	63 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Versender lautende Original-Aufnahmsscheine, welche keinen Refactiestempel tragen dürfen, vorzulegen bis längstens Ende April 1897, widrigenfalls jeder Refactieanspruch erlischt. Die auf Sendungen von Ungarn nach Wien bezüglichen Frachtdocumente sind bei der Direction der kgl. ungar. Staatseisenbahnen in Budapest und die Frachtdocumente über Sendungen von Wien nach Ungarn bei der Direction der österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft in Wien vorzulegen	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
1148	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Borstenvieh	Győr M. A. V.	Bubna-Prag (k.k.St.B., Oe.N.W.B., St.E.G.)	Die sub a) angegebenen Frachtsätze werden für in gewöhnlichen gedeckten Lastwagen oder in einer Etage eines Etagewagens zu beförderndes Borstenvieh nur in dem Falle angewendet, wenn das Borstenvieh in Ermangelung von Etagewagen ausnahmsweise in gedeckten Lastwagen befördert wird oder wenn bei Aufgabe grösserer Transporte eine halbe Wagenladung bildende Theilsendungen übrig bleiben und in einer Etage eines Etagewagens verladen werden. Die sub b) angegebenen, auf in Etagewagen zu beförderndes Borstenvieh bezughabenden Frachtsätze werden nur bei Frachtzahlung für beide Etagen eines Etagewagens angewendet, wobei jedoch der Gebührenberechnung die Ladefläche nur einer Etage des Wagens zu Grunde gelegt wird. Die sub c) angegebenen Frachtsätze werden für die Benützung der Trommel berechnet. Im Uebrigen sind die Bestimmungen der Localtarife der betheiligten Verwaltungen massgebend	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	a) 1061 Heller pro m² b) 1481 Heller pro m² c) 569 Heller	a) 1004 Heller pro m² b) 1424 Heller pro m² c) 536 Heller	Im Kartirungswege		

Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Angabe der Berichtigung, beziehungsweise Umschreibung derselben	Bemerkungen
	Nr. 44 vom 21. April 1896	Nr. 817	Südbahn-Gesellschaft Namens der betheiligten Verwaltungen	—	Roheisen der Position E—8 der Güterclassification des gemeinsamen Tarifes, Theil I	Unzmarkt	Ó-Buda-Filatorigát	**Druckfehler-Berichtigung:** Der in der Rubrik 10 ersichtliche Frachtsatz von 199 Heller ist auf 189 Heller zu berichtigen	

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

Verordnungs-Blatt
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 72. Wien, 27. Juni 1896. IX. Jahrgang.

Des hohen Feiertages wegen gelangt das nächste Verordnungs-Blatt am 2. Juli zur Ausgabe.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Kundmachung des Eisenbahnministeriums vom 13. Juni 1896,*) Z. 5795/I, über das Erlöschen der Concession vom 25. December 1886, R.-G.-Bl. Nr. 12 ex 1887, für die Localbahn von Marienbad nach Karlsbad mit Abzweigungen.

Auf Grund A. h. Ermächtigung vom 21. Mai 1896 wird die kraft der A. h. Concessionsurkunde vom 25. December 1886, R.-G.-Bl, Nr. 12 ex 1887, dem Ingenieur W. Daniel in Pilsen ertheilte, jedoch nicht zur Ausführung gelangte Concession zum Baue und Betriebe einer Localbahn von Marienbad nach Karlsbad mit Abzweigungen von Schönwehr nach Elbogen und von Karlsbad nach Dallwitz für erloschen erklärt.

Guttenberg m. p.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von Sigmundskron nach Kaltern, eventuell bis Neumarkt-Tramin.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat der k. k. priv. Bozen-Meraner Bahn die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine als normal- oder schmalspurige Localbahn auszuführende Flügelbahn von der Station Sigmundskron nach Kaltern, eventuell bis zur Station Neumarkt-Tramin der Südbahnlinie Kufstein—Ala im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Wien, am 10. Juni 1896. Z. 4471/I.

Kundmachung des Finanzministeriums vom 7. Juni 1896,**) betreffend die Seitens der königlich ungarischen Regierung aus Anlass der Millennarfeier verfügte Ausprägung von Einkronenstücken.

Mit Beziehung auf die Kundmachung des k. k. Finanzministeriums vom 26. December 1892, R.-G.-Bl. Nr. 228, wird zur allgemeinen Kenntniss gebracht, dass Seitens der königlich ungarischen Regierung auf Grund des ungarischen Gesetzartikels LI vom Jahre 1895 aus Anlass der Millennarfeier Einkronenstücke im Betrage von Einer Million Kronen nach den folgenden Bestimmungen ausgeprägt und in Verkehr gesetzt werden.

Die Aversseite dieser Münzen trägt das Brustbild Seiner k. und k. Apostolischen Majestät mit der Krone und dem Mantel des heiligen Stefan und folgende Umschrift: „Az czeréves Magyarország emlékére 1896“, ferner

*) Enthalten in dem am 26. Juni 1896 ausgegebenen XXXV. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 90.
**) Enthalten in dem am 16. Juni 1896 ausgegebenen XXXIII. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 87.

die Werthbezeichnung „1 Korona“ und das Prägezeichen des königlich ungarischen Münzamtes in Kremnitz „K. B.“. Die Reversseite zeigt die Reiterfigur Arpáds, begleitet von einer die Landnahme symbolisirenden Gruppe.

Die Münzen sind matt oxydirt.

Im Uebrigen, besonders in Betreff der Randschrift, Grösse, des Gewichtes und des Feingehaltes sind diese Münzen mit den laut den Bestimmungen des Artikels XI des Münz- und Währungsvertrages vom 2. August 1892, R.-G.-Bl. Nr. 127, geprägten Einkronenstücken, deren Zeichnung mit der Kundmachung vom 26. December 1892 veröffentlicht wurde, vollkommen gleich.

Für diese Münzen gelten im Sinne des Münz- und Währungsvertrages auch im diesseitigen Staatsgebiete alle jene Bestimmungen, die im Artikel XIX des Gesetzes vom 2. August 1892, R.-G.-Bl. Nr. 126, bezw. im Artikel XI des Gesetzes vom 2. August 1892, R.-G.-Bl. Nr. 127, in Betreff der Annahme der Einkronenstücke bei allen Staats- und den übrigen öffentlichen Cassen und im Privatverkehre enthalten sind.

Die Zeichnungen dieser Einkronenstücke sind in der Anlage enthalten.

Biliński m. p.

Kundmachung des Finanzministeriums vom 7. Juni 1896,*) betreffend die Abänderung der mit der Kundmachung des Finanzministeriums vom 26. December 1892, R.-G.-Bl. Nr. 228, verlautbarten Randzeichnung der Zehnkronenstücke.

Die mit der Kundmachung des Finanzministeriums vom 26. December 1892, R.-G.-Bl. Nr. 228, veröffentlichte Randzeichnung der Zehnkronenstücke wird dahin geändert, dass diese Randzeichnung, wie aus der in der Anlage veröffentlichten Zeichnung ersichtlich, in einem Stern zwischen zwei Sceptern in mehrfacher Wiederholung zu bestehen hat.

Biliński m. p.

*) Enthalten in dem am 16. Juni 1896 ausgegebenen XXXIII. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 88.

Inland.

Parlamentarisches.

Die Eisenbahn-Commission des Herrenhauses hat die Berathung über die Regierungsvorlage, betreffend die im Jahre 1896 sicherzustellenden Bahnen niederer Ordnung, abgeschlossen und beantragt die Annahme des Gesetzentwurfes in der vom Abgeordnetenhause beschlossenen Fassung.

In dem Berichte führt der Referent Freiherr von Czedik aus: „Die Commission muss auch in diesem Jahre ihrer Befriedigung Ausdruck geben, dass die Entwicklung des österreichischen Eisenbahnnetzes, was die Zwischenlinien betrifft, auf Grund des Localeisenbahn-Gesetzes wieder einen kennbaren Schritt nach vorwärts machen soll. So sehr auch die dabei gesicherten materiellen Leistungen der Länder und Interessenten die vollste Anerkennung verdienen, muss doch auch die erfolgreiche Intervention der k. k. Regierung hervorgehoben werden, weil nur auf diesem Wege die gesetzlich vorgesehene Aufbringung der erforderlichen Mittel entsprechend eingeleitet und zu Stande gebracht werden konnte, welcher, ehe an die Vorlage des gegenwärtigen Gesetzes geschritten werden konnte, vielfache mühevolle administrative und technische Vorarbeiten vorausgehen mussten. Auch der in dem Motivenberichte ausgesprochenen Ansicht der k. k. Regierung, dass es sich empfehlen dürfte, künftighin die Sicherstellung wichtigerer Bahnlinien nicht in das alljährlich einzubringende, die eigentlichen Localbahnen betreffende Gesetz einzubeziehen, muss vollkommen beigepflichtet werden, und zwar auch rücksichtlich aller jener Fälle, wo Länder- und Interessentenbeiträge in Frage kommen, weil specielle Vorlagen der grösseren Wichtigkeit solcher Linien überhaupt mehr entsprechen, deren Einbringung in einem früheren Zeitpunkte der parlamentarischen Arbeiten auch weniger Hindernisse entgegenstehen dürften, wie bei ihrer Cumulirung mit einer grösseren Anzahl von anderen Linien.“

Eisenbahn-Projecte und Bau.

K. k. Oesterr. Staatsbahnen. (Linie Krakau—Stryj: Herstellung einer Rollbahn in Iwonicz: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Lemberg hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes der Firma Moses Reich für die Verbindung ihrer Naphtha-Raffinerie in Iwonicz mittelst einer Rollbahn mit dem Stationsplatze in Iwonicz für den 30. Juni anberaumt. Als Leiter der Commission wurde der k. k. Bezirkshauptmann Ferdinand Pawlikowski bestimmt.
[G.-I.-Z. 11.341.]

— (Linie Krakau—Podwołoczyska: Umgestaltung der Station Niepołomice: Vertagung der politischen Begehung und Enteignungsverhandlung.) Die k. k. Statthalterei in Lemberg hat die politische Begehung und Enteignungsverhandlung hinsichtlich des Projectes für die Umgestaltung der Station Niepołomice, welche für den 2. Juli anberaumt war (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 70), auf den 7. Juli vertagt.
[G.-I.-Z. 11.585.]

Böhmische Nordbahn. (Linie Bakov—Turnau: Errichtung eines neuen Rübenverladeplatzes sammt Stutzgeleise in der Station Turnau.) Den Projecten für die Errichtung eines neuen Rübenverladeplatzes sammt Stutzgeleise in der Station Turnau, sowie für die Aufstellung einer Brückenwaage sammt Waaghäuchen auf dem projectirten Rübenverladeplatze wurde der Bauconsens ertheilt.
[30. Mai, E.-M.-Z. 4073/I.]

— (Linie Prag—Georgswalde-Ebersbach: Verlängerung des Ausweichgeleises in der Station Habichstein.) Für das Project, betreffend die Verlängerung des Ausweichgeleises in der Station Habichstein, wurde der Bauconsens ertheilt. [6. Juni, E.-M.-Z. 5582/I.]

Projectirte Localbahn Neunkirchen-Willendorf. (Anordnung der Trassenrevision.) Die k. k. Statthalterei in Wien hat hinsichtlich des von Josef Seifert, Bürgermeister und Fabriksbesitzer in Ternitz, vorgelegten generellen Projectes

für eine normalspurige Localbahn von der Station Neunkirchen der Südbahnlinie Wien—Triest nach der Station Willendorf der Localbahn Wr. Neustadt-Puchberg mit einer Abzweigung zum Markte Neunkirchen die Trassenrevision auf den 2. Juli anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Bezirkscommissär Hans Hruschka betraut. [E.-M.-Z. 5750.]

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Linie Wien—Krakau: Erweiterung der Schleppbahnanlage der Mineralöl-Raffinerie in Mähr.-Ostrau.) Das Project für die Erweiterung der Schleppbahnanlage der Mineralöl-Raffinerie Max Böhm in Mähr.-Ostrau zunächst dem dortigen Vorbahnhofe wurde genehmigt. [9. Juni, E.-M.-Z. 4453/I.]

— (Umgestaltungen in Trzebinia.) Das Project für Umgestaltungen in der Station Trzebinia, und zwar für den Ersatz der Holzconstruction beim Durchlasse km 373560, III. Geleise, durch eine Eisenconstruction und Umbau der in der Nähe dieses Objectes bestehenden Geleisebrückenwaage, wurde genehmigt. [2. Juni, E.-M.-Z. 2721/I.]

— (Linie Schönbrunn—Troppau: Erweiterungsbauten in Freiheitau.) Anlässlich der Erweiterung der Station Freiheitau wird in km 275·618 eine neue Durchfahrt hergestellt, und in km 275·641 und 276·179 werden die Durchlässe verlängert. Die Projecte für die Mauerwerksanlage dieser Objecte wurden genehmigt. [3. Juni, E.-M.-Z. 4601/I.]

Südnorddeutsche Verbindungsbahn. (Linie Josefstadt—Seidenberg: Erweiterungsbauten in Königinhof.) Die in der Station Königinhof ausgeführten Herstellungen, und zwar die Adaptirung des Aufnahmsgebäudes, dann der Anbau einer Veranda, sowie die Aufstellung von Einfriedungen und von Laternen wurden nachträglich genehmigt. [29. Mai, E.-M.-Z. 4217/I.]

— (Linie Eisenbrod—Tannwald: Umwandlung des Gemeindeweges nächst der Station Tannwald in eine Bezirksstrasse.) Das Project für die Umwandlung des theilweise von der Südnorddeutschen Verbindungsbahn erhaltenen Gemeindeweges, Parzelle 2588 nächst der Station Tannwald, in eine Bezirksstrasse unter gleichzeitiger Abtretung des für die Wegerbreiterung erforderlichen Bahngrundes wurde genehmigt. [14. Juni, E.-M.-Z. 5837/I.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Oesterr. Nordwestbahn. (Typengenehmigung für geschlossene Lastwagen.) Das Eisenbahnministerium hat die von der Centralverwaltung der Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn vorgelegten Typenpläne für gedeckte Lastwagen mit ganz geschlossenem Bremshüttel und eisernem Untergestell, nach welcher Type vorläufig 10 Stück Lastwagen mit Bremse erbaut werden sollen, genehmigt. [Z. 5268/I.]

— (Einstellung von zwei gedeckten Lastwagen in den gesellschaftlichen Fahrpark.) Das Eisenbahnministerium hat gestattet, dass von der Speditionsfirma Schenker & Comp. in Wien zwei gedeckte, nach der mit Handelsministerial-Erlass vom 9. September 1892, Z. 34.568, genehmigten Type erbaute Lastwagen, und zwar einer mit Bremse und einer ohne Bremse, welche die Bahninventars-Nummern 104.014 und 104.020 tragen, in den Wagenpark der Oesterr. Nordwestbahn eingestellt werden. [Z. 5955/I.]

Südbahn-Gesellschaft. (Aenderung des Namens der Station Föderlach.) Das Eisenbahnministerium hat ausnahmsweise gestattet, dass die Bezeichnung der auf der Linie Marburg—Franzensfeste gelegenen Station Föderlach in Föderlach-Faakersee umgeändert werde. [Z. 3213/I.]

— (Typengenehmigung für Luxuspferde-Transportwagen.) Das Eisenbahnministerium hat die von der Verwaltung der Südbahn vorgelegten Typenpläne für Luxuspferde-Transportwagen mit 6 Ständen und Bremse, wonach zuerst ein Wagen bei der Waggonfabrik F. Ringhoffer in Prag-Smichov bestellt werden soll, mit dem Beifügen genehmigt, dass dieser Waggon mit der D-Sicherheitskuppel und den Handgriffen für Wagenkuppler auszurüsten ist. [Z. 5269/I.]

Verkehrsstörung.

Südbahn-Gesellschaft:

24. Juni. Um 10 Uhr Nachts wurde der Bahnkörper zwischen den Stationen Waidbruck und Atzwang von einer Muhr überschüttet und unfahrbar gemacht. Bis auf Weiteres wird nur der Personen- und Gepäcksverkehr, und zwar mittelst Umsteigens, bezw. Uebertragens an der Unfallstelle aufrecht gehalten.

Nachrichten aus Ungarn.

Lonjathalbahn, d. i. die Linie Dugoselo—Novska und deren Flügelbahn Banovajaruga—Pakracz-Lipik in Croatien. (Bestimmung der Stationen.) Im Bereiche der bereits concessionirten Lonjathalbahn (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 68) sind folgende Stationen, bezw. Haltestellen, zu errichten:

A) Auf der Hauptstrecke:

1. Die entsprechend zu erweiternde und einzurichtende Ausgangsstation Dugoselo der Hauptlinie Budapest—Fiume;
2. Kloster Ivanic, Station für den Gesammtverkehr und Wasserstation;
3. Novoselu-Kriz, Station für den Gesammtverkehr;
4. Moslavina-Popovača, wie 2;
5. Kutina, wie 3;
6. Banovajaruga, wie 2 und Abzweigestation der Flügelbahn;
7. Lipovljane, wie 3;
8. die entsprechend zu erweiternde und einzurichtende Einmündungsstation Novska der Linie Zágráb—Brod a. d. S. der kgl. Ungar. Staatsbahnen.

B) Auf der Flügelbahn:

1. Die Abzweigestation Banovajaruga für den Gesammtverkehr und Wasserstation;
2. Poljana, Station für den Gesammtverkehr;
3. Kukunjevac, Station für den Gesammtverkehr und Wasserstation;
4. Lipik, Haltestelle für den Personenverkehr und für Frachtgüter in Wagenladungen;
5. die entsprechend zu erweiternde und einzurichtende Einmündungsstation Pakracz-Lipik der Linie Barcs—Pakracz-Lipik.

Eisenbahnprojecte. (Ertheilung von Vorconcessionen.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat den Nachbenannten die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten im Sinne der bestehenden Normen für nachfolgend bezeichnete Eisenbahnlinien ertheilt:

1. Mit Erlass vom 19. Mai, Z. 29.553, dem Dr. Moriz Bauer für eine von der Station Szatmár der Linie Debreczen—Királyháza der kgl. Ungar. Staatsbahnen und der in ihrem Betriebe stehenden Linie Szatmár—Nagybánya ausgehende,
   a) und diese über Puszta-Darócz, Atya, Sima, Csegöld, Jánk, Zsarolyán, Feher-Gyarmat, Matolcs, Tunyog und die Gemarkung der Gemeinde Kocsord in der Station Mátészalka mit der derzeit als Sackbahn endigenden Linie des Staatsbetriebes Nyiregyháza—Mátészalka,
   b) eine von der Station Mátészalka aus die Linie a) über Ó-Pályi, Nagy-Dobos, Vitka, Vásáros-Namény, Genezse, Kis-Báka, Nagy-Báka und die Gemarkung der Gemeinde Anarcs in der Station Kis-Várda mit der Linie Nyiregyháza—Csap—Ungvár der kgl. Ungar. Staatsbahnen,
   c) eine von der zukünftigen Station Vásáros-Namény der Linie b) abzweigende und diese über Gergelyi, Tákos, Csaroda, Surány und die Gemarkung der Gemeinde Asztely in der Station Beregszász mit der Linie Szerencs—Marmaros-Sziget der kgl. Ungar. Staatsbahnen

   verbindende normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.
2. Mit Erlass vom 19. Mai, Z. 26.831, dem Advocaten Edmund Tóth für eine von der Station Enyig der im Betriebe der Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen stehenden Localbahn Györ (Raab) - Veszprém - Dombovár abzweigende und diese über Mezö-Komárom, Lajos-Komárom und die Gemarkung der Gemeinde Szilas-Balhás mit der Hauptlinie Budapest—Dombovár—Zágráb (Agram)—Fiume der kgl. Ungar. Staatsbahnen entweder in Sárbogárd oder in Simontornya verbindende normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.
3. Mit Erlass vom 19. Mai, Z. 29.072, dem Budapester Fabrikanten Ernst Schottola, Miteigenthümer des Badeortes Buziás, für eine von der Endstation Buziás der als Sackbahn endigenden Localbahn Temesvár-Buziás ausgehende, mit Berührung des Bade-Curhauses von Buziás bis zum dortigen Curhausparke führende normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.
4. Mit Erlass vom 19. Mai, Z. 32.301, dem Advocaten Dr. Carl Hitsch und dem Bauunternehmer Adolf Niedenthal in Poprád für eine nach Ausbau der von der Station Csorba der Hauptlinie Csácza — Kassa (Kaschau) der Kaschau-Oderberger Eisenbahn aus zu den Csorbaer Seen projectirten Zahnradbahn von der Station Csorba aus mit Berührung der Popráder und Békáser Seen im Tátragebirge bis zum Tengerszem-csus

(Meeraugen-Sattel [vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 67]) führende Zahnradbahn auf die Dauer eines Jahres.

5. Mit Erlass vom 21. Mai, Z. 28.014, der Direction der Ungthalbahn-Actiengesellschaft für eine von der Endstation Nagy-Berezna der als Sackbahn endigenden Linie Ungvár—Nagy-Berezna (Ungthalbahn) aus in deren Fortsetzung über Zabrogy, Kosztina, Sztavna, Voloszanka und entweder über die Gemarkung der Gemeinde Bisztra oder über die Gemarkung der Gemeinde Uszok bis zur ungarisch-galizischen Landesgrenze führende normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.

6. Mit Erlass vom 21. Mai, Z. 29.248, der Direction der Nyiregyháza-Mátészalkaer Localbahn-Actiengesellschaft für eine von der Station Nyir-Bátor der Linie Nyiregyháza—Mátészalka aus diese über Nyir, Vasvári, Mérk und die Gemarkung der Gemeinde Vallaj und weiterhin entweder über Csanalos oder die Gemarkung der Gemeinde Kalmánd in der Station Nagy-Károly mit der Linie Debreczen—Királyháza der kgl. Ungar. Staatsbahnen und der in ihrem Betriebe stehenden Localbahn Nagy-Károly—Zilah und mit den im Eigenbetriebe stehenden Eisenbahnen Zilah-Dées-Kolozsvár (Klausenburg) und Dées-Besztercze (Bistritz in Siebenbürgen) verbindende normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.

Schiffahrt.

Erste Donau - Dampfschiffahrts - Gesellschaft. (Geschäftsbericht und Bilanz 1895, Generalversammlung 1896.) Der Rechnungsabschluss der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft für das Jahr 1895 weist einen Ueberschuss von fl. 1,095.224 gegenüber fl. 1,736.746·27 im Jahre 1894 auf, wovon fl. 121.610·16 auf den Schiffsdienst, fl. 344.671·96 auf die Mohacs-Fünfkirchner Bahn und fl. 628.941·98 auf die gesellschaftlichen Kohlenwerke in Fünfkirchen entfallen. Der bedeutende Ausfall gegenüber dem Vorjahre (fl. 641.522·27) ist auf Rechnung des Schiffsdienstes zu setzen, da das Jahr 1895 die denkbar ungünstigsten Verhältnisse für den Schiffahrtsbetrieb bot. Der volle Ausfall bei der Schiffahrt betrug fl. 696.936·10, und nur dem Mehrerträgnisse der Kohlenwerke per fl. 55.128·37, sowie der Mohács-Fünfkirchner Bahn per fl. 285·46 ist es zu danken, dass dieser Verlust theilweise compensirt wurde.

Der Schiffahrtsbetrieb konnte erst am 20. März, also 33 Tage später als im Vorjahre, allgemein eröffnet werden. Alsbald nach derselben trat Hochwasser auf der Donau und ihren Nebenflüssen ein, welches die Landungsplätze überfluthete und die Zufuhren unterbrach. Im Herbste aber, der Zeit des sonst lebhaftesten Geschäftsbetriebes, stellte sich ein derartiges Niederwasser ein, dass auf mehreren Linien, so namentlich zwischen Regensburg und Passau, auf der Cataractenstrecke, auf der Theiss und im Bégacanale der Verkehr ganz eingestellt werden musste, während er auf anderen nur mit grossen Opfern aufrecht erhalten werden konnte. Erst von Mitte November an, also knapp vor Schiffahrtsschluss, konnte wieder in vollem Umfange gearbeitet und der vorhandene Laderaum entsprechend ausgenützt werden. Wenn es trotzdem gelungen ist, die Getreideversendungen im Ganzen auf der Höhe des Vorjahres zu erhalten, so ist dies in erster Linie der erhöhten Leistungsfähigkeit des Schiffsparkes zuzuschreiben. Dagegen weist der Thalgüterverkehr allerdings, und zwar hauptsächlich wegen der verspäteten Schiffahrtseröffnung, eine empfindliche Abnahme auf. Die Betriebsrechnung des Schiffahrtsdienstes weist an Einnahmen fl. 10,171 234·80 (— 869.491·48), an Ausgaben fl. 8,160.539·89 (— 113.074·75) auf. Nach Abzug der statutenmässigen Werthabschreibungen per fl. 1,477.860·20 und des den Schiffahrtsdienst treffenden Antheiles an der gesellschaftlichen Beitragsleistung zum Pensionsfonds der Angestellten per fl. 411.224·65 bleiben als Reingewinn des Schiffahrtsdienstes fl. 121.601·06. Von den Einnahmen entfallen auf den Personentransport fl. 1,536.169·24, und zwar auf Civilpersonen fl. 1,466.132·62, auf Cabinen und Gepäckstransport fl 44.120·65, auf Militärtransporte fl. 25.915·97; auf den Sachentransport fl. 8,026.533·84, und zwar auf Eilgüter fl. 114.786·13, auf Frachten fl. 6,660.424·97, auf die Remorquirung von Privatschiffen fl. 438.705·45, auf die Vermiethung von Dampfern und Schleppern fl. 86.640·41, auf die Geld- und Briefbeförderung fl. 1896·76, auf Ladegebühren fl. 532.189·99, auf Wartegelder fl. 15.480·78, auf Lagerzins fl. 37.118·61, auf Waaggeld fl. 9779·78, auf Nachnahmeprovisionen fl. 18.841·90 und auf sonstige Transport-Nebengebühren fl. 110.669·06, auf verschiedene Einnahmen fl. 608.531·72.

Die Ausgaben bezifferten sich für die allgemeine Verwaltung mit fl. 517.971·09, darunter für die Centralleitung in Wien fl. 416.932·14, für die Verkehrsdirection in Budapest fl. 81.179·57 und für das Agentien-Inspectorat der unteren Donau fl. 19.859·38; für den Schiffsdienst mit fl. 5,905.882·23, und zwar für die Centralleitung mit fl. 37.595·12, für die nautischen Streckenleitungen fl. 129 314·16, für die Personalbezüge des Schiffsbetriebsdienstes mit fl. 2,324.083·87, für den Materialverbrauch mit fl. 1,601.946·93, für Schiffsreparaturen mit fl. 759.868·91, für Schiffsinventarverluste mit fl. 161.293·88, für allgemeine Schiffsunkosten mit fl. 823.878·33 und für Schiffsversicherung mit fl. 67.901·03; für den Stationsdienst mit fl. 1,147.963·32, und zwar für die Centralleitung mit fl. 8392·58, für Personalbezüge mit fl. 679.377·43, für Bureauauslagen fl. 102.809·81, für Landungsplatzspesen mit fl. 131.473·69, für diverse Stationsspesen mit fl. 217.900·97, für Versicherungsgebühren mit fl. 8008·84; für Steuern und Gebühren mit fl. 480.429·38; für den ärztlichen Dienst mit fl. 51.120·20; für Unterstützungen und Abfertigungen mit fl. 30.762·22; für besondere Ausgaben und Verluste fl. 26.411·45.

Die Betriebsergebnisse der Mohács - Fünfkirchner Bahn waren im Jahre 1895 jenen des Vorjahres nahezu gleich, und betrug das Reinerträgniss fl. 344.671·96 gegenüber fl. 344.386 50 im Jahre 1894. Die Gesammteinnahmen der Bahn betrugen fl. 841.569·52, wovon entfallen: auf den Personenverkehr fl. 27.839·68, auf den Militärverkehr fl. 399·92, auf den Gepäcksverkehr fl. 771·82, auf den Eilgüterverkehr fl. 2891·56, auf den Frachtgüterverkehr fl. 67 326·59, auf den Kohlenverkehr fl. 484.379·58 und auf sonstige Einnahmen fl. 257.960·37. Die Ausgaben bezifferten sich insgesammt mit fl. 496.897·56.

Das Reinerträgniss der gesellschaftlichen Kohlenwerke weist gegenüber dem Vorjahre eine nicht unbeträchtliche Steigerung auf, indem es sich von fl. 573.813·61 im Jahre 1894 auf fl. 628.941·98, also um fl. 55.128·37 gehoben hat, was insbesondere der Steigerung der Production und des Absatzes zuzuschreiben ist. Die Gesammtförderung hat 1895 um fl. 335.278 zugenommen, die Gesammteinnahmen betrugen fl. 1,183.159·79, die Gesammtausgaben fl. 554.218·81. Die Contocorrentzinsen betrugen fl. 123.278·55 (— 7950·84), die Anlebenszinsen fl. 852.375·50 (— 15.692·60), das Transportsgarantiepönale an die Fünfkirchen-Barcser Bahn fl. 6007·75 (+ 3037·51). Die Beiträge zum Pensionsfonds der gesellschaftlichen Angestellten beliefen sich auf fl. 451.014·19 (— 38.755·75). Von dem sich ergebenden Reinertrage per fl. 839.929·70 beantragte die Administration fl. 150 000 der auf Grund der Generalversammlungsbeschlüsse vom 25. Mai 1889 und 17. Mai 1890 gebildeten Specialreserve zuzuwenden, welche dadurch auf fl. 350.000 gebracht würde. Von dem sodann verbleibenden Betrage per fl. 705.223·67 würden 15 pCt. = fl. 103.489·45 in Gemässheit des Uebereinkommens mit der Staatsverwaltung vom 7. April 1892 an letztere abzuführen sein, und wäre den Actionären eine Dividende von fl. 12 (— 2) per Actie auszuzahlen, was für das ganze Actiencapital fl. 576.000 ausmacht. Den Rest per fl. 25.734·22 beantragt die Administration, auf neue Rechnung vorzutragen.

Die Schiffahrtsperiode zählte im Berichtsjahre nur 273 (— 30) Tage, begann am 20. März und schloss am 17. December. Die Länge der befahrenen Strecken betrug im Personendienste 3795 (— 140) km, im Frachtendienste 5382 (— 20) km. Diese Veränderung ergab sich dadurch, dass die Fahrten zwischen Szolnok und Szegedin, zwischen Tschatal d'Ismailia und Ismailia, sowie im Kiliaarme aufgelassen, dagegen neue Fahrten auf der Drina von Brčka bis Amailija eingerichtet wurden. Die gesellschaftlichen Schiffe landeten an 280 Lade- und Haltestellen. An 147 (— 10) Landeplätzen waren ständige Agenten errichtet. Die Agentien in Cserewitz, Mohol, Neu-Szöny, Süttö, Szol, Sattelneudorf, Szolnok, Szentes, Kladova, Bucarest, Reni und Rizeh wurden aufgelassen, dagegen neue ständige Agentien in Bosnisch-Gradiska und Cetale errichtet. In 125 Agentien waren ständige Agenten, in 22 Provisionsagenten verwendet.

Die gesellschaftliche Flotte bestand Ende 1895, abgesehen von den noch in Bau begriffenen Fahrzeugen, aus 186 (+ 3) Dampfern mit 15.880 (— 229) nominellen und 63.025 (+ 35) im Betriebe indicirten Pferdekräften, aus 827 eisernen Waaren- und Lichterbooten mit 326.113 (+ 22.042) t Tragfähigkeit, 13 hölzernen Booten mit 5876 t Tragfähigkeit, 4 Dampfbaggern, 1 Dampfbaggerkrahne, 2 Fruchtelevatoren, 1 Dampfpumpenboot und 4 schwimmenden Dampfkrahnen. An Dampfern sind zugewachsen durch Neubau die Propeller „Aluta“ und „Lom“, durch Ankauf von der bosnisch-herzegowinischen Landesregierung die Raddampfer „Sarajevo“ und „Zimony“, die Heckraddampfer „Brčka“, „Lim“ und „Zwornik“, der Propeller „Bosna“. In Abgang kamen durch Verkauf der Raddampfer „Orient“, die Propeller „Medea D“ und „Liget“, durch Cassirung die Dampfer

„Johann Baptist“ und „Otto“. Das Kettenschiff „Traun“ wurde in einen Remorqueur umgewandelt. Der Zuwachs zum Schlepp-parke betrug 40 eiserne Boote und 13 hölzerne Fahrzeuge zufolge des Neubaues von 32 Waarenbooten nach dem 650 t-Type und des Ankaufes der bosnisch-herzegowinischen 14 eisernen und 13 hölzernen Schleppboote. In Abfall kamen dagegen 6 Boote mit 1295 t Tragfähigkeit, von denen 3 cassirt, 2 in Pontons umgestaltet und 1 zur schwimmenden Werkstätte umgewandelt wurde.

Die Leistungen des Schiffsparkes waren folgende: Die Personenschiffe und Localboote legten in 93.027 Fahrstunden 1,323.161 km, die Frachtschiffe und Remorqueure in 183.885 Fahrstunden 1,381.699 km, die Schraubendampfer in 33.762 Fahrstunden 304.750 km, die Kettenschiffe in 14.032 Fahrstunden 77.302 km, alle Dampfer zusammen in 324,706 (— 14.718) Fahrstunden 3,086.912 (— 277.177) km zurück. Die Waarenboote legten 4,154.400 km, die Lichterboote 162.322 km, beide zusammen daher 4,316.722 (— 392.999) km zurück. Die Anzahl der auf eine durchschnittliche Entfernung von 131 km remorquirten fremden Schiffe betrug 4674 (+ 563), welche zusammen 612.543 (+ 79.417) km zurücklegten. Die Gesammtleistung des Jahres 1895 betrug daher 4,929.265 (— 313.589) Schleppboot-Kilometer. Im Passagier- und Seeverkehre wurden befördert: 70.407 Reisende I. Classe, 80.000 Reisende II. Classe, 422.785 Reisende III. Classe, 20.589 Mann Militär, zusammen 593.781 (— 115.763) Personen; im Localdienste betrug die Anzahl der beförderten Personen 2,218.537. Die Gezammtzahl der beförderten Personen betrug sonach 2,812.318 (— 355.750 = 14·4 pCt.), die Gesammtpersonen-Kilometerleistung 103,209.012 (— 16,462.855 = 13·8 pCt.). Im Güterverkehre gelangten 1,963.134 (— 67.041 = 3·3 pCt.) t zur Aufgabe, und zwar 1,075.179 (— 69.563) t Kaufmannsgüter, 762.287 (+ 34.113) t Körnerfrüchte, 125.668 (— 31.593) t Regiekohle. Die mit der Beförderung dieser Quantitäten verbundene Tonnenkilometerleistung beträgt: für Eilgüter 2,270.271, für Frachtgüter 351,473.018, für Körnerfrüchte 442,995.167, für Militärgut 349.863, für Regiekohle 46,798.273 und für Regiegüter 2,386.357, zusammen 846,272.949, für in fremden Fahrzeugen remorquirte Frachtgüter 48,211.749 und für in fremden Fahrzeugen remorquirte Körnerfrüchte 28,833.912, was eine Totalleistung von 923,318.610 (— 60,165.696) Tonnenkilometer (— 6·1 pCt.) ergibt.

Auch im Berichtsjahre war der Einfluss der fortschreitenden Regulirungsarbeiten, namentlich in der Stromstrecke Theben—Duna Radvány und auf den Cataracten, nicht verkennbar. Eine wesentliche Erleichterung erfuhr ferners die Schiffahrt durch die endgiltige Beseitigung der Steiner Jochbrücke und der Graner Schiffsbrücke, an deren Stelle neue grosse Donaubrücken traten. Auch die Entfernung der Baugerüste der ebenfalls dem Verkehre übergebenen Donaubrücke bei Czernawoda kam der Schiffahrt zu statten. In Gemässheit der mit den berufenen Behörden abgeschlossenen Verträge besorgte die Gesellschaft die zum Zwecke der Vermalung und Erhaltung der Fahrrinne, der Ermittlung der geringsten Fahrtiefen und der Stromreinigung erforderlichen Arbeiten. Die gesellschaftlichen Rechenbagger verzeichneten 198, die Eimerbagger 71 Arbeitstage. Gesellschaftliche Stromräumungs-Abtheilungen waren auf der Strecke Theben—Gross-Maros 117 Tage, auf der Save und Kulpa 113 Tage thätig.

Die im Jahre 1895 vorgekommenen Havarien sind der Zahl wie der Bedeutung nach geringer als die vorjährigen. Bedeutendere Beschädigungen erlitten nur 6 Waarenboote, welche durchwegs mit Getreide beladen waren. Doch konnten in allen diesen Fällen die beschädigten Fahrzeuge wieder hergestellt werden, und ergaben die durchgeführten Untersuchungen kein Verschulden der Schiffsmannschaft. Erschwert war der Kettenschiffahrtsbetrieb in Folge der häufiger vorgekommenen Kettenbrüche.

Auf der gesellschaftlichen Schiffswerfte in Altofen war im Berichtsjahre abermals eine erhöhte Thätigkeit zu verzeichnen, welche auch in der Gesammtleistung der Arbeitstage zum Ausdrucke kam. Dieselbe betrug 517.922 Arbeitstage gegenüber 470.328 im Vorjahre. Der höchste Arbeiterstand betrug 1802 (+ 115) Köpfe, der mittlere 1697 (+ 127), der niedrigste 1634 (+ 128) Mann. Begonnen und vollendet wurden der Bau der Zwillingspropeller „Aluta“ und „Lom“, begonnen der Bau des Zwillingspropellers „Timok“. An Waarenbooten wurden 12 zu 650 t Tragfähigkeit vollendet, 12 zu 650 t begonnen und vollendet und 10 zu 650 t begonnen. Auch das Schwimmdock wurde begonnen und vollendet. Kettendampfer „Traun“ wurde in einen Remorqueur, Dampfer „Johann Baptist“ in einen Ponton umgestaltet, ein Waarenboot in eine eiserne Plätte, eine hölzerne Einstellplätte in eine Granerplätte mit Bock umgewandelt, Dampfer „Daphne“, 3 eiserne und 5 hölzerne Waarenboote cassirt, ebenso 3 hölzerne Plätten, 1 hölzernes Stehschiff, 5 eiserne und 2 hölzerne Pontons und 1 hölzerne Granerplätte mit Bock An Maschinen wurden vollendet und eingesetzt die Zwillingspropellermaschinen für „Aluta“ und „Lom“. Die Zwillingspropellermaschine für den „Timok“ wurde begonnen, Dampfer „Baja“ erhielt einen neuen grösseren Cylinder und neue Wasserräder mit Eisenschaufeln, Dampfer „Banhans“ einen neuen grösseren Condensator, kleineren Hochdruckcylinder mit Büchse und neue Wasserräder mit eisernen Schaufeln; in Dampfer „Béga“ wurden die zwei Maschinen der „Temes“ und „Nyitra“ eingesetzt, die Compoundirung des „Zrinyi Miklos“ wurde begonnen und vollendet, die Compoundirung der Dampfer „Drina“, „Kulpa“ und „József“ begonnen. Ausserdem wurden zahlreiche Maschinenbestandtheile für Ersätze auf Dampfschiffen und für den Reservevorrath erzeugt, verschiedene Kesselneubauten theils vollendet, theils begonnen und vollendet, theils begonnen und zahlreiche sonstige grössere und kleinere Reparaturen vorgenommen.

Auf der Werfte in Korneuburg betrug die Zahl der Arbeitstage 75.013, der höchste Arbeiterstand 276 (— 46), der mittlere 244 (— 11), der niederste 230 (+ 42). Vollendet wurden 4 eiserne Waarenboote mit 650 t, begonnen und vollendet ebenfalls 4, begonnen 4 solcher Waarenboote. Ebenso wurde eine hölzerne Seilmutze begonnen und vollendet. Auf 3 Passagierdampfern wurden die Salons und Cabinen adaptirt, und wurde auf denselben die elektrische Beleuchtung eingerichtet, 2 eiserne Waarenboote wurden in Pontons umgebaut, eines, sowie eine hölzerne Plätte und 2 hölzerne Versenkplätten cassirt, 3 Dampfer, 2 Waarenboote und 1 Ponton einer Hauptreparatur unterzogen. Am Stapel waren 2 Dampfer, 6 Waarenboote, 1 Ponton, 1 hölzerne Seilmutze. Im Ganzen wurden Reparaturen an 70 Objecten ausgeführt.

Die Generalversammlung der Actionäre der Gesellschaft wurde am 22. Mai 1896 unter dem Vorsitze des Administrations-Präsidenten Sr. Excellenz des Geheimen Rathes und Ministers a. D. Freiherrn v. Banhans abgehalten. Bei derselben waren 50 Actionäre anwesend und 120 durch Vollmachten vertreten, so dass 850 Actien mit 170 Stimmen repräsentirt erschienen. Der Administration wurde die Decharge ertheilt, deren Anträge wegen Verwendung des Reingewinnes genehmigt und die ausscheidenden Mitglieder der Administration, Alfons Feldmann, D. Weissweiller und Bernhard Demmer, wiedergewählt.

Verschiedene Mittheilungen.

Firmaprotokollirungen. In dem Handelsregister des k. k. Handelsgerichtes Wien wurde am 19. Juni bei der Firma:

„Localbahn Schwarzenau-Zwettl“

Dr. Siegfried Werner, Generalsecretär des k. k. priv. Oesterreichischen Creditinstitutes für Verkehrsunternehmungen und öffentliche Arbeiten in Wien, als von der Staatsverwaltung ernanntes Mitglied des Verwaltungsrathes mit dem statutenmässigen Firmirungsrechte eingetragen.

Ferner wurde bei der Firma:

„Oesterr. Nordwest-Dampfschiffahrts-Gesellschaft“

Wilhelm Engel, Subdirector der Gesellschaft in Dresden, als Procurist mit dem statutenmässigen Firmirungsrechte eingetragen.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des CXXVI. Stückes.) Das am 20. Juni herausgegebene CXXVI. Stück enthält unter

Nr. 2311: Kundmachung der kgl. croatisch-slavonischen Landesregierung in Agram vom 7. Juni 1896, Z. 30.164, betreffend Massregeln über den Verkehr mit Klauenthieren aus Dalmatien nach Croatien-Slavonien.

Nr. 2312: Kundmachung der Landesregierung für Bosnien und die Herzegowina vom 6. Juni 1896, Z. 73.288, betreffend das Verbot der Ausfuhr von Schweinen aus dem Bezirke Srebrenica im Occupationsgebiete.

Nr. 2313: Kundmachung der Landesregierung für Bosnien und die Herzegowina vom 4. Juni 1896, Z. 72.871, betreffend das Verbot der Ausfuhr von Schweinen aus dem Bezirke Bjelina im Occupationsgebiete.

Nr. 2314: Kundmachung der königl. Landesregierung in Agram vom 12. Juni 1896, Z. 33.444, betreffend das Verbot der Einfuhr von Schweinen aus Krain nach Croatien-Slavonien.

Bau-Ausschreibung.

Auf der k. k. Staatsbahnlinie **Chodorów—Podwysokie** ist die **Ausführung der Arbeiten des Unterbaues, dann aller Ober- und Hochbauarbeiten,** ausschliesslich der Lieferung und Aufstellung des eisernen Ueberbaues der Brücken und der mechanischen Ausrüstung für die Wasserbeschaffungsanlagen, sowie der Lieferung der Oberbaumaterialien und der Gebäudeausrüstung, im Offertwege zu vergeben.

Die Bauvergebung erfolgt zum Theil auf Nachmass gegen Einheitspreise, zum Theil gegen Pauschalpreise, getrennt nach Baulosen.

Die Kosten der zur Vergebung gelangenden Arbeiten betragen annäherungsweise in Gulden österr. Währung abgerundet:

Bezeichnung der Theilstrecken	Los-Nr.	Lage zwischen Kilometer	Länge in Kilometer	Unterbau	Oberbau	Einfriedung, Bahnzeichen und Grenzsteine	Hochbau	Zusammen
Chodorów—Błotkobachübersetzung	1	0·753—9·550	8·834	154.902	38.876	4.301	15.570	213.649
Błotkobachübersetzung—Ende Ladestelle Potok	2	9·550—18·590	8 966	144.902	50.547	3.796	103.000	302.245
Ende Ladestelle Potok—Rohatyn	3	18·590—27·300	8·716	202.648	47.127	6.765	115.000	371.540
Rohatyn—Danilcze	4	27·300—35·490	8·190	218.447	57.754	4.278	46.500	326.979
Danilcze—Podwysokie	5	35·490—43·035	7·581	221.287	38.026	4.370	19.000	282.683
		Zusammen . .	42·287	942.186	232.330	23.510	299.070	1,497.096

Die Vollendungstermine für alle fünf Baulose sind derart festgesetzt, dass ab 1. Juni 1897 die Aufstellung der eisernen Tragwerke der Brücken, ab 15. Juli 1897 die Montirung der mechanischen Einrichtung der Wasserbeschaffungsanlagen, Entleerungsgruben, Wasserkrahne und Brückenwaagen ungehindert erfolgen kann, dass ferner am 15. September 1897 sämmtliche Hochbauten der anstandslosen Benützung übergeben werden und von demselben Tage an durchlaufende Materialzüge verkehren können, und endlich am 31. October 1897 die Betriebseröffnung vorgenommen werden kann.

Die Detailpläne des Vergebungsoperates, dann die näheren Bestimmungen für die Einbringung der Angebote, die zur Benützung für dieselben vorgeschriebenen Formulare, die Preisliste, der summarische Kostenanschlag, die Bedingnisse und sonstigen Offertbeilagen sind bei der gefertigten k. k. General-Direction (Wien, XV. Bezirk, Westbahnhof, Fachabtheilung 2) und bei der k. k. Eisenbahn-Bauleitung in Rohatyn einzusehen und von den Offerenten zu fertigen. Diese Behelfe sind mit Ausschluss der Pläne bei den vorbezeichneten Dienststellen auch gegen Bezahlung erhältlich.

Die bezüglichen Angebote sind versiegelt spätestens bis **29. Juli 1896, 12 Uhr Mittags,** bei der gefertigten k. k. General-Direction einzureichen. Die Offerteröffnung findet am gleichen Tage um 2 Uhr Nachmittags statt. Das Offert muss mindestens auf sämmtliche Herstellungen eines Loses lauten, und hat der Offertleger bis zum 15. August 1896 im Worte zu verbleiben.

Zur Danachachtung wird ausdrücklich hervorgehoben, dass nur jene Offerenten bei der Offertverhandlung auf eine Berücksichtigung ihres Angebotes zählen können, welche in einer alle Zweifel ausschliessenden Weise ihre finanzielle und technische Leistungsfähigkeit bezüglich der Durchführung der von ihnen zu übernehmenden Aufgabe darzuthun vermögen. Das zu erlegende Vadium beträgt für das Baulos 1 ö. W. fl. 10.700·—, für das Baulos 2 ö. W. fl. 15.100·—, für das Baulos 3 ö. W. fl. 18.600·—, für das Baulos 4 ö. W. fl. 16.300·— und für das Baulos 5 ö. W. fl. 14.100·— und wird im Erstehungsfalle als Caution rückbehalten.

Offerte, bei welchen eine der als Bestandtheile desselben bezeichneten und zur Einsichtnahme aufliegenden Beilagen von dem Offertleger nicht unterschrieben wurde, oder betreff welcher der Erlag des festgesetzten Vadiums nicht bis zu dem für die Einbringung der Offerte bestimmten Termine erfolgte, ferner solche Offerte, in welchen eine gänzliche oder theilweise Aenderung der Offertgrundlagen angestrebt wird, werden als nicht eingebracht betrachtet.

Wien, im Juni 1896.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Einführung des VII. Nachtrages zu den vom 1. Jänner 1895 giltigen Tarifen und Tarifbestimmungen für den Transport von Personen und Reisegepäck auf den **nicht** im Geltungsbereiche des Zonentarifes vom 1. September 1895 stehenden Localbahnen.

Mit Giltigkeit vom Tage der Betriebseröffnung der Theilstrecke Waidhofen a/d. Ybbs—Gross-Hollenstein der Localbahn Waidhofen a/d. Ybbs—Kienberg-Gaming (Ybbsthalbahn) gelangt obenbezeichneter Nachtrag zur Ausgabe.

Derselbe enthält Bestimmungen über den Personen- und Gepäckstransport, sowie den Kilometerzeiger für die genannte Localbahnstrecke.

Dieser Nachtrag ist zum Preise von 10 Heller bei der k. k. General-Direction und den k. k. Eisenbahn-Betriebsdirectionen erhältlich.

Wien, am 24. Juni 1896. [474]

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Hinausgabe eines Berichtigungsblattes zu dem vom 15. Juni 1896 giltigen Tarife für den Personen- und Gepäcksverkehr auf der Localbahn Lemberg-Kleparów—Janow.

Zu dem vorstehend bezeichneten Tarife ist ein Berichtigungsblatt, enthaltend die Eliminirung der in dem Tarife für den Verkehr nach und von der am 15. Juni 1896 geschlossenen Personenhaltestelle Przydatki angeführten Fahrpreise, Gepäckstaxen und Transportgebühren für Hunde, erschienen.

Exemplare des Berichtigungsblattes sind bei der k. k. General-Direction, den k. k. Eisenbahn-Betriebsdirectionen, sowie auch im Wege der Stationen unentgeltlich zu erhalten.

Wien, am 23. Juni 1896. [475]

Westungarisch-Niederösterreichischer Eisenbahnverband.

Einführung eines Nachtrages.

Mit 1. August 1896 tritt zu dem vom 1. December 1893 giltigen Tarif, Theil II, Heft 1, der Nachtrag III in Kraft, welcher für den Verkehr mit Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen und der Station Ebenfurth theilweise erhöhte Frachtsätze des Ausnahmetarifes I (Getreide etc.) enthält.

Exemplare dieses Nachtrages können bei den betheiligten Verbands-Verwaltungen, bei der Betriebsdirection der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft in Budapest und durch die Verbandsstationen käuflich zum Preise von 20 Heller = 10 kr. ö. W. per Exemplar bezogen werden.

Wien, am 20. Juni 1896. [476]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen

Sonstige Nachrichten.

Deutsch-Russischer Gütertarif. (Nachtrag VI zum Theil II.) Mit Giltigkeit vom 19. Juni alten/1. Juli neuen Stils 1896 wird zum Deutsch-Russischen Gütertarife, Theil II, der VI. Nachtrag eingeführt. Er enthält Ergänzungen und Berichtigungen des Waarenverzeichnisses nebst Güterclassification. Ausser verschiedenen allgemein durchgeführten Ermässigungen ist hervorzuheben, dass für dieselben Artikel, für welche billigere Ausnahmefrachtsätze nach Moskau gelten, solche auch im Verkehre nach St. Petersburg Zollstation eingeführt werden. Die ermässigten Frachtsätze sind in den Nachtrag nachrichtlich aufgenommen worden. Soweit durch den Tarifnachtrag Verkehrserschwernisse oder Frachtvertheuerungen eintreten, die in jedem Falle besonders ersichtlich gemacht sind, gelten sie erst vom 20. Juli alten/1. August neuen Stils 1896. Druckstücke des Tarifnachtrages sind in den Verbandsstationen erhältlich.

Vom 19. Juni alten/1. Juli neuen Stils 1896 ab werden die in den Tariftabellen des Theiles III A und III B enthaltenen Entfernungen und Frachtsätze für die Station Gera (Reuss) der Sächsischen Staatsbahn aufgehoben, und erhält die Station Gera-Pforten die anderweite Bezeichnung „Gera (Reuss) Sächsische Staatsbahn“.

Kgl. Preussische Staatsbahnen. (Güter- und Vieh- etc. Verkehr der Station Osberghausen.) Die Station Osberghausen wird vom 1. Juli 1896 ab in alle Tarife aufgenommen, welche für die Beförderung von Gütern, Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren für den Verkehr zwischen den Stationen des Directionsbezirkes Frankfurt a. M. (einschliesslich der Kronberger und Kerkerbach-Bahn) und den Stationen der übrigen Directionsbezirke der Preussischen Staatsbahnen, der Oldenburgischen Staatsbahnen und der Brölthaler Eisenbahn bestehen.

— (Aenderung einer Tarifvorschrift.) Mit Giltigkeit vom 20. Juni 1896 ist im Ausnahmetarife 10 des Militärbahn- und Staatsbahn-Gütertarifes die Vorschrift, wonach die Anwendung der Ausnahmefrachtsätze für Braunkohlencoaks bei Gestellung von Wagen mit 15 t und höherem Ladegewichte an die Bedingung der Frachtzahlung für das Ladegewicht geknüpft ist, aufgehoben worden.

— (Gruppentarif III [Berlin-Stettin].) Mit Giltigkeit vom 1. Juli 1896 erhält der letzte Absatz zu Abschnitt II, D I (Seite 18 — Ueberführung in Berlin —) folgende Fassung:

„Wird die Ueberführung erst nach erfolgter Bereitstellung der Wagen verlangt und gestattet, so wird die Dauer der Beförderung von der Eingangs- nach der Entladestation auf die Entladefrist nicht angerechnet. Zur Anrechnung kommt nur die Zeit, die auf der Eingangsstation von der Bereitstellung des Wagens bis zum Eintreffen der Verfügung über die Weitersendung nach der Entladestation verstrichen ist.“

Nothstandstarif für Düngemittel. (Beitritt von Eisenbahnverwaltungen.) Dem Nothstandstarif für Düngemittel sind ferner beigetreten:

1. die Nebenbahn Ostrowo-Skalmierzycc,
2. die Bentheimer Kreisbahn und
3. die Meppen-Haselünner Eisenbahn (für die Station Haselünne).

Im Verkehre von und nach Stationen der Börssum-Hornburger Kleinbahn und der Dessau-Wörlitzer Eisenbahn werden die Antheile der an dem Tarife betheiligten Verwaltungen im Rückvergütungswege um 20 pCt. ermässigt.

Nothstandstarif für Düngemittel. (Einbeziehung des Artikels „Schlempecompostdünger“.) Im Verkehre der Stationen der Preussischen Staatsbahnen unter einander und im Wechselverkehre zwischen Stationen der Preussischen und Oldenburgischen Staatsbahnen, sowie mit Kempen der Breslau-Warschauer Eisenbahn wird mit sofortiger Giltigkeit der Artikel „Schlempecompostdünger (Gemisch von Schlempe und Torfmull)“ unter Ziffer I des Nothstandstarifes für Düngemittel vom 15. Juni 1896, und zwar in der letzten Zeile vor „Walkhaare“, aufgenommen.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
Fortlaufende Nummer	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1149	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen	Kohlen, mineralische	Sämmtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Kohlengruben des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der im Privatbesitze befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau (K.O.B) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere	München O.B.	Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. Juli 1896 bis 30. Juni 1897	Localtarife der betheiligten Bahnen	Bestehen keine directen Frachtsätze	Mark 1·415		Im Kartirungswege		
					München S.B.					1·425				
					Landshut					1·385				
					Regensburg					1·395				
				Karwin	München O.B.					1·459				
					München S.B.					1·469				
					Landshut					1·429				
					Regensburg					1·439				
1150	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen	Kohlen, mineralische	Sämmtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Kohlengruben des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der im Privatbesitze befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau (K.O.B.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere	München O.B.	Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 20.0000 metr. Tonnen (à 1000 kg). Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. Juli 1896 bis 30. Juni 1897	Kartirungs-Frachtsätze laut unmittelbar vorhergehender Ordnungs-Nummer	Mark 1·415	Mark 1·315	Mark 0·10	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	
					München S.B.				1·425	1·325	0·10			
				Karwin	München O.B.				1·459	1·359	0·10			
					München S.B.				1·469	1·369	0·10			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
1151	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Bruchsteine aus der Pos. S, 58; Cement aus der Pos. C, 5; Kalk aus der Pos. K, 2; Kohlen aus der Pos. K, 32; Mauer- und Dachziegel aus der Pos. Z, 1; Sand und Lehm aus der Pos. E, 20; Thon, auch Schieferthon (Thonschiefer), roh, aus der Pos. T, 12, a — der Güterclassification des Tarif-Theiles I als Frachtgut, wenn unverpackt und in offenen Wagen verladen	Gross-Wisternitz loco	Bystrowau (oder umgekehrt)	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens und Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Juli 1896 bis zur tarifmässigen Durchführung, längstens bis 31. December 1896	Localtarif	Bestehen keine	2 kr.		Im Kartirungswege		
				Olmütz (St.B.) loco und transit im Verkehre mit Stationen der Localbahn Olmütz-Cellechowitz (via Olmütz-Hodolein)						2 kr.				
				Olmütz (St.B.) transit im Verkehre mit Stationen der fremden Bahnen						2·5 kr.				
1152	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Chamottesteine, Chamotteziegel und feuerfeste Ziegel	Halbstadt, Station der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Kufstein, Station der königl. Bayerischen Staatseisenbahnen	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für einen Wagen und Frachtbrief	Vom 1. Juli 1896 bis zur tarifmässigen Durchführung, längstens bis zum 31. December 1896	Mährisch-Böhmisch-Bayerisch-Vorarlberger Gütertarif, Tarifheft V, giltig vom 20. August 1890		97*)		Im Kartirungswege		*) Gebühren für Arbeitsleistungen bei der zollamtlichen Abfertigung sind in den Frachtsätzen nicht enthalten
			Chamottemörtel, Chamottemehl, Chamottespeise, Chamotteröhren, Chamottemuffeln, Thon, roh, gebrannt oder geröstet, auch gemahlen, lose oder in Säcken							100*) in Kreuzern österreichischer Währung				
			Gasretorten, cylindrische, von Chamotte							106*)				

Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
1153	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**		Ziegel der Pos. Z—1 der Güterclassification im Tarife, Theil I, vom 1. Jänner 1893	L i h š i c	Olmütz St.E.G.	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarif	55·3 kr.	41·0 kr.	14·3 kr.	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
1154	**Buschtěhrader Eisenbahn**		Dampfstrasseuwalze (von Brüx stammend)	Komotau transit	Carlshad	1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens aber für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. 2. Einhaltung der für diesen Artikel allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis 15. September 1896	Localgütertarif, Theil II, vom 1. Juni 1887 sammt Nachträgen I bis V	Tarifclasse B	Classe B abzüglich des folgenden Nachlasses, und zwar abgesondert für den Hin- und Rücktransport	40 Percent	Im Rückvergütungswege	Original-Frachtbriefe, auf welchen die reclamirende Firma beim Hin- und Rücktransporte als Versenderin und Empfängerin erscheinen muss, vorzulegen bis spätestens 31. October 1896 bei der General-Direction der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn in Prag	Bei Nichteinhaltung auch nur einer der gestellten Bedingungen erlischt jeder Anspruch auf eine Frachtermässigung
				und umgekehrt (für den Rücktransport)										
1155	**Buschtěhrader Eisenbahn**		Steinkohle als Frachtgut	Altkladno, Buschtěhrad, Duby, Kladno, Neukladno, Stationen der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn	a) Eger transit und Franzenshad transit für Regiekohle der K. B. Staatseisenbahnen; Asch, Haslau (K. B. Staatseisenbahnen); Stationen der Localbahn Asch-Rossbach; b) Stationen der K. B. Staatseisenbahnen (ausser Asch, Haslau, Bodenwöhr. Strasskirchen, Ahrain, Egglkofen, Poing, Assling, Westerham und den östlich davon gelegenen Stationen); Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirkes Erfurt (ehem. Werrabahn: ausgen. Eisenach, Wernshausen); Stationen des nachgenannten Böhmisch-Süddeutschen Kohlentarifes: c) Eisenach; d) Wernshausen	**Mindestverfrachtung von 20.000 t** innerhalb der Giltigkeitsdauer des Zugeständnisses durch einen Versender. — Einhaltung der Tarifbestimmungen. — Die Regiekohle der K. B. Staatseisenbahnen muss an eine Dienststelle letzterer aufgegeben und im Localverkehre bis Eger oder Franzenshad abgefertigt werden	Vom 1. Juli 1896 bis 30. Juni 1897	Localgütertarif, Theil II, vom 1. Juni 1887; Böhmisch-Bayerischer Kohlentarif vom 1. Juli 1896; Kohlentarif Böhmen-Werrabahn vom 1. October 1892; Böhmisch-Süddeutscher Kohlentarif, Heft 3, vom 1. Mai 1892	Gegenwärtige Frachtsätze der vorgenannten Tarife nebst Nachträgen	Gegenwärtige Frachtsätze der vorgenannten Tarife nebst Nachträgen abzüglich folgender Nachlässe	a) 7 kr. ö. W. b) 12 Pfennig c) 12 " d) 14·8 " — Bei einer Mindestverfrachtung von 28.000 t erhöht sich der Nachlass a) um 1·8 kr. ö. W., b) um 2·8 Pfennig	R ü c k v e r g ü t u n g	Bahnseits beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Aufgeber lautend, vorzulegen bis spätestens 31. Juli 1897. — Die Duplicat-Frachtbriefe werden nicht zurückgestellt	Bei Nichteinhaltung auch nur einer der gestellten Bedingungen erlischt jeder Anspruch auf Rückvergütung

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
1156	Buschtěhrader Eisenbahn		Dach- und Mauerziegel	Kaaden Brunnersdorf	Davidsthal	1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht der verwendeten Wagen. 2. Das Auf- und Abladen dieser Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localgütertarif, Theil II, vom 1. Juni 1887, nebst Nachträgen I bis V.	20 Kreuzer ö. W.	16 Kreuzer ö. W.	4 Kreuzer ö. W.	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, vorzulegen bis längstens Ende Jänner 1897 bei der General-Direction der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn in Prag	Bei Nichteinhaltung auch nur einer der gestellten Bedingungen erlischt jeder Anspruch auf die Rückvergütung
1157	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Rohpetroleum		Triest und Fiume	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen und Frachtbrief unter Einhaltung der Bestimmungen des ab 1. Jänner 1893 giltigen Galizisch-Adriatischen Verbandstarifes. Das Auf- und Abladen, bezw. das Füllen und Entleeren der Reservoirwagen hat die Partei vorzunehmen	Vom 5. Juli 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Tarif für den Galizisch-Adriatischen Eisenbahnverband vom 1. Jänner 1893	Kreuzer ö. W. incl. Mgb. und und ungar. Transportsteuer			Im Kartirungswege		
				Boryslaw					255	146·2	108·8			
				Drohobycz					252	146·2	105·8			
				Iwonicz					241	133·2	107·8			
				Jasło					248	130·2	117·8			
				Zagórz					232	137·2	94·8			
				Gorlice				Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	129·2				
				Jedlicze						132·2				
				Krechowice						154·2				
				Krosno						133·2				
				Olszanica						139·2				
				Skołyszyn						129·2				
				Zagórzany						129·2				
1158	Südbahn-Gesellschaft	Kgl. ungar. Staatseisenbahnen	Pitchpine (amerikanisches Pechkieferholz)	Triest S.B.	Kis-Bocskó	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen und Frachtbrief	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Tarif für den Ungarisch-Adriatischen Eisenbahnverband, Theil II, Heft 2, vom 1. Jänner 1895, bezw. Localtarif	477 Heller incl. Mgb. und ungar. Transportsteuer	351 Heller incl. Mgb. und ungar. Transportsteuer	126 Heller	Im Kartirungswege		
1159	Oesterr. Nordwestbahn	Südnorddeutschen Verbindungsbahn	Pflastersteine der Classe C	Einsiedl	Jitschin	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Das Auf- und Abladen obliegt der Partei	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1896	Localtarif	35·1 kr.	26·8 kr.	8·3 kr.	Im Kartirungswege		Diese Steine müssen zur Gassenpflasterung in Jitschin bestimmt sein. In den bezüglichen Frachtbriefen muss das Bürgermeisteramt in Jitschin als Aufgeber und alleiniger Empfänger erscheinen

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
1160	Oesterr. Nordwestbahn		Steine der Classe C	Wostroměř	Chlumetz	Diese Steine müssen für öffentliche Bauten des Bezirkes Chlumetz bestimmt sein. Die Gebührenberechnung erfolgt mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Das Auf- und Abladen obliegt der Partei	Bis auf Widerruf, jedoch längstens bis Ende December 1896	Localtarif	10·5 kr.	5·4 kr.	5·1 kr.	Im Kartirungswege		In den bezüglichen Frachtbriefen muss der Bezirksausschuss in Chlumetz als Aufgeber und alleiniger Empfänger erscheinen
			Steine des Specialtarifes 3						8·9 kr.	5·4 kr.	3·5 kr.			
1161	Oesterr. Nordwestbahn	Betheiligten Verwaltungen	Anthracit	Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz u. Aussig-Landungsplatz	Prag (B.N.B., Oe.N.W.B., St.E.G.)	Bei Aufgabe, resp. Bezahlung der Fracht mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens	14 Tage nach erfolgter Publication bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1896	Elbeumschlags-Tarif für Oesterreich vom 1. Jänner 1893		Pfge. 42*)		Im Kartirungswege		*) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten; dieselbe beträgt 5 Pfennige für 100 kg
				Schönpriesen-Umschlag						37*)				
				Dresden-Elbkai						64				
1162	Oesterr. Nordwestbahn	Betheiligten Verwaltungen	Bleche aller Art	Schönau	Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz	Bei Aufgabe in jedem Quantum	14 Tage nach erfolgter Publication bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1896	Elbeumschlags-Tarif für Oesterreich vom 1. Jänner 1893	Pfennige 81	65*)	16	Im Kartirungswege		*) In diesem Frachtsatze ist die Schleppbahngebühr bereits enthalten
					Dresden-Elbkai				121	109	12			

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.